



DICTAMEN N° 04/2011

DE LA AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD AÉREA

de 1 de junio de 2011

relativo a un Reglamento de la Comisión por el que se establecen las disposiciones de aplicación relativas a las operaciones aéreas

«Operaciones aéreas – OPS»

Índice

Resumen	4
Introducción.....	5
I. Generalidades	5
II. Ámbito del Dictamen.....	5
III. Consulta.....	6
IV. Sistema de numeración de las normas	8
Reglamento marco sobre operaciones aéreas.....	9
I. Ámbito	9
II. Perspectiva general de las reacciones.....	9
III. Explicaciones	9
Anexo I - Definiciones	15
I Ámbito	15
II. Perspectiva general de las reacciones.....	15
III. Perspectiva general de las diferencias	15
IV. Explicaciones	17
Anexo II – Parte-ARO.....	19
I. Generalidades	19
II. Consulta.....	22
III. Ámbito y aplicabilidad	24
IV. Perspectiva general de las diferencias	45
V. Lista de tareas de reglamentación propuestas	46
Anexo III – Parte-ORO	48
I. General	48
II. Consulta.....	48
III. Ámbito y aplicabilidad	50
IV. Perspectiva general de las diferencias	73
V. Lista de tareas de reglamentación propuestas	88
Anexo IV - Parte CAT(A,H)	90
I. Ámbito	90
II. Perspectiva general de las reacciones.....	92
III. Perspectiva general de las diferencias	92

IV.	Lista de tareas de reglamentación propuestas	100
V.	CAT.GEN: Subparte A – Requisitos generales	103
VI.	CAT.OP: Subparte B – Procedimientos operativos	105
VII.	CAT.POL: Subparte C – Limitaciones de performance y operativas de la aeronave ..	108
VIII:	CAT.IDE: Subparte D – Instrumentos, datos, equipos	112
Anexo V - Parte SPA		115
I.	Ámbito	115
II.	Perspectiva general de las reacciones.....	117
III.	Perspectiva general de las diferencias	117
IV.	Lista de tareas de reglamentación propuestas	117
V.	SPA.GEN: Subparte A – Requisitos generales	118
VI.	SPA.PBN: Subparte B – Operaciones de navegación basada en la performance (PBN)	119
VII.	SPA.MNPS: Subparte C – Operaciones con especificaciones de performance mínima de navegación (MNPS).....	120
VIII.	SPA.RVSM: Subparte D – Operaciones en espacio aéreo con separación mínima vertical reducida (RVSM)	121
IX.	SPA.LVO: Subparte E – Operaciones con visibilidad reducida (LVO).....	121
X.	SPA.ETOPS: Subparte F – Operaciones de alcance extendido con aviones bimotores (ETOPS)	123
XI:	SPA.DG: Subparte G – Transporte de mercancías peligrosas	123
XII.	SPA.NVIS: Subparte H – Operación con helicóptero con sistemas de visión nocturna de imágenes.....	123
XIII.	SPA.HHO: Subparte I – Operaciones de vuelo de helicópteros con grúas de rescate	125
XIV.	SPA.HEMS: Subparte J – Operaciones de servicio médico de emergencias con helicóptero.....	126
ACRÓNIMOS/ABREVIATURAS UTILIZADAS EN LA PARTE-CAT Y EN LA PARTE-SPA		129

Resumen

El presente Dictamen contiene los siguientes documentos:

- Reglamento marco sobre operaciones aéreas;
- Anexo I – Definiciones para los anexos II a VIII;
- Anexo II – Parte-ARO, requisitos de autoridad para operaciones aéreas;
- Anexo III – Parte-ORO, requisitos de organización para operadores aéreos comerciales y no comerciales de aeronaves motopropulsadas complejas;
- Anexo IV - Parte CAT(A,H), requisitos técnicos para operaciones de transporte aéreo comercial de aviones y helicópteros;
- Anexo V - Parte SPA, requisitos para operaciones que necesiten aprobación específica.

Siguiendo los principios establecidos por el Consejo de Administración junto con la Comisión Europea, la propuesta de la Agencia transpone, en la medida de lo posible, los contenidos de EU-OPS y JAR-OPS 3 y adecúa los requisitos con los SARP de OACI anexo 6 – Parte I y Parte III, secciones 1 y 2.

El desarrollo de estos requisitos se basó en los siguientes objetivos:

- mantener un alto nivel de seguridad;
- garantizar normas proporcionales donde corresponda;
- garantizar la flexibilidad y eficacia de operadores y autoridades.

El presente Dictamen es el resultado de un amplio proceso de consulta en el que han intervenido autoridades, asociaciones, operadores y expertos aeronáuticos.

El Dictamen para los anexos restantes del presente Reglamento, anexo VI – Parte NCC, anexo VII – Parte NCO, y anexo VIII – Parte SPO se publicará posteriormente.

Introducción

I. Generalidades

1. El Reglamento (CE) nº 216/20081 del Parlamento Europeo y del Consejo (en adelante denominado «Reglamento de base»), modificado por el Reglamento (CE) nº 1108/20092, establece un marco de trabajo apropiado y exhaustivo para la definición y la aplicación de requisitos técnicos y procedimientos administrativos comunes en el ámbito de la aviación civil.
2. El objetivo del presente Dictamen es asistir a la Comisión Europea a la hora de establecer normas de aplicación relativas a las operaciones aéreas.
3. El presente Dictamen se ha adoptado con arreglo al procedimiento especificado por el Consejo de Administración de la Agencia Europea de Seguridad Aérea³ (la Agencia), de conformidad con las disposiciones del artículo 19 del Reglamento de base.

II. Ámbito del Dictamen

4. El presente Dictamen contiene los siguientes documentos:
 - Reglamento marco sobre operaciones aéreas;
 - Anexo I – Definiciones para los anexos II a VIII;
 - Anexo II – Parte-ARO, requisitos de autoridad para operaciones aéreas;
 - Anexo III – Parte-ORO, requisitos de organización para operadores aéreos comerciales y no comerciales de aeronaves motopropulsadas complejas;
 - Anexo IV - Parte CAT(A,H), requisitos técnicos para operaciones de transporte aéreo comercial de aviones y helicópteros;
 - Anexo V - Parte SPA, requisitos para operaciones que necesiten aprobación específica.
5. El presente Dictamen no contiene:
 - los requisitos de transporte aéreo comercial para planeadores, globos aerostáticos y vuelos locales con aviones y helicópteros en el anexo III – Parte CAT;

¹ Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) nº 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE. *DO L 79 de 19.3.2008, pp. 1-49.*

² Reglamento (CE) nº 1108/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 216/2008 en lo que se refiere a aeródromos, gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea y se deroga la Directiva 2006/33/CE. *DO L 309 de 24.11.2009, pp. 51-70.*

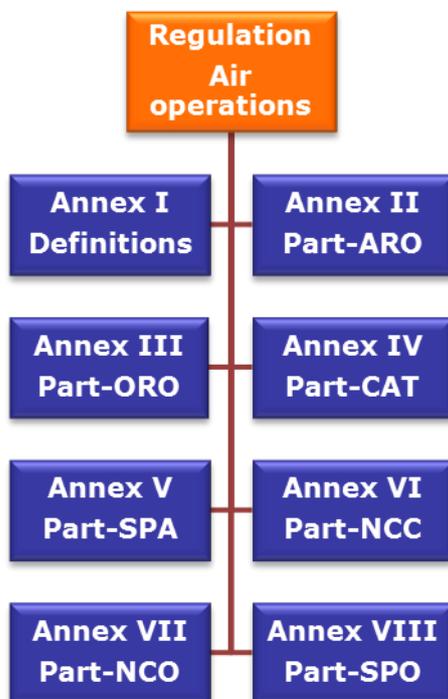
³ Decisión del Consejo de Administración relativa al procedimiento que deberá aplicar la Agencia para emitir dictámenes, especificaciones de certificación y el material guía (Procedimiento normativo). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

- Anexo VI - Parte NCC, requisitos técnicos para operaciones no comerciales de aeronaves motopropulsadas complejas;
- Anexo VII - Parte NCO, requisitos técnicos para operaciones no comerciales de aeronaves distintas de las motopropulsadas complejas;
- Anexo VIII - Parte SPO, requisitos técnicos para operaciones específicas, incluidas las operaciones comerciales y no comerciales;
- las disposiciones relativas a las operaciones anteriormente descritas en el Reglamento marco sobre operaciones aéreas.

El Dictamen sobre los requisitos restantes se publicará posteriormente.

6. Los documentos del presente Dictamen se basan en la estructura normativa revisada como propusieron la Comisión Europea y la Agencia en abril de 2011. El cuadro siguiente ofrece una perspectiva general de los anexos al Reglamento sobre operaciones aéreas.

Figura 1: Anexos al Reglamento sobre operaciones aéreas



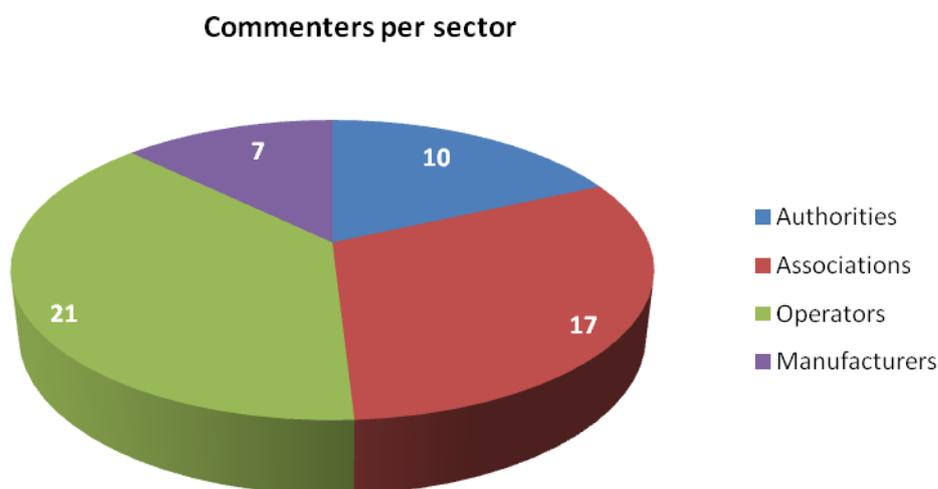
III. Consulta

7. El presente Dictamen se basa en:
- NPA 2008-22, que contiene propuestas sobre disposiciones de aplicación (disposiciones de aplicación) y los medios de cumplimiento aceptables (AMC) y el material guía (GM) para autoridades y organizaciones;
 - NPA 2009-02 que contiene propuestas sobre disposiciones de aplicación, así como los AMC y GM pertinentes para operaciones aéreas.
8. El NPA 2009-02 se publicó en el sitio web de la EASA (<http://www.easa.europa.eu>) el 30 de enero de 2009. El periodo de consultas

terminó el 31 de julio de 2009. La Agencia ha recibido un total de 13 775 comentarios, de los cuales unos 8 200 estaban relacionados con el ámbito del presente Dictamen.

9. Los resúmenes de comentarios, las respuestas relacionadas con los comentarios resumidos y el texto normativo revisado propuesto se debatieron con detalle en los siguientes grupos de revisión de reglamentación (RG):
 - RG01 (CAT), centrado en las normas para las operaciones de transporte aéreo comercial;
 - RG02 (SPO), centrado en las normas para operaciones especializadas;
 - RG03 (NCC), centrado en las normas para operaciones no comerciales de aeronaves motopropulsadas complejas; y
 - RG04 (NCO), centrado en las normas para operaciones no comerciales de aeronaves distintas de las motopropulsadas complejas.
10. El RG01 revisó el borrador del documento de respuesta a los comentarios (CRD) sobre la Parte CAT. Los cuatro grupos de revisión de reglamentación revisaron el borrador del documento de respuesta a los comentarios (CRD) sobre la Parte SPA.
11. La Agencia también convocó varias reuniones con especialistas en helicópteros que informaron de los problemas específicos de los helicópteros, autoridades representativas, operadores y fabricantes.
12. Basándose en un amplio proceso de consulta con autoridades, asociaciones y operadores, la Agencia publicó el CRD OPS I el 25 de noviembre de 2010. El período de reacción finalizó el 15 de febrero de 2011. La Agencia recibió 1 009 reacciones.
13. El siguiente gráfico ofrece una perspectiva general de las reacciones de los comentaristas, agrupadas por autoridades, asociaciones, operadores y fabricantes.

Figura 2: Perspectiva general de las reacciones de los comentaristas



14. Se han evaluado todas las reacciones, se ha procedido a responder a las mismas y se han tenido en cuenta durante la confección del borrador del anexo I, anexo IV y anexo V del presente Dictamen.
15. Los detalles del proceso de consulta de los avisos NPA 2008-22b, NPA 2008-22c, NPA 2009-02c y NPA 2009-02d que se refieren a los requisitos del anexo II Parte-ARO y del anexo III Parte-ORO del presente Dictamen se describen en las secciones correspondientes de la presente nota explicativa.

IV. Sistema de numeración de las normas

16. En línea con las directrices de proposición de reglamentación de la Agencia, se aplicó el siguiente sistema de numeración de las normas a las disposiciones de aplicación:

<Parte>.<Subparte>.<Sección>.<N>

Explicación:

<Parte>: obligatorio: hasta cuatro letras o dígitos

ejemplos: ARO, ORO, CAT, SPA

<Subparte>: obligatorio: hasta cuatro letras o dígitos

ejemplos: GEN, OP, POL, IDE

<Sección>: obligatorio: hasta cinco letras o dígitos

ejemplos: MPA, A, H, MAB

<N>: obligatorio: número de norma – tres dígitos, empezando en 100, seguido de números generalmente con numeración en incrementos de 5.

Reglamento marco sobre operaciones aéreas

I. Ámbito

17. El Reglamento marco sobre operaciones aéreas define la aplicación general de las Partes que cubre y propone medidas transitorias y de exenciones en forma de disposiciones específicas.⁴

II. Perspectiva general de las reacciones

18. Las reacciones recibidas sobre el Reglamento marco de operaciones aéreas en consonancia con el Reglamento marco de la Parte FCL y las disposiciones sobre exenciones de la JAR-OPS 3 solicitaban aclaración en relación con el uso de ciertas aeronaves del anexo II en operaciones CAT y una definición de los términos de operaciones especializadas.

III. Explicaciones

19. El Reglamento marco publicado en el presente Dictamen contiene, de acuerdo con los artículos 4.1 (b) y (c) y 8 del Reglamento de base, los requisitos para los operadores europeos que utilicen aeronaves registradas en un país europeo o en un tercero y el personal involucrado en la operación de tales aeronaves.
20. También estipula los requisitos de la Agencia y de las autoridades competentes en el área de operaciones aéreas, incluidas las inspecciones en pista de aeronaves de operadores bajo la supervisión de seguridad de otro Estado conforme al artículo 10 del Reglamento de base.
21. El artículo 2 contiene las definiciones de los términos utilizados en el Reglamento marco. La definición de operaciones CAT se deriva del anexo 6 de la OACI y se ha corregido ligeramente para tener en cuenta la definición de «operación comercial» contenida en el artículo 3(i) del Reglamento de base. Se remarca que el ámbito de la definición de operación comercial es más amplio que el de operaciones CAT. La definición de operación especializada se complementará con una lista no exhaustiva de servicios especializados o tareas en la futura Parte SPO. Además, el artículo 6.6 especifica cuántas personas pueden transportarse en una aeronave utilizada para operaciones especializadas para distinguir claramente entre operaciones CAT y operaciones comerciales distintas de las CAT.
22. El Reglamento marco también incluye dos artículos dirigidos a los Estados miembros. El artículo 3 insta a los Estados miembros y a la Agencia a instaurar planes de seguridad aeronáutica con vistas a la mejora permanente de la seguridad. Subraya también la necesidad de que los Estados miembros coordinen sus planes de seguridad, ya que la seguridad aeronáutica debe gestionarse conjuntamente por los Estados miembros de la EASA. En particular, el actual reparto de competencias dentro de la Unión Europea impide que un plan de

⁴ Una disposición específica es un tipo de medida de transición que deja a elección de los Estados miembros posponer la fecha de aplicación de una cierta disposición, hasta un cierto límite de tiempo definido por ley.

seguridad pueda ser aplicado de manera aislada por un Estado miembro. Ulteriormente se facilitarán documentos complementarios para enriquecer la aplicación común de los requisitos del programa de seguridad a nivel estatal (SSP) de la OACI en el marco europeo. Estos documentos se basarán en el trabajo coordinado por el Comité consultivo europeo sobre seguridad aérea (EASAC), en particular en lo que se refiere al manual EASP.

23. El artículo 4 enuncia los requisitos relativos a las capacidades de supervisión. Dichas disposiciones, a la vez que resultan plenamente coherentes con los elementos críticos pertinentes de la OACI por lo que se refiere a un sistema de supervisión de la seguridad, prevén además que los Estados miembros velen por que su personal de supervisión esté debidamente habilitado para llevar a cabo las tareas de certificación y de supervisión y no estén expuestos a ningún conflicto de intereses.
24. Ya se han publicado los artículos 3 y 4 con el Dictamen 03-11 para el Reglamento marco sobre tripulaciones aéreas. También se han incluido los cambios que surgen de los debates del Comité de EASA sobre el texto correspondiente.
25. El artículo 5 sobre inspecciones en pista incluye una disposición transitoria sobre la cuota mínima anual que se ajustó por prorrateo a la fecha de aplicación en abril del Reglamento, suponiendo un 65% para 2012.
26. El artículo 6 establece el ámbito y la aplicación de los anexos de la siguiente forma:

Anexo	Aplicación	Artículo en CR
Anexo II - Parte-ARO	Requisitos aplicables a las autoridades, incluidas las inspecciones en pista	1.1 y 5
Anexo III - Parte-ORO Anexo IV - Parte CAT	Operaciones de transporte aéreo comercial de aviones y helicópteros, excepto vuelos locales	1.2 y 6.1
Anexo V - Parte SPA	Cualquier operación de aviones, helicópteros, globos aerostáticos o planeadores	6.3

27. El artículo 6.4 excluye del ámbito de este Reglamento algunas categorías de aeronaves o tipos de operaciones hasta que finalice la correspondiente actividad de elaboración de reglamentación. Son:
- algunas aeronaves del anexo II cuando se utilizan en operaciones CAT. La operación de estas aeronaves debería realizarse conforme a las condiciones contenidas en la Decisión de la Comisión adoptada en EU-OPS;
 - dirigibles, aeronaves de rotores basculantes, globos cautivos y sistemas aéreos no tripulados; y
 - vuelos dirigidos por organizaciones de diseño o producción relacionadas con dicha actividad.
28. Por el momento, están excluidas de la aplicación de la Parte-ORO y la Parte CAT las operaciones locales de los aviones y helicópteros CAT (artículo 6.2), así como las operaciones CAT de globos aerostáticos y planeadores. Las disposiciones de

aplicación se publicarán posteriormente y el Reglamento marco se modificará en consecuencia.

29. Por el momento, también están excluidos de la aplicación de la Parte-ORO las operaciones comerciales distintas de las CAT y las operaciones no comerciales de aeronaves motopropulsadas complejas. El Reglamento marco se corregirá cuando estén disponibles la Parte NCC, Parte NCO y Parte SPO con los correspondientes dictámenes de la Agencia.
30. Algunas reacciones solicitaban aclaración en relación con las operaciones CAT de algunas aeronaves del anexo II conforme al artículo 8.5.g del Reglamento de base. Se ofreció la siguiente aclaración de acuerdo con la Comisión Europea:
31. Las Decisiones de la Comisión publicadas en virtud del artículo 8(3) del Reglamento (CEE) nº 3922/1991⁵ deben seguir siendo válidas tras la derogación del anexo III al Reglamento (CEE) nº 3922/1991 si esta validez se menciona explícitamente en las disposiciones de aplicación. En particular, como medida transitoria, continuará en vigor la Decisión C(2009) 7633⁶ de la Comisión de 14 de octubre de 2009. La Decisión se notificó con fines informativos a todos los Estados miembros y está disponible en Internet.
32. La Decisión de la Comisión Europea está vinculada a algunos operadores, tipos de aeronave del anexo II, pruebas y condiciones. Si uno de estos operadores planea utilizar una aeronave de tipo diferente a las del anexo II, necesitará una nueva evaluación de seguridad operacional y tendrá que presentar una solicitud de derogación ante la Comisión Europea. El Reglamento marco propuesto incluye disposiciones para explicar mejor como procederá un Estado miembro cuando se enfrente a cambios en la operación que se adopten en la ya mencionada Decisión de la Comisión.
33. Todos los Estados miembros están autorizados a aplicar la Decisión C(2009) 7633 de la Comisión en las mismas condiciones estipuladas en ella y relativas al mismo tipo de aeronave. Cualquier autorización posterior efectuada por otro Estado miembro en las mismas condiciones y con el mismo propósito debe estar amparada por la Decisión C(2009) 7633 de la Comisión.
34. Con el objetivo de garantizar el entendimiento apropiado y armonizado de la Decisión de la Comisión, el Reglamento marco aclara que cualquier Estado miembro que desee utilizar una exención ya concedida debe informar de su intención a la Comisión Europea antes de aplicarla. Esto permite a la Comisión Europea evaluar si la pretendida exención cumple las condiciones y evaluaciones de seguridad operacional realizadas en el contexto de la Decisión de la Comisión. Si no es este el caso, se necesitará una nueva exención conforme al artículo 14, apartado 6, del Reglamento de base.

⁵ Reglamento (CEE) nº 3922/1991 del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil. DO L 373 de 31.12.1991, p. 4.

⁶ La Decisión C(2009) 7633 de la Comisión de 14.10.2009 autoriza a Austria, Alemania, Reino Unido y Malta a emitir certificados de operador aéreo, no obstante lo dispuesto en el Reglamento (CEE) nº 3922/1991 del Consejo sobre armonización de requisitos técnicos y procedimientos administrativos en el campo de la aviación civil.

35. El artículo 7.1 contiene las disposiciones de exención de los AOC publicados de conformidad con EU-OPS. Se propone un periodo de 2 años para permitir la adaptación del sistema de gestión, programas de formación, procedimientos y manuales, según corresponda. Puesto que las disposiciones de aplicación propuestas contienen un nuevo formato de AOC de acuerdo con una reciente enmienda de OACI, se establece un límite de tiempo de 2 años en los que debería cambiarse el documento AOC por un AOC que cumpla con el nuevo formato.
36. El artículo 7.3-6 contiene disposiciones de conversión específicas para las operaciones CAT de helicópteros. Se propone que el AOC de helicóptero nacional se convierta en un AOC que cumpla las disposiciones de aplicación en un periodo de 2 años. El Estado miembro establecerá el informe de conversión antes de que transcurra 1 año desde la fecha de aplicación del Reglamento. Dicho informe contendrá descripciones de los requisitos nacionales según los cuales se publicó el AOC y el ámbito de atribuciones que se otorgaron al operador, proporcionará indicaciones de para qué requisitos se acredita en las partes Parte-ORO, Parte CAT y Parte SPA, todas las limitaciones que deben incluirse en el AOC que cumpla las disposiciones de aplicación y todos los requisitos que tenga que cumplir el operador para eliminar estas limitaciones.
37. El artículo 8 especifica que la subparte Q del EU-OPS y las disposiciones adoptadas por los Estados miembros según el artículo 8.4 del Reglamento (CEE) nº 3922/1991 se mantienen en vigor hasta que se adopten las correspondientes disposiciones de aplicación.
38. El artículo 9 exige a las listas de equipo mínimo (MEL) que no estén basadas en una lista maestra de equipo mínimo (MMEL) establecida de acuerdo con la Parte 21. Es necesario que cualquier cambio posterior de dicha MEL cumpla con la MMEL exenta o se establezca de acuerdo con la Parte 21.
39. El artículo 10 aborda la formación de miembros de la tripulación de vuelo y de cabina relacionada con los elementos derivados de los datos de idoneidad operacional obligatorios. Puesto que el operador tiene garantizados 2 años para adaptar los programas de formación correspondientes (artículo 7.1(b)), es necesario disponer una transición para permitir la realización de la formación de los miembros de la tripulación. La propuesta tiene en cuenta los ciclos de formación del operador.
40. El artículo 11 contiene la entrada en vigor y las disposiciones específicas. La definición de una fecha límite de entrada en vigor para las disposiciones de aplicación en el artículo 70 del Reglamento de base limita los periodos de transición disponibles para establecer que las IR estarán en vigor no más tarde del 8 de abril de 2012. A petición de la Comisión Europea, se eligieron las disposiciones específicas para hacerse cargo del periodo de transición cuando se extienda más allá del 8 de abril de 2012.
41. El subapartado 2(a) permite a las autoridades una posibilidad de exención en relación con algunas partes del sistema de gestión. Al igual que los operadores, las autoridades necesitan tiempo para adaptar sus sistemas de gestión, procedimientos y manuales. La propuesta prevé una exención de 1 año y tiene en cuenta los debates previos en el Comité de la EASA sobre los requisitos relativos a las autoridades de tripulación aérea.

42. En lo referente a operadores de helicópteros CAT, se proporcionó una disposición específica de 2 años para permitir la conversión de la AOC descrita anteriormente.
43. La Parte SPA contiene aprobaciones específicas accesibles para todos los operadores, excepto para los servicios de emergencia médica con helicóptero (HEMS), operaciones de vuelo de helicópteros con grúas de rescate (HHO), operaciones con sistemas de visión nocturna de imágenes (NVIS) y operaciones de alcance extendido con aviones bimotores (ETOPS), los cuales solo son accesibles a los titulares de una AOC. Por lo que se refiere a operaciones CAT con avión o helicóptero, los principios en cuanto a exención y transición se aplican según lo descrito anteriormente. Respecto a las operaciones CAT con globos aerostáticos y planeadores, aunque las aplicaciones de aprobación específica para transporte de mercancías peligrosas serán raras, se propuso un periodo de transición de 3 años. Se propuso el mismo periodo para las operaciones especializadas. Para las operaciones no comerciales que no realicen operaciones especializadas se propuso un período de transición de 2 años.
44. Las disposiciones específicas se resumen en el siguiente cuadro:

Operación	Parte	Aeronave	Exención
CAT, excepto locales	Parte-ORO Parte CAT Parte SPA	Aviones	n/a
	Parte-ORO Parte CAT Parte SPA	Helicópteros	2 años
CAT locales	Parte-ORO Parte CAT	Aviones, helicópteros	No aplicable todavía; se publicará posteriormente
	Parte SPA	Aviones, helicópteros	3 años
CAT con globos aerostáticos y planeadores	Parte-ORO Parte CAT	Globos aerostáticos, planeadores	No aplicable todavía; se publicará posteriormente
	Parte SPA	Globos aerostáticos, planeadores	3 años
Operaciones especializadas	Parte-ORO* Parte SPO	Aviones, helicópteros, globos aerostáticos y planeadores	No aplicable todavía; se publicará posteriormente
	Parte SPA	Aviones, helicópteros, globos aerostáticos y planeadores	3 años
Operaciones no comerciales con CMPA	Parte-ORO Parte NCC	Aviones, helicópteros	No aplicable todavía; se publicará posteriormente

Operación	Parte	Aeronave	Exención
	Parte SPA	Aviones, helicópteros	2 años
Operaciones no comerciales con otCMPA	Parte NCO	Aviones, helicópteros, globos aerostáticos y planeadores	No aplicable todavía; se publicará posteriormente
	Parte SPA	Aviones, helicópteros, globos aerostáticos y planeadores	2 años

*aplicable a actividades comerciales distintas de las CAT y operaciones especializadas no comerciales con aeronaves motopulsadas complejas

Anexo I - Definiciones

I Ámbito

45. El anexo I contiene definiciones de términos utilizados en los anexos II a VIII de este Reglamento.

II. Perspectiva general de las reacciones

46. El anexo I recibió 53 reacciones emanadas de 18 comentaristas (que representan a autoridades de aviación nacionales, asociaciones del sector, fabricantes, líneas aéreas, una asociación de aeródromos y un particular). En general, se apoyó la recopilación de definiciones en el anexo I, aunque no la separación entre IR, AMC y GM. El elemento que atrajo más comentarios fue «configuración máxima de asientos de pasajeros», donde la petición unánime fue transponer el objetivo de la definición de EU-OPS/JAR-OPS 3. El resto de los comentarios se distribuyeron entre 30 términos, sugiriendo correcciones de redacción, cambios para mejorar la claridad o una mejor consonancia con las normas, y la consonancia con varios EU-OPS, JAR-OPS 3, Definiciones de especificaciones de categoría (CS-Definitions) y el anexo 6 de la OACI.

III. Perspectiva general de las diferencias

Diferencias con EU-OPS / JAR-OPS 3

47. La mayoría de las definiciones coinciden con las de EU-OPS y JAR-OPS 3. Para estos términos usados en más de una IR, la definición se ha situado en el anexo I. Se han realizado cambios de redacción menores para identificar claramente ciertos términos aplicados a un tipo de operación o aeronave y para garantizar la consistencia con las directrices de las propuestas. Se realizaron cambios adicionales a los siguientes términos:
- «Aeródromo alternativo en ruta 3%» se presentó en el CRD en lugar del término del EU-OPS «combustible de aeródromo alternativo en ruta»: el requisito del 3% está contenido en los AMC para la política de combustible CAT.OP.MPA.150;
 - «Aeródromo adecuado»: la definición de EU-OPS estableció que tal aeródromo debería tener y proporcionar una lista no exhaustiva de servicios auxiliares necesarios para dicho aeródromo. La información recibida de las partes asociadas identificaba la lista de servicios auxiliares necesarios de la definición de EU-OPS como de difícil cumplimiento por parte de las aeronaves que operen según las partes Parte NCC y Parte NCO, aunque otros implicados solicitaban que se transpusiera la definición completa de EU-OPS para las operaciones CAT. Para identificar este problema de proporcionalidad, la Agencia decidió transponer la lista de servicios auxiliares necesarios en la IR correspondiente de la Parte CAT. Por tanto, se ha mantenido para las operaciones CAT el objetivo completo de la definición EU-OPS;

- «Operación de aproximación de Categoría I (CAT I)» incluye GNSS/SBAS (sistema mundial de navegación por satélite/sistema de aumento basado en satélite) para aclarar que las operaciones que utilizan precisión de localizador con guía vertical (LPV) con una altura de decisión por debajo de los 250 ft (y no inferior a 200 ft) se tratan como operaciones CAT I;
- «Sistema de aterrizaje GNSS (GLS)» se ha renombrado como «sistema de aterrizaje GBAS (GLS)» y se ha editado para coincidir con PANS ATM y PANS ABC de OACI;
- «Helipuerto»: la Agencia considera este término cubierto por «aeródromo» (como se define en el Reglamento de base) y «lugar de operaciones», y no se ha transpuesto este término en el nuevo Reglamento;
- «Tiempo entre deshielo y despegue (HoT)»: permanece sin cambios la definición del CRD y coincide con el anexo 14 de OACI;
- Se ha introducido «configuración operativa máxima de asientos para pasajeros (MOPSC)» en lugar del término «configuración aprobada máxima de asientos para pasajeros» de EU-OPS / JAR-OPS 3. La información de los implicados indicó que el EU-OPS MAPSC se trata como una aprobación operacional y que las definiciones del NPA y del CRD para la configuración máxima de asientos para pasajeros no reflejan este punto. Por lo tanto la Agencia propuso la definición para el nuevo término MOPSC teniendo en cuenta estas reacciones. MOPSC es claramente un elemento establecido con propósitos operacionales y debe estar especificado en el manual de operaciones. La definición también aclara que la MOPSC debería utilizar como punto inicial la configuración máxima de asientos para pasajeros establecida durante el proceso de certificación;
- «Categoría I de la norma» se ha renombrado como «operación de aproximación de Categoría I (CAT I)» y se volvió a redactar para coincidir mejor con el contenido de EU-OPS/JAR-OPS 3 (el cambio de redacción de la definición de EU-OPS se ha publicado de forma completa en el anexo I).

Diferencias con el anexo 6 de la OACI

48. Si bien la mayoría de definiciones coinciden con la OACI, existen algunas diferencias, dado que este Reglamento transpone las de EU-OPS y JAR-OPS 3, :
- Las «operaciones de aproximación CAT II, IIIA, IIIB» coinciden actualmente con EU-OPS, aunque es necesario ajustar la tarea de elaboración de reglamentación OPS.083 «Revisión de SPA.LVO» a la última enmienda del anexo 6 de la OACI;
 - «Categoría A / B respecto a helicópteros» – siguiendo las reacciones al CRD, estas se han hecho coincidir con las definiciones de «Categoría A» y «Categoría B» para aerogiro en las definiciones de especificaciones de categoría (CS-Definitions), que se consideran coincidentes con el objetivo de la JAR-OPS 3. La información de las partes asociadas solicitaba tanto extender las mejoras para ciertas operaciones (en particular para operaciones HEMS) como permitir que los helicópteros que no cumplan totalmente las especificaciones de certificación solicitadas sean, aún así, aptos para

operaciones de clase de performance 1 y 2. Otras partes asociadas solicitaron que se retiren las mejoras. La Agencia no considera que exista un problema de seguridad para cambiar el objetivo de las definiciones;

- «Aeródromo de alternativa en ruta (ERA)»: la definición sigue coincidiendo con la EU-OPS; y difiere de la OACI en que está vinculada a «aeródromo adecuado» y puede ser necesaria en la etapa de planificación.
- «Visualización frontal» coincide actualmente con la EU-OPS y la futura tarea de elaboración de reglamentación OPS.084 «HUD/EVS» considerará la posibilidad de coincidir con la última enmienda del anexo 6 de la OACI;
- «Operación en clase de performance 1 / 2 / 3» para helicópteros: el CRD explicó que las definiciones continúan coincidiendo con las de la JAR-OPS 3, ya que la Agencia las considera más apropiadas. No se recibió ninguna reacción a estos elementos para el CRD y no se realizaron cambios posteriores. Para la clase de performance 1, la definición de la OACI especifica que una performance de un motor inoperativo (OEI) debe considerarse antes de alcanzar el punto de decisión para el despegue (TDP) o después de pasar el punto de decisión para el aterrizaje (LDP). La definición escogida en el anexo I no define claramente en qué punto debe considerarse la performance, aunque las IR establecen que debería ser antes del TDP (CAT.POL.H.205) o en el mismo y antes del LDP (CAT.POL.H.220) o en el mismo. Para la clase de performance 3, la definición escogida distingue entre helicópteros multimotor y monomotor, en contraste con la definición de la OACI.
- Del mismo modo, «estado de la superficie de la pista» coincide con la EU-OPS, y se revisarán las definiciones para que coincidan con las enmiendas más recientes al anexo 6 de la OACI en la tarea de elaboración de reglamentación OPS.005 «Primera revisión editorial de la disposiciones de aplicación de OPS», que debe comenzar en 2013. Esto proporcionará la oportunidad de recibir información de los implicados.

IV. Explicaciones

49. Como el principal principio propuesto fue transponer la EU-OPS y la JAR-OPS 3, se han producido algunas diferencias con el anexo 6 de la OACI (enumeradas con anterioridad). En el caso de varios términos, la definición de la EU-OPS y/o la JAR-OPS 3 se han dividido en una definición principal en el anexo I y en otro material que se encuentra en el GM y/o las IR o AMC. Por lo tanto, se ha propuesto el GM para lo siguiente: sistema de guía frontal en el aterrizaje, entorno hostil, operaciones mar adentro, sistemas de visión nocturna de imágenes y V_1 , que contienen material que está abierto a interpretación o es meramente ilustrativo y, sin embargo, no es apropiado para la definición principal. Esta división de definiciones de EU-OPS/JAR-OPS 3 también se trató de forma proporcional, para garantizar que, en el caso de varios términos clave, la definición podría aplicarse a varias Partes. El caso de «aeródromo adecuado» se ha descrito anteriormente.
50. Algunos implicados solicitaron que las definiciones en los AMC del anexo I se colocaran en el propio anexo. La Agencia mantiene que los AMC del anexo I se ajustan a los términos que se utilizan en otros AMC o GM, pero no en las propias IR y la Decisión contendrá un AMC del anexo I. Después de los cambios realizados

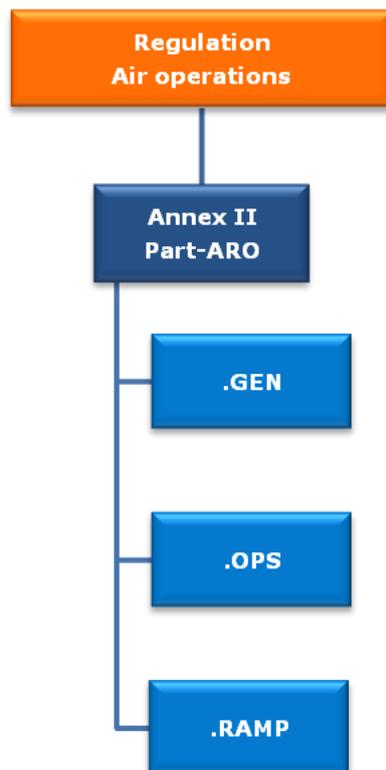
en la estructura normativa y el establecimiento de los requisitos de la autoridad y de organización en este Reglamento, algunas de las definiciones publicadas anteriormente en el CRD a las Partes AR y OR se añadieron al anexo I de este Reglamento: medios aceptables de cumplimiento, medios alternativos de cumplimiento, código compartido, acuerdo de arrendamiento sin tripulación, dispositivos para entrenamiento simulado de vuelo (FSTD), inmovilización en tierra, control operacional, oficina principal, priorización de las inspecciones en pista, inspección en pista, intervalo de rectificación y acuerdo de arrendamiento con tripulación. Los implicados revisaron estas definiciones durante las fases de NPA y CRD de las Partes AR y OR.

51. En respuesta a las reacciones específicas recibidas al CRD OPS I, se hicieron cambios a varias definiciones:
 - «antihielo» y «deshielo» se han identificado claramente en los procedimientos en tierra, y antihielo según lo aplicable a los aviones;
 - «sistema de visión mejorado (EVS)» se ha editado para coincidir con la enmienda 34 al anexo 6 de la OACI – esto puede considerarse solo un cambio editorial.
52. Por último, la definición de «operación de transporte aéreo comercial» se transfirió al Reglamento marco, ya que es clave para comprender el ámbito de los diferentes anexos de este Reglamento.

Anexo II – Parte-ARO**I. Generalidades**

53. La Parte-ARO, según lo propuesto por el presente Dictamen se compone de las siguientes tres subpartes:

- Parte-ARO, subparte GEN, requisitos generales;
- Parte-ARO, subparte OPS, requisitos específicos relacionados con las operaciones aéreas;
- Parte-ARO, subparte RAMP, requisitos para las inspecciones en pista de aeronaves de operadores bajo la supervisión normativa de otro estado.
- Gráfico 3: Anexo II Parte-ARO



54. El texto propuesto en el presente Dictamen refleja los cambios realizados sobre las propuestas iniciales de la Agencia (publicadas en los NPA 2008-22b y 2009-02d) como resultado de una consulta pública, así como otros cambios realizados tras el análisis y evaluación de las reacciones al CRD recibidas. La subparte GEN de la Parte-ARO coincide en gran medida con la subparte GEN de la Parte ARA (requisitos de autoridad para tripulaciones de vuelo). Las disposiciones para operadores necesarias para declarar su actividad solo son relevantes para las operaciones aéreas y no se han incluido en el borrador de Reglamento para tripulaciones de vuelo (Parte ARA). Se han modificado todas las referencias a

normas para reflejar la nomenclatura propuesta siguiendo la decisión de modificar la estructura normativa:

- a. Ahora se incluyen las antiguas disposiciones de la Parte AR como disposiciones «Parte-ARO», (la «O» significa «operaciones», en contraposición a ARA, cuya «A» significa «tripulación de vuelo»).
- b. La antigua sección IV de AR.GEN se incluye ahora como una subparte «ARO.RAMP» independiente.
- c. La antigua subparte AR.OPS se ha renombrado como «ARO.OPS».

Excepto para la Parte-ARO subparte RAMP, se mantienen sin cambios los números de las normas (los últimos tres dígitos).

55. El siguiente cuadro muestra las referencias a normas, tanto según CRD como según este Dictamen, en el orden del Dictamen:

Referencia de norma CRD	Título de norma CRD	Referencia de norma Dictamen	Título de norma Dictamen
AR.GEN	Requisitos generales	ARO.GEN	ARO subparte «Requisitos generales»
---	---	ARO.GEN.005	Ámbito
AR.GEN.115	Documentación de supervisión	ARO.GEN.115	Documentación de supervisión
AR.GEN.120	Medios de cumplimiento	ARO.GEN.120	Medios de cumplimiento
AR.GEN.125	Información a la Agencia	ARO.GEN.125	Información a la Agencia
AR.GEN.135	Reacción inmediata a un problema de seguridad	ARO.GEN.135	Reacción inmediata a un problema de seguridad
AR.GEN.200	Sistema de gestión	ARO.GEN.200	Sistema de gestión
AR.GEN.205	Uso de entidades calificadas	ARO.GEN.205	Asignación de tareas
AR.GEN.210	Cambios aportados en el sistema de gestión	ARO.GEN.210	Cambios aportados en el sistema de gestión
AR.GEN.220	Conservación de registros	ARO.GEN.220	Conservación de registros
AR.GEN.300	Supervisión continua	ARO.GEN.300	Supervisión
AR.GEN.305	Programa de supervisión	ARO.GEN.305	Programa de supervisión
AR.GEN.310	Procedimiento de certificación inicial - organizaciones	ARO.GEN.310	Procedimiento de certificación inicial - organizaciones
AR.GEN.315	Procedimiento para la expedición, revalidación, renovación o cambio de licencias, habilitaciones o certificados - personas	ARO.GEN.315	Procedimiento para la expedición, revalidación, renovación o cambio de licencias, habilitaciones o certificados - personas
AR.GEN.330	Cambios - organizaciones	ARO.GEN.330	Cambios - organizaciones
AR.GEN.345	Declaración - organizaciones	ARO.GEN.345	Declaración - organizaciones
AR.GEN.350	Hallazgos y acciones correctoras - organizaciones	ARO.GEN.350	Hallazgos y acciones correctoras - organizaciones
AR.GEN.355	Medidas de cumplimiento - personas	ARO.GEN.355	Hallazgos y medidas de cumplimiento - personas

Referencia de norma CRD	Título de norma CRD	Referencia de norma Dictamen	Título de norma Dictamen
AR.OPS	Operaciones aéreas	ARO.OPS	ARO subparte «Operaciones aéreas»
AR.OPS.100	Expedición del certificado de operador aéreo	ARO.OPS.100	Expedición del certificado de operador aéreo
AR.OPS.105	Acuerdos de código compartido	ARO.OPS.105	Acuerdos de código compartido
AR.OPS.110	Acuerdos de arrendamiento	ARO.OPS.110	Acuerdos de arrendamiento
AR.OPS.200	Procedimiento de aprobación específico	ARO.OPS.200	Procedimiento de aprobación específico
AR.OPS.205	Aprobación de lista de equipos mínimos	ARO.OPS.205	Aprobación de lista de equipos mínimos
AR.OPS.210	Área local	ARO.OPS.210	Determinación del área local
---	---	ARO.OPS.215	Aprobación de operaciones con helicópteros sobre un entorno hostil situado fuera de un área congestionada
---	---	ARO.OPS.220	Aprobación de operaciones con helicópteros hacia o desde una zona de interés público
---	---	ARO.OPS.225	Aprobación de operaciones hacia un aeródromo aislado
AR.GEN	AR.GEN Sección IV	ARO.RAMP	ARO subparte «Inspecciones en pista»
AR.GEN.405	Ámbito	ARO.RAMP.005	Ámbito
AR.GEN.415	General	ARO.RAMP.100	General
AR.GEN.420	Criterios de priorización	ARO.RAMP.105	Criterios de priorización
AR.GEN.425	Recopilación de información	ARO.RAMP.110	Recopilación de información
AR.GEN.430	Cualificación de los inspectores en pista	ARO.RAMP.115	Cualificación de los inspectores en pista
---	---	ARO.RAMP.120	Aprobación de organizaciones de formación
AR.GEN.435	Realización de inspecciones en pista	ARO.RAMP.125	Realización de inspecciones en pista
AR.GEN.440	Categorización de los hallazgos	ARO.RAMP.130	Categorización de los hallazgos
AR.GEN.445	Acciones de seguimiento tras los hallazgos	ARO.RAMP.135	Acciones de seguimiento tras los hallazgos
AR.GEN.450	Inmovilización en tierra de la aeronave	ARO.RAMP.140	Inmovilización en tierra de la aeronave
AR.GEN.455	Informe	ARO.RAMP.145	Informe
AR.GEN.460	Tareas de coordinación de la Agencia	ARO.RAMP.150	Tareas de coordinación de la Agencia
AR.GEN.465	Informe anual	ARO.RAMP.155	Informe anual
AR.GEN.470	Información al público	ARO.RAMP.160	Información al público
Parte AR	Apéndices	Parte-ARO	Apéndices
Apéndice IV	Certificado de operador aéreo	Apéndice I	Certificado de operador aéreo
Apéndice V	Especificaciones de operaciones	Apéndice II	Especificaciones de operaciones

Referencia de norma CRD	Título de norma CRD	Referencia de norma Dictamen	Título de norma Dictamen
Apéndice VI	Lista de aprobaciones específicas	Apéndice III	Lista de aprobaciones específicas
Apéndice I	Formulario de informe estándar	Apéndice IV	Formulario de informe estándar
Apéndice II	Formulario de prueba de inspección en rampa	Apéndice V	Formulario de prueba de inspección en rampa
Apéndice III	Informe de inspección en rampa	Apéndice VI	Informe de inspección en rampa

Cuadro 1: Referencia cruzada CRD - Dictamen para la Parte-ARO

II. Consulta

56. El NPA 2008-22 se publicó en el sitio web de la EASA (<http://www.easa.europa.eu>) el 31 de octubre de 2008. El NPA 2009-02 se publicó el 30 de enero de 2009. El periodo de consulta para estos NPA se amplió de conformidad con el artículo 6 (punto 6) del procedimiento normativo⁷, a petición de las partes implicadas, para que pudiese coincidir con los periodos de los NPA de la primera ampliación⁸. En las fechas conclusión del plazo, 28 de mayo de 2009 (NPA 2008-22) y 31 de julio de 2009 (NPA 2009-02), la Agencia había recibido 9 405 comentarios relativos a las Partes-AR y OR procedentes de más de 400 fuentes, en particular autoridades aeronáuticas, organizaciones profesionales, empresas privadas y particulares. El número total de comentarios a ambos NPA se elevaba a 18 243.
57. La revisión de los comentarios se llevó a cabo de conformidad con el enfoque conjunto de ampliación de competencias en el seno de la UE establecido por la Agencia y la Comisión Europea, y validado por el Consejo de Administración y el Comité de EASA.⁹
58. Los textos de la norma modificados fueron debatidos en detalle con los grupos encargados de la revisión de la reglamentación establecidos para los NPA 2008-22 y 2009-02. La composición de los grupos de revisión se basó en la de los grupos de elaboración preliminar del proyecto constituidos para las tareas de reglamentación OPS.001 y FCL.001. La participación en estos grupos de elaboración preliminar del proyecto se amplió con el fin de dar cabida igualmente a representantes de las partes implicadas, así como a un representante del departamento de normalización de la Agencia, de acuerdo con las normas que regulan los procedimientos de participación en grupos de reglamentación. La Parte AR se abordó junto con la Parte OR para garantizar la uniformidad de los comentarios y la eficacia del proceso de revisión. El proceso de revisión implicaba asimismo una estrecha coordinación con los grupos de revisión establecidos para

⁷ Decisión del Consejo de Administración de EASA 08-2007, por la que se modifica y sustituye el Procedimiento normativo, adoptado en la reunión del Consejo de Administración 03-2007 del 13 de junio de 2007 (http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/management-board-decisions-and-minutes.php).

⁸ Más específicamente, el NPA 2008-22, acerca de los requisitos de autoridad y organización, y el NPA 2009-02, acerca de las disposiciones de aplicación para operaciones aéreas de operadores de la UE (http://www.easa.eu.int/ws_prod/r/r_archives.php).

⁹ http://easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/COMMS/Commission%20EASA%20joint%20position%20MB.%2015%2009%2009.pdf.

los requisitos técnicos aplicables a operaciones aéreas (OPS) (NPA 2009-02b) y la consulta con los grupos de elaboración preliminar del proyecto establecidos para la segunda ampliación (aeródromos, gestión del tránsito aéreo, servicios de navegación aérea).

59. Los CRD para la Parte AR y la Parte OR, que ofrecían resúmenes de comentarios y las respuestas correspondientes de la Agencia, así como el texto modificado, se publicaron en el sitio web de la Agencia el 4 de octubre de 2010. Los CRD contenían un listado de todas las personas y/u organizaciones que hubieran formulado un comentario. Para la Parte AR y la Parte OR, la Agencia recibió 1 020 reacciones emanadas de más de 70 comentaristas, en particular las autoridades aeronáuticas de Austria, Bélgica, Alemania, Francia, Finlandia, Italia, Irlanda, Países Bajos, Noruega, España, Suecia, Suiza, Reino Unido, así como organizaciones de profesionales, organizaciones sin ánimo de lucro, empresas privadas y varios particulares. La Administración Federal de Aviación (FAA) de los EE.UU. también recibió los CRD y no formuló ningún comentario. De todas las reacciones recibidas, 530 guardan relación con la Parte AR y 490 con la Parte OR. La mayor parte de las reacciones se refieren a las subpartes GEN. Alrededor del 20% de las 1 020 reacciones se obtuvieron en relación con los AMC y GM de la Parte AR y Parte OR.

El siguiente diagrama presenta el reparto de los comentarios relativos a la Parte AR solo para las diferentes subpartes.

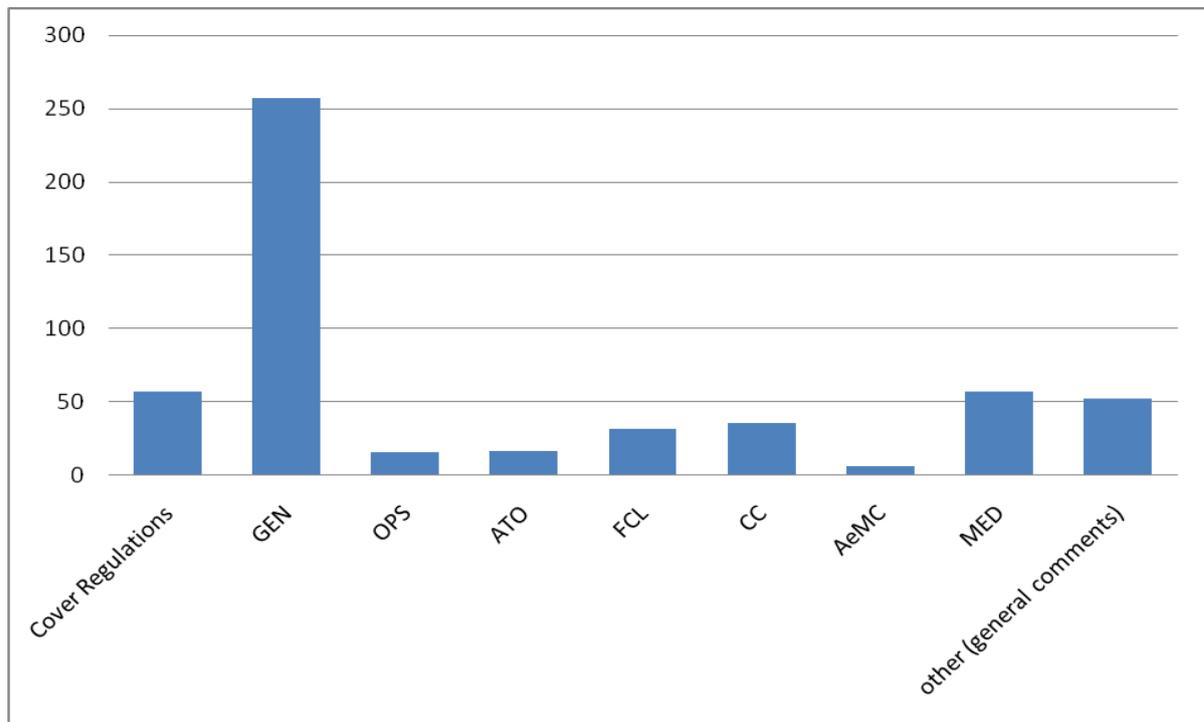


Figura 4: Reacciones a la Parte AR – distribución

60. A continuación se proporciona una indicación de la fuente de las reacciones. Si tenemos en cuenta que las reacciones emanadas de asociaciones que representan a las empresas del sector suelen enviarse por lo general en nombre de sus miembros individuales, podemos suponer que el porcentaje atribuido al sector

empresarial en el siguiente gráfico constituye una subestimación. Que la mayoría de las reacciones emane de las autoridades aeronáuticas nacionales no constituye una sorpresa.

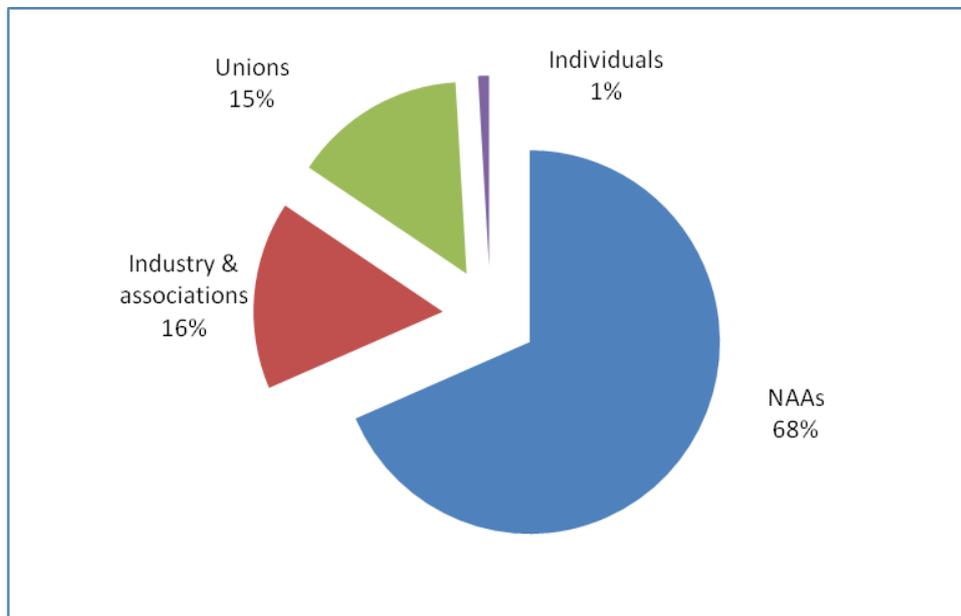


Gráfico 5: Reacciones a la Parte AR – origen

III. Ámbito y aplicabilidad

61. Aunque este Dictamen se presenta solo para las operaciones CAT, la Parte-ARO según se propone en el presente Dictamen es aplicable a todos los tipos de operaciones aéreas, incluidas las operaciones comerciales distintas de las CAT, las operaciones comerciales de aeronaves motopropulsadas complejas y de las aeronaves distintas de las motopropulsadas complejas. Esto garantizará que, al finalizar el proceso de adopción, las normas sean precisas y consecuentes para todos los tipos de operaciones aéreas (operaciones comerciales y no comerciales). Se insiste en que cualquier requisito aplicable a las autoridades que se pretenda aplicar también las operaciones distintas de las CAT continuará pendiente hasta que se adopten los dictámenes que contengan los requisitos técnicos correspondientes (por ejemplo, Parte NCC, Parte NCO, Parte SPO).

La subparte GEN de la Parte-ARO define los requisitos comunes para las autoridades competentes y consta de tres secciones:

- Sección 1 Generalidades;
 - Sección 2 Gestión; y
 - Sección 3 Supervisión, certificación y cumplimiento.
62. Estas secciones aplican los artículos pertinentes relevantes del Reglamento de base en lo que se refiere a las interacciones entre las organizaciones reconocidas y la autoridad competente, la cooperación y el intercambio de información entre las autoridades competentes y la Agencia, la aprobación de medios de cumplimiento alternativos a los dictados por las Agencia, la necesidad

de reaccionar inmediatamente frente a un incidente relacionado con la seguridad, así como las condiciones para la expedición, mantenimiento, modificación, limitación, suspensión o revocación de los certificados y reconocimientos. La subparte GEN contiene además los requisitos en materia de organización y de sistema de gestión aplicables a las autoridades competentes, que afectan directamente a las capacidades de supervisión de las autoridades competentes.

Reglamento de base	Requisitos aplicables a las autoridades
Artículo 2, apartado 2, punto d) Objetivos Artículo 15 Red de información	Programa de seguridad (artículo 3 del reglamento)
Artículo 18 Medidas adoptadas por la Agencia Artículo 19 Dictámenes, especificaciones de certificación y documentos de orientación	Medios de cumplimiento (ARO.GEN.120)
Artículo 7 Pilotos	Capacidades de supervisión (Reglamento marco, artículo 4)
Artículo 7 Pilotos (ATO, AeMC, FSTD)	Supervisión (ARO.GEN.300)
Artículo 8 Operaciones aéreas	Programa de supervisión (ARO.GEN.305)
Artículo 8, apartado 4 Operaciones aéreas- Tripulación de cabina	Certificación inicial (ARO.GEN.310 & 315) Cambios – organizaciones (ARO.GEN.330) Hallazgos – organizaciones (ARO.GEN.350) Hallazgos y cumplimiento - personas (ARO.GEN.355)
Artículo 10 Supervisión y cumplimiento	Supervisión (ARO.GEN.300) Programa de supervisión (ARO.GEN.305) Hallazgos (ARO.GEN.350) Cumplimiento - personas (ARO.GEN.355)
Artículo 13 + anexo V – Entidades cualificadas	Asignación de tareas (ARO.GEN.205)
Artículo 15 Red de información	Información a la Agencia (ARO.GEN.125) Programa de supervisión (ARO.GEN.305) Sistema de gestión (ARO.GEN.200)
Artículo 14 Disposiciones de flexibilidad Artículo 15 Red de información Artículo 22, apartado 1 Certificación de operaciones aéreas	Reacción inmediata a un problema de seguridad (ARO.GEN.135)
Artículo 24 Monitorización de la aplicación de normas	Sistema de gestión (ARO.GEN.200) Cambios en el sistema de gestión (ARO.GEN.210)
Artículo 54 Inspección de los Estados miembros	Cambios en el sistema de gestión (ARO.GEN.210) Conservación de registros (ARO.GEN.220)

Cuadro 2: Artículos del Reglamento de base y AR correspondientes

63. Conforme al enfoque sistémico integral, se procedió a una redacción preliminar de los requisitos de la subparte GEN con vistas a garantizar la coherencia y la compatibilidad, en la medida de lo posible, con las normas relevantes en lo que se refiere a los aeródromos, la gestión del tráfico aéreo/los servicios de navegación aérea, así como la aeronavegabilidad. Considerando su carácter general, las disposiciones de aplicación propuestas tienen en cuenta los elementos críticos

(CE) de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional definido por la OACI¹⁰, en particular en lo relativo a:

- CE-3: Sistema de aviación civil del Estado y funciones de supervisión de la seguridad
- CE-4: Cualificación y formación del personal técnico
- CE-5: Orientación técnica, herramientas y suministro de información crítica en términos de seguridad
- CE-6: Obligaciones en materia de expedición de licencias, certificaciones, autorizaciones y/o aprobaciones
- CE-7: Obligaciones de vigilancia
- CE-8: Resolución de problemas de seguridad.

64. Las normas de la OACI sobre la implementación de un Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) obligan al Estado a instaurar mecanismos destinados a garantizar el control eficaz de los elementos críticos¹¹. Sin embargo, los requisitos propuestos con la subparte GEN apoyarán los esfuerzos que realicen los Estados Miembros en la implementación de los SSP.
65. Las normas propuestas se componen además alrededor de las disposiciones relevantes en EU-OPS, subparte C «Certificación y supervisión del operador»¹² y las disposiciones que existían en los JIP de las JAA. Las IR y los AMC asociados en la subparte GEN de la Parte AR son absolutamente coherentes con las normas pertinentes relativas a la supervisión de la seguridad incluidas en el anexo 6, parte I, apéndice 5 y parte III, apéndice 1 de la OACI.

¹⁰ Consulte el documento de la OACI 9735 *Manual sobre auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional*, 2ª edición — 2006, apéndice C: mediante la evaluación de la implementación eficaz de los elementos críticos de un sistema de supervisión de seguridad, se determina la capacidad del Estado para la supervisión de seguridad como parte del Programa universal de auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI.

¹¹ Consulte el anexo 1, adjunto C de la OACI y el anexo 6, adjunto J de la OACI «marco regulador para el Programa Estatal de Seguridad Operacional» § 3.1.

¹² Los cuadros de comparación de normas para EU-OPS y JAR-OPS 3 se proporcionaron con los CRD en la Parte AR y la Parte OR, cf. <http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-ar/CRD%20c.4%20-%20Rule%20comparison%20EU-OPS+JAR-OPS3.pdf>.

Anexo 6, parte 1 de la OACI - Apéndice 5 Anexo 6, parte 3 de la OACI - Apéndice 1	Normas EASA y los AMC/GM relacionados
1. Legislación aeronáutica de base	El reglamento de base ORO.GEN.140
2. Reglamentos operativos específicos	Reglamento (CE) nº 216/2008; Requisitos esenciales, Reglamento (CE) nº 2042/2003 ¹³ Parte-ARO, subparte OPS
3. Estructura y funciones de vigilancia de la seguridad operacional de CAA	ARO.GEN.200(a)(2) número suficiente de personal Reglamento marco, artículo 4
4. Orientación técnica	ARO.GEN.115 ARO.GEN.200(a)(1)
5. Personal técnico cualificado	ARO.GEN.200(a)(2) GM1 y 2-ARO.GEN.200(a)(2)
6. Obligaciones de otorgamiento de licencias y certificación	ARO.GEN.200(a)(1) - AMC1-AR.GEN.305(b)-OPS ARO.GEN.310 - AMC1-ARO.GEN.310(a)-OPS
7. Obligaciones de supervisión continuas	ARO.GEN.200(a)(1); ARO.GEN.300 ARO.GEN.305; AMC1-ARO.GEN.305(b)
8. Resolución de problemas de seguridad	ARO.GEN.200(a)(1) y ARO.GEN.350 ARO.GEN.350

Cuadro 3: Correspondencia entre las normas de la OACI relevantes sobre la supervisión y la Parte-ARO / Parte-ORO

66. La subparte GEN de la Parte-ARO, al proponer requisitos comunes y que pueden aplicarse a todos los tipos de certificados y aprobaciones, aplica las conclusiones del informe COra de las JAA en términos de supervisión relativa al rendimiento, procesos de aprobación racionalizados que brindan uniformidad en el reconocimiento de organizaciones, cuando dicha coherencia es esencial para que las organizaciones apliquen sistemas eficaces de gestión (de la seguridad). El objetivo de la OACI al introducir la noción de SMS en todos los ámbitos de la aeronáutica necesariamente aboca a los mismos principios de base en términos de gestión y reconocimiento de la organización.
67. Teniendo en cuenta que la Parte AR se basa en documentos reglamentarios existentes y propone requisitos en perfecta sintonía con las normas relevantes de la OACI en materia de sistemas de supervisión de la seguridad de los Estados, las tareas centrales que debe cumplir la autoridad, definidas en las IR propuestas en el presente Dictamen, no difieren fundamentalmente de las que realizan a día de hoy las autoridades competentes. Toda eventual tarea adicional encuentra su justificación bien directamente en el Reglamento de base (a saber, la aplicación de los artículos que forman parte de la primera ampliación, el logro del principal objetivo del Reglamento de base en términos de seguridad, de normalización y de

¹³ Reglamento (CE) nº 2042/2003 de la Comisión sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas. *DO L 315 de 28.11.2003, p. 1.*

armonización), o bien en las normas de la OACI relativas a la instauración de un SSP.

ARO.GEN Sección 1 - General

68. La sección I complementa los requisitos aplicables a los Estados miembros definidos a nivel del Reglamento marco (Artículo 4 - Capacidades de supervisión) con requisitos generales aplicables a las autoridades competentes. Su objetivo principal es facilitar la cooperación y el intercambio de información entre las autoridades y la Agencia, así como entre las propias autoridades. Estas disposiciones emanan de los requisitos de nivel superior establecidos en el Reglamento de base (en particular en los artículos 5, apartado 5; 7, apartado 6; 8, apartado 5; 10; 15; 22, apartado 1 y 24). La sección 1 también comporta obligaciones relacionadas con la documentación de la supervisión, que se complementan por referencia al elemento crítico de la OACI CE-5: «Orientación técnica, medios y suministro de información crítica en materia de seguridad operacional», las disposiciones relevantes sobre las capacidades de supervisión incluidas en el Reglamento.
69. La sección 1 insta además a las autoridades competentes a proporcionar a la Agencia información específica relativa a la seguridad (ARO.GEN.125(b)). Aunque la Directiva 2003/42/CE¹⁴ estableció el concepto de informes de seguridad obligatorios en caso de incidentes graves, se pensó que las disposiciones de aplicación de ésta¹⁵ no proporcionaban requisitos explícitos sobre la necesidad de transmitir a la Agencia toda la información de seguridad disponible en un formato adecuado. La Agencia normalmente debería ser informada de problemas relacionados con el diseño, los datos de adecuación operativa (OSD) y la seguridad operativa, conforme a su descripción en el Programa Europeo de Seguridad Aérea (EASP), o en ámbitos que la Agencia hubiera seleccionado específicamente por su interés en materia de seguridad. Los documentos AMC se incluirán en el AR.GEN.125(b) como resultado del trabajo actualmente en curso en el marco del sistema interno de notificación de incidencias de la Agencia (IORS). A su vez, este proporcionará a la Agencia una herramienta esencial para desarrollar el informe anual sobre seguridad solicitado por el Legislador¹⁶.
70. La sección 1 incluye los requisitos destinados al tratamiento de medios de cumplimiento alternativos a los medios de cumplimiento aceptables instaurados por la Agencia. El término «medios de cumplimiento aceptables (AMC)», conforme a los artículos 18 y 19 del Reglamento de base, se utiliza principalmente para calificar documentos técnicos/de procedimiento que deberán utilizar los Estados miembros y las empresas al implantar el Reglamento de base y sus disposiciones de aplicación. A este respecto, un AMC representa un medio de cumplir con la norma. Puesto que los documentos de esta naturaleza expedidos por la Agencia

¹⁴ Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2003, relativa a la notificación de sucesos en la aviación civil, (DO L 167, 4/7/2003, p. 23).

¹⁵ Artículo 2 del Reglamento (CE) nº 1321/2007 de la Comisión, de 12 de noviembre de 2007, por el que se establecen disposiciones de aplicación para la integración en un depósito central de la información sobre sucesos de la aviación civil intercambiada de conformidad con la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del texto del Consejo pertinente a efectos de EEE (DO L 294 de 13.11.2007, p. 3).

¹⁶ Artículo 15 (4) del Reglamento de base.

no tienen carácter legislativo, no pueden generar obligaciones para las personas sometidas al reglamento, y éstas últimas podrán optar por otros medios a la hora de conformarse a los requisitos. Ahora bien, la intención del legislador era que estos documentos proporcionasen una seguridad jurídica a los solicitantes y contribuyesen a una aplicación uniforme, razón por la que les ha conferido una presunción de conformidad con la norma. Los AMC comprometen a las autoridades competentes a que los particulares sujetos al Reglamento y que se conformen a él sean reconocidos como personas en conformidad con la norma. No obstante, se permite cierta flexibilidad ya que las partes asociadas pueden proponer un medio de cumplimiento alternativo a su autoridad competente y, siempre que puedan demostrar y garantizar un nivel de seguridad equivalente, estos medios de cumplimiento alternativos pueden ser aprobados y aplicados.

71. La propuesta formulada en el CRD tenía por objeto asegurar un tratamiento uniforme de dichas alternativas por parte de las autoridades competentes y proporcionar una transparencia total, no existente en el sistema actual. El fundamento jurídico en el que se asientan los mecanismos de utilización de medios de cumplimiento alternativos y las obligaciones para las autoridades competentes se encuentra principalmente recogido en el artículo 5, apartado 5, el artículo 7, apartado 6 y el artículo 8, apartado 5 del Reglamento de base, en los que se establece que se adoptarán disposiciones de aplicación sobre cómo expedir, mantener y modificar certificados y aprobaciones. Dado que los medios de cumplimiento alternativos son principalmente medios utilizados por los solicitantes para establecer la conformidad con las disposiciones de aplicación, la Agencia consideró necesario instaurar un procedimiento para abordar estos medios de cumplimiento alternativos aplicable tanto a solicitantes como a autoridades. Por lo que se refiere al papel y a las obligaciones de la Agencia, su fundamento jurídico se encuentra en las competencias que tiene atribuidas en materia de control de la aplicación de las normas por parte de las autoridades competentes y para normalizar su ejecución (véase el Reglamento de base, artículos 10 y 24).
72. Con fines de normalización y de armonización, la autoridad competente tiene la obligación de notificar cualquier medio de cumplimiento alternativo que hubiera aprobado o utilizado, así como poner a disposición de todas las organizaciones y de todas las personas bajo su supervisión los medios de cumplimiento alternativos que la propia autoridad competente utilice para cumplir con las normas aplicables. Esta medida presenta una nueva tarea para las autoridades competentes, que no obstante puede llevarse a la práctica sobre la base de los mecanismos y procedimientos existentes; la carga adicional, pues, debería ser limitada.
73. De los comentarios del NPA y de las reacciones al CRD se desprende claramente que una mayoría de las partes implicadas es favorable a un control sistemático previo por parte de la Agencia de todos los demás medios de cumplimiento alternativos antes de su aprobación y/o una implementación por parte de la autoridad competente. El argumento principal reside en el mantenimiento de unas reglas de juego equitativas y en la supresión de toda incertidumbre atribuible al hecho de que los medios de cumplimiento alternativos aprobados por la autoridad competente sin intervención de la Agencia puedan resultar derogados posteriormente, por ejemplo en el momento de una inspección de normalización. El Reglamento de base no prevé ninguna medida relativa a una aprobación previa

por parte de la Agencia ya que la aplicación de las normas queda a discreción de los Estados miembros. Consecuentemente, el sistema jurídico en vigor no puede dar solución a estos problemas. Sin embargo, para tener en cuenta las inquietudes de las partes implicadas, se prevé un elemento atenuador en virtud del cual se explicita el requisito para la autoridad competente de instaurar un sistema que evalúe y controle de forma coherente todos los medios de cumplimiento alternativos utilizados por la misma o por organizaciones bajo su supervisión. En este contexto resulta importante observar que el uso de medios de cumplimiento alternativos aprobados por una autoridad competente se limita a la organización particular. Otras organizaciones que deseen utilizar idénticos medios de cumplimiento alternativos deben presentarlos de nuevo a la autoridad competente.

74. Finalmente, en respuesta a las reacciones al CRD, la Agencia simplificó las definiciones suprimiendo el término «medios adicionales de cumplimiento» y ampliando la definición de «medios de cumplimiento alternativos» hasta abarcar las medidas que proporcionan una alternativa a los AMC existentes y los nuevos medios para establecer el cumplimiento con el Reglamento de base y sus disposiciones de aplicación cuando ningún AMC asociado haya sido adoptado por la Agencia.

ARO.GEN Sección 2 - Gestión

75. Las normas de la sección 2 instan a las autoridades competentes a establecer y mantener un sistema de gestión para cumplir con sus obligaciones y eximir de sus responsabilidades como se indica en la Parte-ARO. Los principales elementos constitutivos de dicho sistema de gestión han inspirado los requisitos relativos a un sistema de gestión aplicable a las organizaciones:
- políticas y procedimientos documentados;
 - personal suficiente y debidamente cualificado, en particular la obligación de planificar la disponibilidad del personal;
 - nombramiento del personal de gestión para las diferentes áreas de actividad;
 - adecuación de las instalaciones y materiales;
 - una función de control de la conformidad del sistema de gestión, en particular la designación de una persona o colectivo responsables de la función de control de la conformidad;
 - la necesidad de velar por que las tareas de certificación y de supervisión efectuadas en nombre de la autoridad competente satisfagan los requisitos aplicables;
 - un sistema para identificar aquellos cambios que incidan en el sistema de gestión y para llevar a cabo acciones que garanticen su eficacia; y
 - un sistema de archivado de registros para garantizar la trazabilidad de las actividades llevadas a cabo.
76. Estos requisitos del sistema de gestión se complementan con un requisito específico para establecer procedimientos orientados al intercambio eficaz de información y asistir a otras autoridades, lo que se precisa en más profundidad en

los requisitos del artículo 15, apartado 1 del Reglamento de base. El conjunto de requisitos comunes aplicables a los sistemas de gestión de las autoridades competentes propuesto en la sección 2 guarda relación directa con los elementos críticos definidos por la OACI en materia de supervisión, CE-4 «Cualificación e instrucción del personal técnico» y CE-5 «Orientaciones técnicas, herramientas y suministro de información crítica en materia de seguridad». Estos requisitos respaldan la aplicación del SSP y deben contribuir a crear un sistema de supervisión eficaz con el fin de facilitar y animar a las organizaciones sometidas a la reglamentación a implantar sistemas de gestión conformes con la Parte-ORO.

77. Con vistas a apoyar el proceso de normalización y facilitar el tránsito de dicho proceso hacia una monitorización continua¹⁷, la sección 2 también requiere que las autoridades competentes proporcionen a la Agencia la documentación relevante sobre sus sistemas de gestión y sobre los cambios a los mismos.
78. En lo que se refiere a ARO.GEN.205, algunos Estados miembros han cuestionado la inclusión de disposiciones específicas en la Parte-ARO, aduciendo que el artículo 13 y el anexo V del Reglamento de base ya trataban suficientemente este asunto. Por el contrario, la Agencia considera que el Reglamento de base no informa sobre cómo deben garantizarse las obligaciones específicas, y por ello mantiene las disposiciones, en una versión modificada: la norma establece ahora que la autoridad competente puede atribuir tareas de certificación y supervisión a personas físicas o jurídicas y se centra en los criterios que deben respetarse. Tales normas específicas tienen por objeto garantizar que toda tarea de certificación o supervisión efectuada en nombre de la autoridad competente cumple los requisitos similares, de forma análoga a lo que se requiere de las organizaciones cuando subcontratan actividades que entran dentro del campo de aplicación para el que están reconocidas. Esta nueva disposición de aplicación tiene por objetivo principal garantizar un nivel elevado de seguridad en las actividades de certificación y supervisión de la autoridad competente, así como una aplicación uniforme de las disposiciones relevantes del Reglamento de base. Esta nueva norma no interfiere con la flexibilidad otorgada a los Estados miembros en lo referente a la designación de una o más entidades como autoridades competentes según se define en el artículo 4.1 del Reglamento marco; esto es aplicable para cada autoridad competente designada por un Estado miembro.
79. Aunque las disposiciones de la sección 2 emanan de requisitos existentes, como los incluidos en las secciones B del Reglamento (CE) nº 2042/2003 en el campo de la organización de la autoridad competente, la calificación y la formación, procedimientos, instalaciones, archivo de registros y otras, también prevén ciertas nuevas tareas que deberán llevar a cabo las autoridades competentes:
- a. la transmisión a la Agencia de los procedimientos y correcciones a los mismos, la notificación a la Agencia de las modificaciones aportadas al sistema de gestión (ARO.GEN.200(d) y ARO.GEN.210(c));

¹⁷ El Enfoque de supervisión continua (CMA) implicará el establecimiento de un sistema para monitorizar continuamente los Estados miembros de acuerdo con un enfoque armonizado y consistente. La supervisión de la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados miembros se basará en los siguientes cuatro pasos clave: (1) recopilar y validar los datos de seguridad, (2) analizar y cuantificar el nivel de capacidad de vigilancia de la seguridad operacional, (3) identificar las deficiencias y evaluar los riesgos relacionados, (4) desarrollar y aplicar estrategias para minimizar el riesgo.

- b. la definición e implantación de procedimientos para la participación en un intercambio mutuo de información, así como la asistencia a otras autoridades competentes ARO.GEN.200(c); y
 - c. la implantación de un sistema de control de conformidad que abarque los procesos de gestión de los riesgos para la seguridad y de auditoría interna (ARO.GEN.200 (a)(4);(5)), que incluya la implantación de un sistema para valorar inicial y que evalúe continuamente a las personas legales o naturales que realizan las tareas de certificación y supervisión en nombre de la autoridad competente (ARO.GEN.205).
80. Si bien en el caso de las tareas a. y b. cabe asumir que las autoridades pueden confiar en los recursos y canales de comunicación existentes, se admite que la implantación de la tarea c. puede requerir de recursos adicionales. Las responsabilidades de los Estados miembros de proporcionar las capacidades y recursos de supervisión necesarios para que las autoridades competentes lleven a cabo sus tareas de acuerdo con los requisitos aplicables se definen claramente en el artículo 4, apartado 4) del Reglamento marco. Esta formará la base legal para garantizar que puedan financiarse todas las tareas adicionales. En este contexto, conviene señalar que un sistema de gestión eficaz, en particular la supervisión del cumplimiento y la gestión de los riesgos para la seguridad operacional, también contribuirá a garantizar la viabilidad en los procesos de certificación y supervisión y facilitará la aplicación de los SSP.
81. Además, las disposiciones en la sección 2 presentan actualmente las siguientes obligaciones:
- a. las autoridades competentes mantienen una lista de todos los certificados de organizaciones, certificados de calificación de FSTD, así como de licencias, habilitaciones, autorizaciones o certificaciones personales expedidos (ARO.GEN.220(b));
 - b. las autoridades competentes archivan la evaluación de otros medios de cumplimiento alternativos propuestos por las organizaciones sujetas a certificación y la valoración de los medios de cumplimiento alternativos usados por la propia autoridad competente (ARO.GEN.220(a)(11)); e
 - c. implementan un sistema para planificar la disponibilidad del personal (ARO.GEN.200(a)(2)).
82. Aunque las normas actuales no incluyen dichos requisitos explícitos, cabe asumir que las autoridades competentes utilizan sistemas necesarios para cumplir con estos nuevos requisitos como parte de su administración de certificados y aprobaciones y su gestión del personal.

ARO.GEN Sección 3 - Supervisión, certificación y cumplimiento

83. Esta sección dentro de la Parte-ARO, subparte GEN proporciona los elementos necesarios para que la autoridad competente sepa cómo interactuar con las organizaciones y personas reguladas. En ella se describen los principios de supervisión generales, se abordan los elementos del programa de supervisión y se detallan las acciones específicas, los papeles y responsabilidades de las autoridades competentes en los procesos de certificación, la supervisión continua y el cumplimiento. Se basa en procedimientos establecidos en los reglamentos existentes. Las normas sobre supervisión tienen en cuenta los requisitos de nivel

superior incluidos en el Reglamento de base para garantizar que la supervisión no se limite a las organizaciones y personas certificadas por la autoridad competente.

84. Las disposiciones relevantes se derivan de los JIP de las JAA para JAR-OPS y JAR-FCL, así como los requisitos de la sección B contemplados en los Reglamentos (CE) nº 1702/2003¹⁸ y 2042/2003. Los artículos relevantes del Reglamento de base son para OPS: 8(5); para FCL: 7(6); para la supervisión cooperativa: artículos 10, 11 y 15. En respuesta a los comentarios de las partes implicadas, se incluirán con los AMC y GM instrucciones más concretas acerca de la certificación inicial y la supervisión, en las que se tratarán más específicamente los procedimientos, cualificaciones y número disponible de personal, validez de las licencias y de las cualificaciones para instructores de vuelo, etc.
85. La propuesta realizada con el NPA incluía elementos derivados de las recomendaciones de COrA para expedir un certificado de organización único a aquellas organizaciones en posesión de aprobaciones de conformidad con más de una Parte. El análisis de los comentarios del NPA indicaba claramente que el concepto de «certificado único» no está soportado: las inquietudes de las empresas tienen que ver con el hecho de que la OACI no requiere una aprobación de organización «marco» además de la AOC, por lo que el certificado único crearía una especificidad europea sin reconocimiento internacional. Según ciertas autoridades competentes, las condiciones de expedición del certificado único y el vínculo entre un certificado de organización independiente y los certificados específicos de área (AOC, ATO, AeMC) no estaban claramente delimitados. Alegaron además que el certificado de organización único incrementaría notablemente la carga de trabajo de las autoridades, no justificada desde el punto de vista de la seguridad. Los objetivos principales del concepto de certificado único de organización pueden alcanzarse sin necesidad de imponer la expedición de un certificado único, la Agencia acordó no mantener dicho concepto. De hecho, en términos de supervisión eficaz, es mucho más relevante racionalizar el programa de supervisión para organizaciones titulares de aprobaciones de acuerdo con más de una Parte que expedir un certificado de organización independiente. A las organizaciones certificadas por acuerdo de más de una Parte podrán reconocérseles auditorías particulares, según lo descrito en los AMC para ARO.GEN.305.
86. El NPA además incluyó una propuesta para supervisión cooperativa¹⁹ dirigida a sentar las bases para garantizar la supervisión más eficaz de aquellas actividades que no están geográficamente limitadas al Estado miembro en el que se ha expedido la certificación. El objetivo principal de las disposiciones en materia de cooperación en tareas de supervisión es elevar a una dimensión europea las tareas de supervisión, al fomentar un uso óptimo de las capacidades de supervisión a escala local, velando simultáneamente por que todas las personas, organizaciones o aeronaves estén sometidas a una supervisión periódica. Esta

¹⁸ Reglamento (CE) nº 1702/2003 de la Comisión de 24 de septiembre de 2003 por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción. *DO L 243 de 27.9.2003*, p. 6.

¹⁹ El término «supervisión colectiva» usado en la Nota explicativa al NPA 2008-22 se sustituye ahora por el término «supervisión cooperativa», que refleja mejor la intención de las disposiciones relevantes.

medida daría aplicación a varias recomendaciones específicas de la Conferencia de Directores Generales de aviación civil sobre una estrategia mundial para la supervisión de la seguridad celebrada en las oficinas de la OACI en 1997, durante la cual se subrayó la necesidad de coordinar y armonizar los principios y procedimientos para evaluar la supervisión de la seguridad a nivel global, así como el reconocimiento de las ventajas inherentes a la adopción de un enfoque regional. La propuesta de la Agencia fue objeto de un amplio debate. La mayoría de los comentarios emanaron de autoridades competentes, que expresaron cierto temor a una posible disolución de las competencias en materia de supervisión, así como recelo en relación con los aspectos prácticos de la cooperación entre autoridades, toda vez que los diferentes sistemas jurídicos o las barreras idiomáticas podrían constituir potenciales obstáculos. Las inquietudes señaladas por las empresas del sector apuntaban principalmente a la carga adicional y a la posible duplicación de las actividades de supervisión en el caso de organizaciones que operaran en varios Estados miembros.

87. Conforme a las recomendaciones formuladas por el grupo de revisión AR/OR y al término de una reunión específica con los representantes del Grupo Consultivo de las Autoridades Nacionales (AGNA), se afinaron más las disposiciones relevantes de AR.GEN. sección III, de manera que diesen cabida a las principales inquietudes evocadas por las partes implicadas. Para determinar el alcance de la supervisión aplicada a las actividades efectuadas en el territorio del Estado miembro por personas u organizaciones no certificadas por la autoridad competente se hará uso de un planteamiento basado en el riesgo y que prestará especial atención a las prioridades en materia de seguridad señaladas en el plan de seguridad estatal al que se hace referencia en el artículo 3 del Reglamento marco. No variará la responsabilidad principal, atribuida a la autoridad competente que hubiera expedido el certificado. Completan la propuesta disposiciones orientadas a una cooperación voluntaria bajo la forma de acuerdos establecidos entre autoridades, de manera que la autoridad en cuyo territorio se desarrolla la actividad pueda llevar a cabo una parte de la supervisión, lo que a su vez dotará a dichas actividades de una mayor notoriedad. Esta medida debería animar a las autoridades competentes a hacer un uso óptimo de los recursos con que cuente la autoridad a escala local. En consecuencia, se han modificado las disposiciones de aplicación relacionadas con las constataciones y el cumplimiento (ARO.GEN.350 y ARO.GEN.355). También se ha modificado ARO.GEN.350 para garantizar una mayor coherencia con ARA.CC en lo que se refiere a la falsificación y el fraude. Se ha añadido un nuevo subapartado ARO.GEN.300(f) que contempla una disposición para que las autoridades competentes recopilen y procesen cualquier información estimada como útil para la supervisión, basada en las definidas anteriormente en AR.GEN.425(a), pues recoger tal información es importante no solo para las inspecciones en rampa. Esta disposición contribuirá a determinar las prioridades de seguridad con vistas a la implementación del seguimiento y apoyo continuo basado en los riesgos.
88. Aunque haya modificado su propuesta relativa a la cooperación en materia de supervisión con el fin de dar respuesta a las principales inquietudes expresadas por los Estados miembros, la Agencia insiste en la importancia de ampliar la supervisión a todas las actividades efectuadas dentro del territorio de un Estado miembro y potenciar la cooperación entre las autoridades competentes de los

Estados miembros, con el fin de hacer frente a los desafíos del mercado común: un mayor número de pilotos y operadores pueden ejercer sus atribuciones en un Estado Europeo diferente al Estado que es inicialmente responsable de su supervisión. Por ello, la Agencia propone revisar tanto la implantación de las disposiciones relativas a la cooperación en materia de supervisión como el adecuado funcionamiento del sistema de supervisión en el futuro, no solo para detectar precozmente posibles lagunas en materia de supervisión, sino también para determinar la necesidad de elaborar disposiciones más específicas, con el fin de promover la creación de capacidades de supervisión a nivel europeo, tanto en términos de seguridad como de uso eficiente de los recursos.

89. El NPA incluía otra propuesta importante: la evolución hacia un tipo de supervisión basada en los riesgos y en los rendimientos, emanada también de la iniciativa COra. A raíz de una evaluación de los comentarios del NPA, el intervalo de 24 meses concedido a la tarea de supervisión, inicialmente definido a nivel de la disposición de aplicación, fue desplazado hacia los AMC del AR.GEN.305 para el CRD, con vistas a proporcionar una cierta flexibilidad. Esta modificación a nivel del AMC suscitó reacciones de las partes asociadas que expresaron la profunda inquietud que les producía la aplicación en la presente fase de un sistema basado puramente en los riesgos: según ellas, tal sistema no debería adoptarse en tanto los sistemas de gestión de la seguridad de las organizaciones sometidas a la reglamentación no hubieran alcanzado una madurez suficiente y en tanto no se dispusiera de una imagen más clara de los desempeños de las autoridades competentes en materia de seguridad, mediante la recopilación y el análisis de los datos relevantes. Algunas partes asociadas comentaron además que la flexibilidad permitida podría usarse para justificar reducciones adicionales de los recursos de las autoridades competentes. Para responder a estas inquietudes, la Agencia acordó restablecer el intervalo de 24 meses en la disposición de aplicación y en la actualidad propone un cierto número de criterios para prolongar o acortar este intervalo estándar para la supervisión. Estas disposiciones se aplican a las organizaciones certificadas por la autoridad competente.
90. Se revisaron las modificaciones de las disposiciones relativas a la «aprobación indirecta» de determinados tipos de organizaciones propuestos en el NPA. Esta cuestión se trata ahora en ARO.GEN.330 «Cambios – organizaciones» y los cambios se clasifican en función de que necesiten o no una aprobación previa por parte de la autoridad competente. Además, están previstas disposiciones para aquellas organizaciones que deseen implementar cambios sin aprobación previa de la autoridad competente: la organización deberá disponer de un procedimiento que defina el alcance de tales cambios y describa el modo en que serán administrados, a continuación deberá someter dicho procedimiento a la autoridad competente para su aprobación (cf.ARO.GEN.310(c)). Las disposiciones modificadas responden plenamente a la intención subyacente de la «aprobación indirecta» o de cambios «aceptables para la autoridad».
91. Las disposiciones de aplicación propuestas relativas a las constataciones y a las actuaciones de aplicación han sido modificadas con el fin de incluir una descripción de las constataciones anteriormente recogidas en la Parte OR y adecuarla a las modificaciones realizadas en ARO.GEN.300 y ARO.GEN.305 por lo que se refiere a la cooperación en tareas de supervisión. Además, se han suprimido todas las referencias en materia sancionadora, ya que se encuentran sujetas a las normas

nacionales aplicables en virtud del artículo 68 del Reglamento de base. Finalmente, se ha redefinido el periodo para la aplicación de las acciones correctoras con vistas a adecuarlo a los requisitos existentes en las normas de mantenimiento de la aeronavegabilidad. Se ha modificado el título del ARO.GEN.355 para adecuarlo mejor al título del ARO.GEN.350.

92. Considerando que una gran parte de las disposiciones de aplicación propuestas en la sección III de ARO.GEN se basan en requisitos existentes, y habida cuenta de las obligaciones de los Estados miembros, en virtud de los requisitos de la OACI para aplicar sistemas de supervisión eficaces como parte de su SSP, las tareas que son genuinamente nuevas o que no forman parte de aquellas derivadas de las obligaciones del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago y los JIP se limitan a las obligaciones de:
- informar a las personas y organizaciones que están sujetas a un acuerdo de supervisión entre las autoridades competentes (ARO.GEN.300(e));
 - aprobar el procedimiento de la organización en relación con los cambios que no requieren aprobación previa (ARO.GEN.310(c));
 - informar a la autoridad competente que haya expedido el certificado en caso de no conformidad con los requisitos aplicables detectada en el seno de una organización certificada por la autoridad competente de otro Estado miembro o la Agencia, así como proporcionar una indicación del nivel de la constatación (ARO.GEN.350(e)); y
 - informar a la autoridad competente que haya expedido la licencia, el certificado, la cualificación o la autorización en caso de detectarse cualquier incumplimiento de los requisitos aplicables a una persona certificada por la autoridad competente de otro Estado miembro (ARO.GEN.355(e)).
93. Cabe suponer que las autoridades pueden apoyarse en los recursos, procedimientos de supervisión y de certificación existentes, así como en los canales de comunicación existentes para llevar a cabo estas tareas adicionales.

ARO.OPS – Operaciones aéreas

94. La Parte-ARO Subparte OPS es aplicable a los operadores comerciales y a los operadores no comerciales. Define el procedimiento aplicable para un certificado de operador, la aprobación de arrendamiento y acuerdos de código compartido, el procedimiento de aprobación de operaciones específicas, la aprobación de la lista de equipo mínimo (MEL), la determinación de un área local, la aprobación de operaciones de helicópteros sobre entorno hostil ubicadas fuera de un área congestionada, la aprobación de operaciones con helicópteros hacia o desde una zona de interés público y la aprobación de operaciones a un aeródromo aislado.
95. ARO.OPS consta de dos secciones:
- ARO.OPS Sección 1: Certificación de operadores aéreos comerciales
 - ARO.OPS Sección 2: Aprobaciones
96. Esta subparte se basa en los correspondientes procedimientos de implementación conjuntos (JIP) de las JAA para JAR-OPS.
97. Los principales problemas surgidos como respuesta al CRD estaban relacionados con la aprobación de acuerdos de código compartido (**ARO.OPS.105**) y

- arrendamiento (**ARO.OPS.110**). Se realizaron cambios significativos en algunas disposiciones de esta sección, en particular en las disposiciones sobre código compartido y arrendamiento.
98. Se ha eliminado el **ARO.OPS.020** «Conservación de registros - Registro de declaraciones y certificado de operador» porque la conservación de registros de certificación y el proceso de declaración se trataban en ARO.GEN.220.
99. En **ARO.OPS.100** «Expedición del certificado de operador aéreo» no se realizaron cambios significativos en el texto. Por los comentarios parece que no está claro el significado de «y condiciones generales». El enunciado «y condiciones generales» ya se ha tratado con el enunciado «especificaciones de operaciones asociadas» y, por tanto, se ha eliminado.
100. En **ARO.OPS.230** se eliminó «Cambios» porque se trata suficientemente en ARO.GEN.310(c) y (d) y ARO.GEN.330.
101. **ARO.OPS.105** «Acuerdos de código compartido»: los comentarios realizados sobre código compartido y arrendamiento fueron similares a los realizados sobre las respectivas disposiciones en ORO.AOC. Se ofrece una explicación detallada de los cambios y las justificaciones en la nota explicativa de la Parte-ORO, cf. SubParte-ORO.AOC.
102. Se realizaron algunos cambios editoriales y la disposición se adecuó al ORO.AOC.115. La referencia al Reglamento (CE) nº 2111/2005²⁰ (Lista de seguridad de la UE) y la Parte TCO se ha eliminado para adecuarse a la modificación realizada a ORO.AOC.115. La modificación realizada a ORO.AOC.115 evita que un operador europeo venda o expida billetes para vuelos operados por un operador aéreo sujeto a una prohibición de explotación de conformidad con el Reglamento (CE) nº 2111/2005.
103. **ARO.OPS.110** «Acuerdos de arrendamiento»: la disposición ha sufrido un cambio sustancial. La disposición sobre toma en arrendamiento sin tripulación se volverá a evaluar cuando se modifique el Reglamento (CE) nº 2042/2003 (NPA 2010-10 «Parte T»). Además, se introdujeron requisitos para la suspensión y revocación de la aprobación de acuerdos de toma en arrendamiento con tripulación, incluyendo una referencia al Reglamento (CE) nº 2111/2005.
104. Respecto a la cesión en arrendamiento sin tripulación, se añadió un apartado para garantizar que la autoridad competente que apruebe el acuerdo se coordinará con la autoridad competente responsable de la supervisión de la aeronave de acuerdo con el Reglamento (CE) nº 2042/2003 de la Comisión o para la operación de la aeronave, si no es la misma autoridad, y que la aeronave cedida en arrendamiento sin tripulación se retira de la AOC del operador con la debida antelación.
105. El arrendamiento a corto plazo en el caso de circunstancias operacionales urgentes imprevistas o necesidades operacionales para una duración limitada se trata en el artículo 14.4 del Reglamento de base. El ACJ OPS1.165 proporciona

²⁰ Reglamento (CE) nº 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2005, relativo al establecimiento de una lista comunitaria de las aerolíneas sujetas a una prohibición de explotación en la Comunidad y a la información que deben recibir los pasajeros aéreos sobre la identidad de la compañía operadora, y por el que se deroga el artículo 9 de la Directiva 2004/36/CE.

una guía para la autoridad competente y el arrendamiento a corto plazo. En varios comentarios se propuso incluir este ACJ. Sin embargo, después de evaluar el ACJ se consideró que no se ajustaba al marco jurídico actual. Por lo tanto, se ha decidido abordar el ACJ OPS1.165 en una tarea de reglamentación independiente.

106. AR.OPS.300 «Procedimiento de certificación», ahora como **ARO.OPS.200** «Procedimiento de aprobación específico» se modificó para tener en cuenta una plantilla de lista de aprobaciones específicas de nueva introducción para operaciones no comerciales (cf. apéndice III – formulario 140 de EASA).
107. El AR.OPS.305 es ahora **ARO.OPS.205** «Aprobación de lista de equipos mínimos»: la disposición se editó para mejorar la claridad. El enunciado «...y realizar cuando corresponda, una inspección de la organización» se ha eliminado porque la MEL y la correspondiente aprobación de los procedimientos de mantenimiento y operaciones es únicamente un proceso documental.
108. Se añadió una nueva norma **ARO.OPS.210** «Área local». El término «área local» se utiliza en algunas disposiciones para permitir ciertas reducciones, por ejemplo, en lo referente a los requisitos de formación de la tripulación de vuelo.
109. El radio de esta área local estará determinado por la autoridad competente, dependiendo del entorno local y condiciones de operación. Se proporcionará más orientación en un GM para este apartado.
110. Se ha introducido el **ARO.OPS.215** «Aprobación de operaciones con helicópteros sobre un entorno hostil situado fuera de un área congestionada» para solicitar que el Estado miembro designe aquellas áreas montañosas y remotas en las que pueden aprobarse operaciones que se van a realizar sin capacidad de aterrizaje forzoso seguro garantizada, y para solicitar a la autoridad competente la revisión de la evaluación de riesgos y la consideración de la justificación técnica y económica para la realización de tales operaciones antes de aprobarlas.
111. Se han introducido el **ARO.OPS.220** «Operaciones con helicópteros hacia o desde una zona de interés público» y el **ARO.OPS.225** «Aprobación de operaciones a un aeródromo aislado» para garantizar la disponibilidad de una lista a la que se aplica la aprobación, pues la autoridad competente necesita evaluar los procedimientos específicos de la zona/aeródromo antes de conceder la aprobación. Una aprobación sin definir a qué zonas o aeródromos se aplica no aseguraría que la evaluación o desarrollo de los procedimientos de la zona o aeródromo se ha efectuado adecuadamente.

ARO.OPS – AOC y especificaciones de operaciones

112. La plantilla de la AOC, ahora como **Apéndice I a la Parte-ARO, formulario 138 de EASA**, se basa en la plantilla de la AOC desarrollada por la OACI.
113. La plantilla se ha modificado ligeramente. Se ha eliminado la fecha de caducidad pues se expide la AOC con una duración ilimitada. La referencia en la plantilla a las especificaciones de operaciones CAT y no CAT se ha movido a la plantilla de la AOC. Esto significa que la AOC indicará si las operaciones se realizan bajo esta certificación son CAT o no.
114. La plantilla de especificaciones de operaciones **apéndice II a la Parte-ARO, formulario 139 de EASA** también se basa en la desarrollada por la OACI. Ha

sufrido algunos cambios. En parte porque el ámbito es mayor (todos los operadores comerciales europeos necesitan ser titulares de una AOC), pero también debido a los cambios en la terminología, p. ej. para aprobaciones específicas: formación de tripulación de cabina (CC) y la expedición de certificaciones CC y los cambios resultantes de los comentarios recibidos. Se ha incluido una sección sobre marcas de matrícula de aeronaves. Se ha añadido una frase en el pie de página 6 para aclarar que la marca de matrícula podría introducirse también en la columna observaciones de la correspondiente aprobación específica en caso de que no todas las aprobaciones específicas se apliquen al mismo modelo de aeronave. Se ha añadido una frase en la nota a pie de página 20 para garantizar que se especifica la aeronave utilizada para operaciones no comerciales conforme al ORO.AOC.125 en las especificaciones de operaciones.

115. Se ha añadido el **apéndice III a la Parte-ARO** para documentar de forma coherente las aprobaciones específicas expedidas a operadores no comerciales. Esta plantilla es similar a la plantilla de las especificaciones de operaciones para operaciones comerciales. Está identificada por un número de formulario de EASA (formulario 140 de EASA).

ARO.RAMP – Inspecciones en rampa de aeronaves de operadores bajo supervisión normativa de otro Estado

116. La Subparte RAMP es aplicable a las autoridades competentes cuando realizan inspecciones en rampa de aeronaves utilizadas por operadores de terceros países y operadores europeos que se encuentren bajo la supervisión normativa de cualquier otro Estado miembro. Define la cuota anual de inspecciones en rampa de las aeronaves que aterricen en los aeródromos de los Estados miembros, las condiciones de la Agencia para la realización de las inspecciones en rampa, los criterios para la priorización de las inspecciones en rampa, la cualificación de los inspectores en rampa, la aprobación de las organizaciones de formación, la realización de las inspecciones en rampa, la clasificación de las constataciones y las acciones de seguimiento, puesta en tierra de la aeronave y las tareas de coordinación de la Agencia.
117. Esta subparte se basa en el Reglamento (CE) nº 216/2008, Directiva 2004/36/CE («Directiva SAFA»)²¹, el Reglamento (CE) nº 351/2008²² de la Comisión, el Reglamento (CE) nº 768/2006²³ de la Comisión y la Directiva 2008/49/CE²⁴.

²¹ Directiva 2004/36/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de abril de 2004 relativa a la seguridad de las aeronaves de terceros países que utilizan los aeropuertos de la Comunidad *DO L 143 de 30.4.2004, p. 76.*

²² Reglamento (CE) nº 351/2008 de la Comisión de 16 de abril de 2008 por el que se aplica la Directiva 2004/36/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que atañe a la asignación de prioridad en las inspecciones en pista de las aeronaves que utilizan los aeropuertos de la Comunidad. *DO L 109 de 19.4.2008, p. 7.*

²³ Reglamento (CE) nº 768/2006 de la Comisión de 19 de mayo de 2006 que aplica la Directiva 2004/36/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a la recogida y el intercambio de información sobre las seguridad de las aeronaves que utilicen los aeropuertos de la Comunidad y la gestión del sistema de información. *DO L 134 de 20.5.2006, p. 16.*

²⁴ Directiva 2008/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2008, por la que se modifica el anexo II de la Directiva 2004/36/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo

118. Las principales cuestiones planteadas en esta subparte se referían al ámbito (ARO.RAMP.005), los criterios de asignación de prioridad (ARO.RAMP.105), la realización de las inspecciones en pista (ARO.RAMP.125), la categorización de las deficiencias detectadas (ARO.RAMP.130), la inmovilización en tierra de la aeronave (ARO.RAMP.140) y la cuota anual mínima (ARO.RAMP.100 (c)(1) y los correspondientes AMC).
119. **ARO.RAMP.005** «Ámbito»: una serie de Estados miembros aplican la metodología establecida en la Directiva SAFA cuando realizan inspecciones en pista con aeronaves utilizadas por los operadores que supervisan: los llamados «operadores domésticos». Otros Estados miembros indicaron que tienen un enfoque diferente respecto a la supervisión de operadores domésticos o solo aplican la metodología SAFA parcialmente. Estos Estados miembros consideran que la aplicación de la ARO.RAMP a los operadores domésticos no es necesaria ni proporcionada y tendrá un efecto perjudicial en los recursos. Creen que las inspecciones deberían centrarse en las «comprobaciones del sistema» en lugar de las «comprobaciones de resultados», que se consideran menos efectivas. Algunos comentarios indicaron que el ámbito de esta subparte debería limitarse únicamente a la SAFA.
120. La Directiva SAFA obliga a los Estados miembros a inspeccionar las aeronaves de terceros países sospechosas de incumplir las normas de seguridad internacionales. Esto permite la realización de las inspecciones sobre el terreno (es decir, inspecciones realizadas sin que exista sospecha alguna) y reafirma el derecho de los Estados miembros a realizar otras inspecciones en pista (es decir, a una aeronave registrada en un Estado miembro). El concepto de inspecciones en pista de aeronaves extranjeras fue aprobado por la 36ª Asamblea de la OACI y por consiguiente se modificó el anexo 6 para obligar a los Estados contratantes a establecer un programa con procedimientos para la supervisión de las operaciones de operadores extranjeros en sus territorios y para tomar las medidas adecuadas cuando sea necesario preservar la seguridad. El Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones de la OACI (Doc 8335) contiene las guías sobre la realización de inspecciones en pista a operadores extranjeros, emulando en gran medida los procedimientos aplicados en el programa SAFA europeo.
121. Actualmente, algo más del 50% de las inspecciones en pista se realizan a aeronaves operadas por operadores europeos (aunque considerando que la mayoría del tráfico es dentro de la Unión Europea, la tasa de inspecciones (inspecciones/nº de aterrizajes) es mucho mayor para aeronaves de operadores de terceros países). Las inspecciones se realizan según las normas de la OACI para la Unión Europea y aeronaves de terceros países. Las inspecciones a operadores europeos, si bien en general detectan menos deficiencias cuando se comparan con otras regiones del mundo, todavía identifican graves incumplimientos de algunos operadores europeos. Después del análisis normal de EASA, esta información se transmite a las respectivas NAA encargadas de la supervisión, las cuales en muchas ocasiones han realizado investigaciones y

relativo a la realización de inspecciones en pista a las aeronaves que utilizan los aeropuertos de la Comunidad. *DO L 109 de 19.4.2008, p. 17.*

auditorías posteriores más profundas, lo que en algunos casos ha abocado a la limitación, suspensión o revocación de una AOC.

122. Los datos recogidos a través de las inspecciones en pista, un programa de muestreo de producto ascendente, se complementan y articulan correctamente con otros programas descendentes, como los programas de supervisión normal o los programas de estandarización de la EASA. Teniendo en cuenta la iniciativa de cambiar gradualmente las actividades de supervisión de «difícil» a «asequible» introduciendo un enfoque basado en el riesgo, es además muy importante contar con los medios para valorar y controlar el riesgo. Las inspecciones en pista han demostrado ser una buena herramienta para recoger datos de seguridad e indicadores de riesgo derivados y además contribuyen a una adecuada supervisión basada en el riesgo.
123. Los principios de supervisión cooperativa están claramente definidos en el artículo 10 del Reglamento de base que estipula que:
- los Estados miembros y la Agencia cooperarán para obligar al cumplimiento de las normativas de seguridad europeas.
 - los Estados miembros realizarán inspecciones en pista, además de sus responsabilidades nacionales de supervisión
 - deben promulgarse medidas especificando las «condiciones para la realización de inspecciones en pista, incluidas las de carácter sistemático».
124. Teniendo en cuenta lo anterior y que la mayoría de las SARP de la OACI se han implementado en la legislación europea, resulta por lo tanto obvio que se debería continuar con las inspecciones de aeronaves utilizadas por los operadores europeos y que dichas inspecciones deberían hacerse con las normas europeas. La Agencia cree que el programa Evaluación de seguridad de aeronaves comunitarias (SACA), una vez implementado correctamente, puede servir como herramienta para supervisar a los operadores domésticos. Por lo tanto, la Agencia decidió no cambiar el ámbito de esta sección.
125. **ARO.RAMP.100** «General»: el apartado (a) se adecuó al ARO.GEN.305 «Programa de supervisión». Por lo tanto, se eliminó la referencia al «procedimiento de inspección sobre el terreno». La ARO.GEN.305 requiere que las autoridades competentes establezcan un programa de supervisión basado en las actividades de supervisión anteriores y una evaluación de los riesgos. La Agencia, además, considera que el objetivo de la parte eliminada de este apartado se trata adecuadamente en ARO.GEN.305.
126. El apartado (b) se eliminó porque SANA está excluida del ámbito de esta subparte. El nuevo apartado (b) se adecuó al (a). El programa anual formará parte del programa de supervisión al que se refiere el ARO.GEN.305.
127. **«Cuota anual mínima»:** el número de inspecciones SAFA anuales realizadas por los Estados miembros varía significativamente, no solo en números absolutos sino también si se tiene en cuenta el número de operadores extranjeros (europeos y de terceros países) que aterrizan en su territorio y el volumen de sus operaciones.
128. El efecto inmediato en este «desequilibrio» está limitado a la recopilación de datos de aquellos operadores que no operan los Estados más activos, lo que afecta a la relevancia de cualquier análisis posterior.

129. El concepto de una cuota mínima nacional se ha introducido para garantizar el equilibrio entre los Estados miembros al asegurar una respuesta comparable de cada uno de ellos. La fórmula del cálculo de la cuota nacional tiene en cuenta dos componentes: (1) la diversidad del tráfico extranjero (número de operadores) y (2) el volumen de las operaciones (número de aterrizajes). En base a los comentarios recibidos durante el periodo de comentarios, la fórmula se revisó para adjudicar una importancia diferente a aquellos operadores que tienen un número limitado de aterrizajes (menos de 12) en un Estado específico durante un año. Basándose también en los comentarios recibidos, se revisó la fórmula para valorar de forma diferente las inspecciones considerando factores de riesgo (es decir, sujetos priorizados, tasa de muestreo reducida) y factores de coste (ubicaciones remotas, horarios inusuales). Aunque no se ha expresado cuantitativamente, la implementación de la fórmula debería tener en cuenta dos consideraciones: (1) consecución de la base de muestreo más amplia (2) evitar las inspecciones repetidas a los operadores a los que inspecciones previas no revelaron problemas de seguridad. El objetivo de la cuota mínima no es aumentar el número total de inspecciones sino facilitar una mejor distribución entre los Estados miembros. De hecho, al aplicar la fórmula al tráfico de 2009 y 2010, la cuota total resultante será inferior al número real de inspecciones realizadas en esos años.
130. Los datos recogidos mediante las inspecciones en pista admitirán dos procesos nuevos: autorización de operadores de terceros países y supervisión cooperativa de operadores europeos. Por lo tanto, es importante que los datos se recopilen de un modo uniforme y consistente, proporcionando suficiente información fiable para apoyar la supervisión basada en los riesgos de estas actividades.
131. La Agencia evaluará periódicamente los AMC que contienen la fórmula para el cálculo de la cuota anual. El texto del apartado (d) se ha modificado para garantizar que las inspecciones en pista realizadas por la Agencia se realizan en colaboración con los Estados miembros. Se realizaron algunas modificaciones al apartado (d) (2) y (3) para aclarar cuándo puede la Agencia realizar una inspección en pista por sí misma.
132. **ARO.RAMP.105** «Criterios de asignación de prioridad»: en el nuevo apartado (c) se ha incluido una lista de seguridad europea para poder empezar la preparación de una lista de priorización después de la reunión del comité de seguridad aérea en el contexto del Reglamento (CE) nº 2111/2005. La última frase del apartado (b)(3)(i) se ha trasladado a un GM. Se ha modificado la ARO.RAMP.105(b)(5) para garantizar que la aeronave de operadores de terceros países cuya autorización expedida por la Agencia esté limitada o restablecida tras una limitación o revocación esté sujeta a inspecciones priorizadas. Se ha modificado el apartado (c) para recoger los comentarios que indicaban que debería establecerse un procedimiento para crear una lista de prioridad.
133. En **ARO.RAMP.115** «Cualificación de los inspectores en pista» se ha cambiado el título y se ha incluido «pista». En el apartado (d) se ha añadido un requisito para que la Agencia mantenga el temario de formación establecido.
134. Los CRD **AMC1-AR.GEN.430(c)(2) y (3)** se han actualizado a **ARO.RAMP.120**. La Directiva 2008/49/CE regula, entre otras, la evaluación de organizaciones de formación de terceros países que imparten formación de inspector en pista (es

decir, organizaciones que no forman parte de una autoridad competente). Los Estados miembros que contraten los servicios de tales organizaciones tienen la obligación de evaluarlas. Sin embargo, los Estados miembros pueden solicitar a la Agencia que realice de su parte una evaluación técnica de la organización encargada de la formación.

135. Los Estados miembros y las organizaciones encargada de la formación de inspección en pista de terceros países indicaron que el enfoque actual es ineficiente y produce cargas normativas y administrativas desproporcionadas. Teniendo en cuenta el pequeño número de organizaciones de formación de terceras partes en funcionamiento, centralizar la evaluación técnica al nivel de la Agencia ayudará además a racionalizar el proceso de evaluación mientras se mantiene el objetivo de seguridad de proporcionar formación de alta calidad. Por lo tanto, el Grupo europeo de dirección de SAFA (ESSG) y la Comisión Europea han solicitado a la Agencia que actualice a IR los AMC1-AR.GEN.430(c)(2) y (3), como se implementa en el presente Dictamen. Esta disposición crea la base jurídica para la aprobación previa de una organización de formación y hace referencia a las condiciones que debe cumplir la organización antes de que se conceda tal aprobación. Estas condiciones ya se definen en la documentación orientativa desarrollada y publicada por la Agencia en virtud de la Directiva 2008/49/CE y se volverán a evaluar en una tarea de reglamentación independiente para completar la IR.
136. **ARO.RAMP.125** «Realización de inspecciones en pista»:(a) en conflicto de intereses se transfirió al artículo 4 del Reglamento marco (cf. 4(4)), porque la Agencia considera que debería aplicarse a los inspectores en todas las áreas cubiertas por la Parte-ARO. Se ha eliminado la referencia al apéndice III (ahora como apéndice IV de la Parte-ARO), puesto que este formulario solo lo utilizará la Agencia. La autoridad competente utilizará el formulario modificado en el apéndice V (prueba de inspección) que ahora también incluye la categoría de la constatación.
137. En **ARO.RAMP.130** «Categorización de los hallazgos»: los hallazgos de nivel 1 y 2 se cambiaron a hallazgos de categoría 1, 2 y 3. Aparecieron muchas cuestiones referentes al cambio de los hallazgos de categorías 1 a 3, como se establece en la Directiva SAFA en hallazgos de nivel 1 y 2 que son los definidos en el ARO.GEN.350. Estas cuestiones se repitieron en la reunión del grupo ad-hoc sobre «inspecciones en pista», que tuvo lugar en Colonia en junio de 2010. Las principales justificaciones presentadas por las autoridades competentes para mantener el actual sistema de clasificación son que la clasificación de los hallazgos como se establece en la Directiva SAFA es más apropiada en el caso de auditorías de producto, que son una «instantánea» de un momento particular en el tiempo y que, por lo tanto, esta clasificación es más adecuada para la finalidad de las inspecciones en pista. Sin embargo, la clasificación general (nivel 1 y 2) es aplicable en caso de una auditoría de sistema o proceso. Las autoridades competentes también han expresado sus preocupaciones sobre los cambios de un sistema de clasificación bien establecido que ha demostrado ser más que adecuado.
138. La Agencia cree que para el propósito de las actuales inspecciones SAFA es apropiado el uso de tres categorías de hallazgos. Sin embargo, puesto que el ámbito de ARO.RAMP es más amplio que el de la Directiva SAFA (también se

aplica a las aeronaves utilizadas por operadores europeos), en ciertos casos es necesario establecer un vínculo entre el operador y la aeronave. La aplicación de dos esquemas de clasificación de hallazgos (niveles 1 y 2 para el operador y categoría 1, 2 y 3 para una aeronave) podría crear dificultades a las autoridades competentes por un lado y, por otro, una posible confusión a los operadores.

139. No obstante, se entiende que el sistema SAFA, incluyendo la categorización de los hallazgos, ha demostrado su eficacia. Además, la Agencia también considera que muchos cambios en el sistema al mismo tiempo pueden resultar una pesada carga para los recursos de las autoridades competentes y de los operadores. Por lo tanto, la Agencia decidió introducir en esta subparte la categorización de los hallazgos ya existente.
140. **ARO.RAMP.140** «Inmovilización en tierra de la aeronave»: se ha añadido el apartado (d) para aclarar qué acciones deben tomarse para elevar el umbral si el incumplimiento afecta la validez del certificado de aeronavegabilidad, teniendo en cuenta las diferentes autoridades responsables de la supervisión continua de la aeronave. Se ha eliminado el apartado (d)(4) porque la futura Parte TCO no trata por el momento las aeronaves «sub-OACI» (incluyendo aeronaves que temporalmente no permiten la aeronavegabilidad). La autorización de tales aeronaves estará sujeta a una tarea de reglamentación independiente.
141. **ARO.RAMP.145** «Informes»: el apartado (a) se adecuó al ARO.RAMP.120 (a). En el apartado (b) se eliminó la referencia a la Agencia porque la información a la que hace referencia deben recogerla las autoridades competentes. El apartado (c) se adecuó al ARO.RAMP.110 (b). Se eliminó el término «voluntario» del apartado (d) para proteger a cualquier persona que facilite información y fomentar la revelación de información importante sobre seguridad.
142. En el **apéndice IV de la Parte-ARO «Formulario de informe estándar»** se eliminó el nombre y firma del coordinador nacional, ya que la información se introducirá en la base de datos centralizada que se menciona en ARO.RAMP.150 (b)(2).
143. **Apéndice V «Formulario de prueba de inspección en pista» y apéndice VI «Informe de inspección en pista»:** las plantillas se modificaron ligeramente para darles más claridad y consistencia con los cambios realizados en la terminología o en las respectivas Partes del presente Dictamen. Se adjudicaron números de formulario de EASA a cada formulario.

IV. Perspectiva general de las diferencias

144. El siguiente cuadro enumera las diferencias entre la Parte-ARO y EU-OPS / JAR-OPS 3. En el memorando explicativo de la Parte-ORO se muestran diferencias importantes entre la Parte-ORO y EU-OPS/JAR-OPS 3.

Diferencias con EU-OPS/JAR-OPS 3

Referencia EU-OPS/JAR-OPS3	Referencia EASA-EU	Descripción de la diferencia	Justificación
1./3.035 Sistema de calidad (c)	ARO.GEN.310	Gestor de calidad: en la Parte-ORO, el concepto de «aceptable para la autoridad competente» para los titulares de puesto nombrados (ahora denominados «personas nominadas») se engloba en la aprobación del operador y la gestión de cambios en las personas nominadas, según se describe en AMC1-ARO.GEN.330 «Cambios - organizaciones»	Se ha visto que proporciona un nivel de control equivalente.
1.165 (b) (2)(i) y (c)(1)(i) Arrendamiento	N/A	No existe obligación de imponer en el acuerdo de arrendamiento condiciones que formen parte de esta aprobación	No se considera necesaria la referencia a «Cualquier condición que forme parte de la aprobación deberá ser incluida en el contrato de arrendamiento» porque los Estados miembros no pueden imponer condiciones adicionales sobre seguridad a los contratos de arrendamiento

Diferencias con el anexo 6 de OACI para la Parte-ARO

145. El siguiente cuadro proporciona un resumen de las normas del anexo 6 de la OACI en la Parte I y la Parte III Sección 1 y Sección 2 en el ámbito del presente Dictamen²⁵ que se consideran no transpuestas o transpuestas de una forma que no se adecúa a las correspondientes normas del anexo 6 de la OACI.

²⁵ En particular, las normas de la OACI sobre mantenimiento y control del mantenimiento del operador no se toman en consideración aquí.

Referencia anexo 6 Parte I/III	Referencia EASA-EU	Descripción de la diferencia
Parte I - 3.3.1 Parte III - 1.3.1 Los Estados establecerán un programa de seguridad estatal para cumplir con un nivel de seguridad aceptable en la aviación civil	N/A	Esto no es específico para operaciones aéreas. No se puede transponer al Reglamento sobre operaciones aéreas.
Parte I - 1.3.1 Parte III - 1.3.2 El nivel de seguridad aceptable que se debe cumplir lo establecerá el Estado.	N/A	

V. Lista de tareas de reglamentación propuestas

146. El cuadro siguiente proporciona un resumen de las tareas de reglamentación propuestas sobre la Parte-ARO. Como en la Subparte GEN, estas se centran principalmente en los siguientes problemas:

- a. Después de la consulta a los grupos de revisión del OPS se sugirió complementar el material de los AMC en las secciones 2 y 3 de la Parte-ARO con disposiciones adicionales para el personal de la autoridad competente involucrada en la supervisión de los titulares de AOC, así como de la certificación inicial y la supervisión de los titulares de AOC incorporando secciones relevantes de los JIP y del Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones de la OACI (Doc. 8335);
- b. Las disposiciones para autoridades y organizaciones que tratan la evaluación de riesgos, gestión de seguridad y SSP se elaborarán posteriormente en paralelo con la implementación del EASP y después de la publicación del nuevo anexo 19 de la OACI sobre Normas de gestión de la seguridad y prácticas recomendadas.

Parte, referencias normativas	Ámbito	Referencia a RMP
ARO.GEN.125(b)	Creación de los AMC para especificar el tipo de información a suministrar a la Agencia. Esto normalmente incluye todos los problemas de seguridad relacionados con el diseño, los problemas sobre datos de adecuación operativa, así como los problemas relativos a ámbitos que la Agencia haya seleccionado específicamente por su interés en materia de seguridad.	MDM.095 a + b

Parte, referencias normativas	Ámbito	Referencia a RMP
ARO.GEN.200(a)(2)	Incluye los AMC y GM adicionales en la cualificación y formación de los inspectores para la supervisión de los titulares de AOC.	OPS.005 a, b
ARO.GEN.200(a)(4)	Incluye orientación adicional sobre cómo establecer un proceso de gestión de los riesgos de seguridad, incluyendo la determinación y el uso de los principales elementos de riesgo, teniendo en cuenta el establecimiento del Programa de Seguridad de la Aviación Europea y el requisito de un Plan de seguridad (artículo 3 del Reglamento marco).	MDM.095 a + b
ARO.GEN.300 ARO.GEN.305 ARO.GEN.310	Incluye los AMC y GM adicionales sobre la verificación del cumplimiento de los titulares de AOC en la certificación inicial, así como su supervisión continua.	OPS.005 a, b
ARO.OPS	Trata el ACJ OPS.1.165 sobre la orientación para la autoridad competente y el arrendatario del arrendamiento a corto plazo en una tarea de reglamentación independiente.	OPS.005 a, b
ARO.RAMP	Desarrolla un sistema exhaustivo de procedimientos que garantizan un modo armonizado de realización de las inspecciones en pista conforme a la Parte-ARO.RAMP mediante la transferencia del GM del programa SAFA de EASA existente que trata la cualificación de los inspectores en pista, las condiciones para las organizaciones de formación y los procedimientos de inspección en pista y lo complementa con las aportaciones de las partes requeridas debido a la adición de nuevos requisitos, especialmente los relacionados con las inspecciones en pista realizadas por operadores certificados en un país de EASA.	OPS.087

Anexo III – Parte-ORO**I. General**

147. La Parte-ORO tal como se propone en el presente Dictamen se compone de ocho subpartes, las cuales se dividen a su vez en secciones, que recogen los requisitos generales y específicos para las operaciones aéreas:
148. Parte-ORO, subparte GEN, requisitos generales, complementada por:
- Parte-ORO subparte AOC, requisitos específicos relacionados con la certificación de operador aéreo;
 - Parte-ORO subparte DEC, requisitos específicos para los operadores que tienen que declarar su actividad;
 - Parte-ORO subparte MLR, requisitos específicos sobre manuales, diarios y registros;
 - Parte-ORO subparte SEC, requisitos específicos sobre seguridad;
 - Parte-ORO subparte FC, requisitos específicos para la tripulación de vuelo;
 - Parte-ORO subparte CC, requisitos específicos para la tripulación de cabina; y
 - Parte-ORO subparte TC, requisitos técnicos para la tripulación técnica en operaciones HEMS, HHO o NVIS;
149. La Parte-ORO, subparte GEN, según lo propuesto con el presente Dictamen, incluye dos secciones:
- Sección 1 General
 - Sección 2 Sistema de gestión.
150. Los requisitos de la Subparte GEN de la Parte-ORO se fundamentan en las recomendaciones principales de COra y en las normas de la OACI relacionadas con el SMS. Esta subparte complementa los requisitos aplicables a las autoridades en relación con las condiciones de expedición, mantenimiento, corrección, limitación, suspensión y revocación de los certificados y reconocimiento aprobado.
151. El texto propuesto en el presente Dictamen refleja los cambios realizados sobre la propuesta inicial de la Agencia (según lo publicado en los NPA 2008-22c y 2009-02c), así como los cambios posteriores al análisis y evaluación de las reacciones recibidas al CRD.

II. Consulta

152. El memorando explicativo de la Parte-ORO contiene información general acerca de las reacciones suscitadas por los CRD a la Parte AR y Parte OR. El siguiente cuadro muestra la distribución de las 490 reacciones recibidas a la Parte OR (CRD 2008-22c y 2009-02c), de las cuales una tercera parte se referían a los AMC y GM y dos terceras partes a las disposiciones de aplicación.

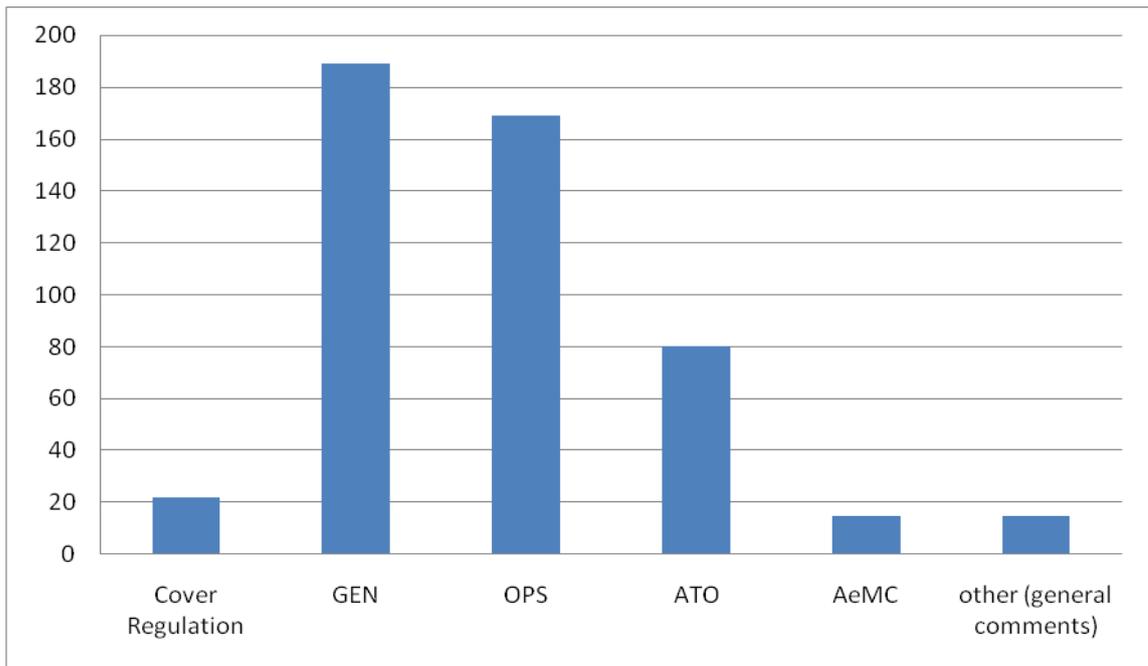


Gráfico 6: Reacciones a la Parte OR – distribución

153. A continuación se proporciona una indicación de la fuente de las reacciones. Si tenemos en cuenta que las reacciones emanadas de las asociaciones de representantes del sector normalmente se envían a nombre de sus miembros individuales, cabe colegir que el porcentaje global de las asociaciones del sector aparece subrepresentado en el siguiente gráfico.

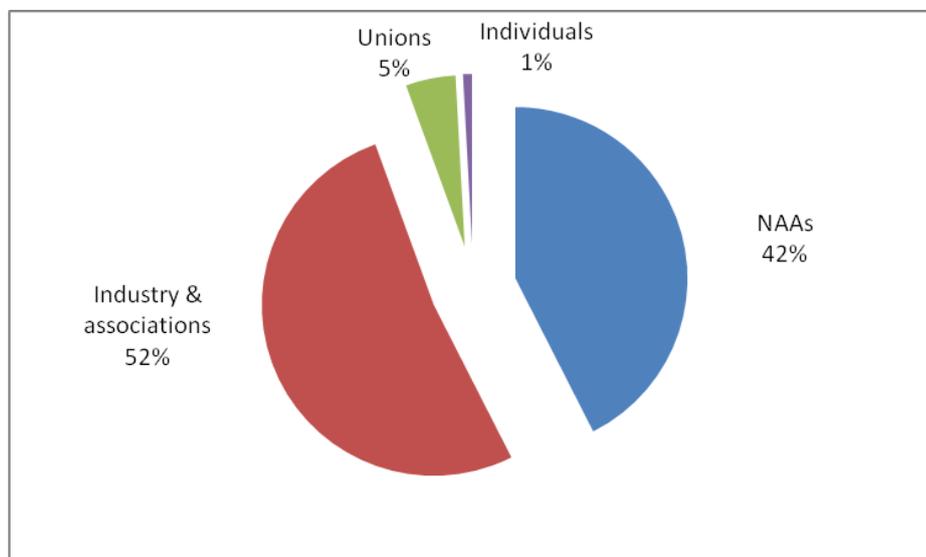


Gráfico 7: Reacciones a la Parte OR – origen

154. Las cuestiones principales planteadas en las reacciones recibidas al CRD se abordan en los siguientes apartados.

III. **Ámbito y aplicabilidad**

155. La Parte-ORO según se propone en el presente Dictamen es aplicable a la aprobación y/o supervisión continua de los operadores aéreos que realizan operaciones no comerciales con aeronaves motopropulsadas complejas u operaciones comerciales. La estructura revisada para el Reglamento sobre operaciones aéreas establece los requisitos de organización relevantes para las operaciones aéreas (Parte-ORO) como un anexo específico que contiene las normas aplicables a las operaciones no comerciales con aeronaves motopropulsadas complejas u operaciones comerciales. Esto garantizará que, al finalizar el proceso de adopción, las normas serán precisas y consistentes para todos los tipos de operaciones aéreas (operaciones CAT y operaciones no comerciales). Por lo tanto, la subestructura de la Parte-ORO se ha mantenido, aunque en principio pueda parecer no necesaria únicamente desde la perspectiva CAT.
156. Se insiste en que cualquier requisito de organización en la Parte-ORO que se pretenda aplicar también a las operaciones distintas de las CAT continuará pendiente hasta que se adopten los Dictámenes que contengan los requisitos técnicos correspondientes (por ejemplo, Parte NCC, Parte NCO).
157. La Subparte GEN de la Parte-ORO se adecúa a la subparte GEN de los requisitos de organización para tripulación de vuelo (Parte ORA), con dos excepciones:
- las disposiciones sobre declaración solo se incluyen en las normas para operaciones aéreas; y
 - para garantizar la consistencia con la Parte CAT y la Parte SPA, el término «organización» se ha substituido por «operador» en la Parte-ORO.
158. La sección 1 de la Subparte GEN de la Parte-ORO complementa los requisitos de la Parte-ARO acerca de la expedición, el mantenimiento, la corrección, la limitación, la suspensión y la revocación de los certificados y las aprobaciones. La sección 2 de la Subparte GEN de la Parte-ORO define los requisitos del sistema de gestión común que abarca el control de la conformidad y la gestión de la seguridad.
159. Además, la Parte-ORO subparte GEN incluye ahora las disposiciones sobre las responsabilidades del operador incluidas anteriormente en la Parte OR subparte OPS sección GEN (OR.OPS.GEN). Las secciones restantes de la antigua Parte OR subparte OPS se incluyen ahora en subpartes independientes. En el futuro, estas se complementarán con la nueva subparte sobre limitaciones de tiempo de vuelo (subparte FTL).

Gráfico 8: Anexo III Parte-ORO



160. Con unas pocas excepciones, la numeración (últimos tres dígitos) de las antiguas disposiciones de la Parte OR permanece sin cambios. El siguiente cuadro de referencias cruzadas muestra las referencias a normas, tanto según CRD como según este Dictamen, en el orden del Dictamen:

Referencia de norma CRD	Título de norma CRD	Referencia de norma Dictamen	Título de norma Dictamen
OR.GEN	Requisitos generales	ORO.GEN	Parte-ORO subparte Requisitos generales
---	---	ORO.GEN.100	Ámbito
OR.GEN.105	Autoridad competente	ORO.GEN.105	Autoridad competente
---	---	ORO.GEN.110	Responsabilidades del operador
OR.GEN.115	Solicitud de un certificado de organización	ORO.GEN.115	Solicitud de un certificado de operador

Referencia de norma CRD	Título de norma CRD	Referencia de norma Dictamen	Título de norma Dictamen
OR.GEN.120	Medios de cumplimiento	ORO.GEN.120	Medios de cumplimiento
OR.GEN.125	Términos de aprobación y atribuciones de una organización	ORO.GEN.125	Términos de aprobación y atribuciones de un operador
OR.GEN.130	Cambios en la organización sujetos a certificación	ORO.GEN.130	Cambios
OR.GEN.135	Validez continua	ORO.GEN.135	Validez continua
OR.GEN.140	Acceso	ORO.GEN.140	Acceso
OR.GEN.145	Declaración	---	(ahora en la SubParte-ORO.DEC independiente)
OR.GEN.150	Hallazgos	ORO.GEN.150	Hallazgos
OR.GEN.155	Reacción inmediata a un problema de seguridad	ORO.GEN.155	Reacción inmediata a un problema de seguridad
OR.GEN.160	Información sobre sucesos	ORO.GEN.160	Información sobre sucesos
OR.GEN.200	Sistema de gestión	ORO.GEN.200	Sistema de gestión
OR.GEN.205	Contratación y compra	ORO.GEN.205	Actividades contratadas
OR.GEN.210	Requisitos del personal	ORO.GEN.210	Requisitos del personal
OR.GEN.215	Requisitos de las instalaciones	ORO.GEN.215	Requisitos de las instalaciones
OR.GEN.220	Conservación de registros	ORO.GEN.220	Conservación de registros
OR.OPS	Parte OR, subparte OPS Operaciones aéreas	---	(todas las secciones incluidas como subpartes)
OR.OPS.GEN	Sección: Requisitos generales	---	---
OR.OPS.GEN.100	Ámbito	---	(incorporado en ORO.GEN como 005)
OR.OPS.GEN.105	Responsabilidades del operador	---	(incorporado en ORO.GEN como 110)
OR.OPS.AOC	Sección: Certificación de operador aéreo	ORO.AOC	Parte-ORO subparte Certificación de operador aéreo
OR.OPS.AOC.100	Solicitud de un certificado de operador aéreo	ORO.AOC.100	Solicitud de un certificado de operador aéreo
OR.OPS.AOC.105	Especificaciones de operación y facultades de un titular de certificado de operador aéreo	ORO.AOC.105	Especificaciones de operación y facultades de un titular de certificado de operador aéreo
OR.OPS.AOC.110	Arrendamiento	ORO.AOC.110	Arrendamiento
OR.OPS.AOC.115	Acuerdos de código compartido	ORO.AOC.115	Acuerdos de código compartido
OR.OPS.AOC.120	Aprobaciones de AOC para ofrecer formación de Parte CC y para expedir certificaciones de tripulación de cabina	ORO.AOC.120	Aprobaciones de AOC para ofrecer formación de Parte CC y para expedir certificaciones de tripulación de cabina
OR.OPS.AOC.125	Operaciones no comerciales de aeronaves sujetas a un AOC	ORO.AOC.125	Operaciones no comerciales de aeronaves sujetas a un AOC
OR.OPS.AOC.130	Vigilancia de datos de vuelo – aviones	ORO.AOC.130	Vigilancia de datos de vuelo – aviones
OR.OPS.AOC.135	Requisitos del personal	ORO.AOC.135	Requisitos del personal
OR.OPS.AOC.140	Requisitos de las instalaciones	ORO.AOC.140	Requisitos de las instalaciones
OR.OPS.AOC.150	Requisitos de documentación	ORO.AOC.150	Requisitos de documentación
OR.OPS.DEC	Sección: Declaración de operador aéreo	ORO.DEC	Parte-ORO subparte Declaración
OR.OPS.DEC.100	Declaración	ORO.DEC.100	Declaración
OR.OPS.DEC.105	Contenido de la declaración	---	---

Referencia de norma CRD	Título de norma CRD	Referencia de norma Dictamen	Título de norma Dictamen
OR.OPS.MLR	Sección: Diarios y registros manuales	ORO.MLR	Parte-ORO subparte Diarios y registros manuales
OR.OPS.MLR.100	Manual de operaciones - General	ORO.MLR.100	Manual de operaciones - General
OR.OPS.MLR.101	Manual de operaciones - Estructura para operaciones comerciales y NC SPO con CMPA	ORO.MLR.101	Manual de operaciones - Estructura para operaciones comerciales y NC SPO con CMPA
OR.OPS.MLR.105	Lista de equipos mínimos (MEL)	ORO.MLR.105	Lista de equipos mínimos (MEL)
OR.OPS.MLR.110	Diario de a bordo	ORO.MLR.110	Diario de a bordo
OR.OPS.MLR.115	Conservación de registros	ORO.MLR.115	Conservación de registros
OR.OPS.SEC	Sección: Seguridad	ORO.SEC	Parte-ORO subparte Seguridad
OR.OPS.SEC.100.A	Seguridad de la cabina de vuelo	ORO.SEC.100.A	Seguridad de la cabina de vuelo
OR.OPS.SEC.100.H	Seguridad de la cabina de vuelo	ORO.SEC.100.H	Seguridad de la cabina de vuelo
OR.OPS.FC	Sección: Tripulación de vuelo	ORO.FC	Parte-ORO subparte Tripulación de vuelo
OR.OPS.FC.005	Ámbito	ORO.FC.005	Ámbito
OR.OPS.FC.100	Composición de la tripulación de vuelo	ORO.FC.100	Composición de la tripulación de vuelo
OR.OPS.FC.105	Nombramiento como piloto al mando/comandante	ORO.FC.105	Nombramiento como piloto al mando/comandante
OR.OPS.FC.110	Ingeniero de vuelo	ORO.FC.110	Ingeniero de vuelo
OR.OPS.FC.115	Formación de Gestión de recursos de tripulación (CRM)	ORO.FC.115	Formación de Gestión de recursos de tripulación (CRM)
OR.OPS.FC.120	Entrenamiento de conversión de operador	ORO.FC.120	Entrenamiento de conversión de operador
OR.OPS.FC.125	Curso de adaptación y familiarización	ORO.FC.125	Curso de adaptación y familiarización
OR.OPS.FC.130	Entrenamiento periódico	ORO.FC.130	Entrenamiento periódico
OR.OPS.FC.135	Cualificación del piloto para operar en ambos puestos de pilotaje	ORO.FC.135	Cualificación del piloto para operar en ambos puestos de pilotaje
OR.OPS.FC.140	Operaciones en más de un tipo o variante	ORO.FC.140	Operaciones en más de un tipo o variante
OR.OPS.FC.145	Prestación de formación	ORO.FC.145	Prestación de formación
OR.OPS.FC.200	Composición de la tripulación de vuelo	ORO.FC.200	Composición de la tripulación de vuelo
OR.OPS.FC.205	Curso de mando	ORO.FC.205	Curso de mando
OR.OPS.FC.215	Entrenamiento inicial CRM (gestión de recursos de la tripulación) del operador	ORO.FC.215	Entrenamiento inicial CRM (gestión de recursos de la tripulación) del operador
OR.OPS.FC.220	Entrenamiento de conversión del operador y verificación	ORO.FC.220	Entrenamiento de conversión del operador y verificación
OR.OPS.FC.230	Entrenamiento y verificaciones periódicos	ORO.FC.230	Entrenamiento y verificaciones periódicos
OR.OPS.FC.240	Operación en más de un tipo o variante	ORO.FC.240	Operación en más de un tipo o variante
OR.OPS.FC.235	Cualificación del piloto para operar en ambos puestos de pilotaje	ORO.FC.235	Cualificación del piloto para operar en ambos puestos de pilotaje
OR.OPS.FC.245.A	Programa alternativo de entrenamiento y cualificación	ORO.FC.245.A	Programa alternativo de entrenamiento y cualificación
OR.OPS.FC.255.A	Comandantes titulares de una licencia de piloto comercial (avión) (CPL(A))	ORO.FC.255.A	Comandantes titulares de una licencia de piloto comercial (avión) (CPL(A))

Referencia de norma CRD	Título de norma CRD	Referencia de norma Dictamen	Título de norma Dictamen
OR.OPS.FC.255.H	Comandantes titulares de una licencia de piloto comercial (avión) (CPL(A))	ORO.FC.255.H	Comandantes titulares de una licencia de piloto comercial (avión) (CPL(A))
OR.OPS.FC.330	Entrenamiento y verificaciones periódicos - verificación de competencia del operador	ORO.FC.330	Entrenamiento y verificaciones periódicos - verificación de competencia del operador
OR.OPS.FC.201.A	Relevo en vuelo de los miembros de la tripulación de vuelo	ORO.FC.201.A	Relevo en vuelo de los miembros de la tripulación de vuelo
OR.OPS.CC	Sección: Tripulación de cabina de pasajeros	ORO.CC	Parte-ORO subparte Tripulación de cabina de pasajeros
OR.OPS.CC.005	Ámbito	ORO.CC.005	Ámbito
OR.OPS.CC.100	Número y composición de la tripulación de cabina de pasajeros	ORO.CC.100	Número y composición de la tripulación de cabina de pasajeros
OR.OPS.CC.110	Condiciones para la asignación de tareas	ORO.CC.110	Condiciones para la asignación de tareas
OR.OPS.CC.115	Realización de los cursos de instrucción y verificaciones asociadas	ORO.CC.115	Realización de los cursos de instrucción y verificaciones asociadas
OR.OPS.CC.120	Curso de formación inicial	ORO.CC.120	Curso de formación inicial
OR.OPS.CC.125	Formación por tipo de aeronave específico y entrenamiento de conversión del operador	ORO.CC.125	Formación por tipo de aeronave específico y entrenamiento de conversión del operador
OR.OPS.CC.130	Curso de adaptación	ORO.CC.130	Curso de adaptación
OR.OPS.CC.135	Familiarización	ORO.CC.135	Familiarización
OR.OPS.CC.140	Entrenamiento periódico	ORO.CC.140	Entrenamiento periódico
OR.OPS.CC.145	Curso de actualización	ORO.CC.145	Curso de actualización
OR.OPS.CC.200	Número y composición de la tripulación de cabina de pasajeros	ORO.CC.200	Número y composición de la tripulación de cabina de pasajeros
OR.OPS.CC.205	Número mínimo de miembros de la tripulación de cabina en circunstancias imprevistas y durante operaciones en tierra	ORO.CC.205	Operaciones en tierra normales y circunstancias imprevistas
OR.OPS.CC.210	Condiciones para la asignación de tareas	ORO.CC.210	Condiciones para la asignación de tareas
OR.OPS.CC.215	Realización de los cursos de instrucción y verificaciones asociadas	ORO.CC.215	Realización de los cursos de instrucción y verificaciones asociadas
OR.OPS.CC.250	Operación en más de un tipo o variante de aeronave	ORO.CC.250	Operación en más de un tipo o variante de aeronave
OR.OPS.CC.255	Vuelos con un único tripulante de cabina de pasajeros	ORO.CC.255	Vuelos con un único tripulante de cabina de pasajeros
OR.OPS.CC.260	Sobrecargo	ORO.CC.260	Sobrecargo
OR.OPS.TC	Sección: Tripulación técnica en operaciones HEMS, HHO o NVIS	ORO.TC	Parte-ORO subparte Tripulación técnica en operaciones HEMS, HHO o NVIS
OR.OPS.TC.100	Ámbito	ORO.TC.100	Ámbito
OR.OPS.TC.105	Condiciones para la asignación de tareas	ORO.TC.105	Condiciones para la asignación de tareas
OR.OPS.TC.110	Entrenamiento y verificación	ORO.TC.110	Entrenamiento y verificación
OR.OPS.TC.115	Formación inicial	ORO.TC.115	Formación inicial
OR.OPS.TC.120	Entrenamiento de conversión de operador	ORO.TC.120	Entrenamiento de conversión de operador
OR.OPS.TC.125	Curso de adaptación	ORO.TC.125	Curso de adaptación

Referencia de norma CRD	Título de norma CRD	Referencia de norma Dictamen	Título de norma Dictamen
OR.OPS.TC.130	Vuelos de familiarización	ORO.TC.130	Vuelos de familiarización
OR.OPS.TC.135	Entrenamiento periódico	ORO.TC.135	Entrenamiento periódico
OR.OPS.TC.140	Curso de actualización	ORO.TC.140	Curso de actualización
Parte OR	Apéndices	Parte-ORO	Apéndices
Parte OR Apéndice I	Formulario de declaración	Parte-ORO apéndice I	Formulario de declaración

Cuadro 4: Referencia cruzada CRD - Dictamen para la Parte-ORO

ORO.GEN Sección 1 - General

161. Las disposiciones de aplicación de la sección 1 contienen requisitos generales para las organizaciones, en particular en lo que se refiere a la certificación inicial y la supervisión. Estas constituyen la contrapartida de los requisitos aplicables a las autoridades recogidos en la Parte-ARO, Subparte GEN, secciones I y III. Se basan en los requisitos de nivel superior que emanan del Reglamento de base. Conforme a las modificaciones realizadas en ARO.GEN, se han añadido dos nuevos apartados normativos para introducir requisitos aplicables a las organizaciones en lo que se refiere a las actuaciones que deberán emprenderse con el fin de reaccionar de inmediato a un problema de seguridad (ORO.GEN.155), así como en lo relativo a la notificación de sucesos (ORO.GEN.160). El nuevo apartado ORO.GEN.155 introduce el requisito de que las organizaciones deberán cumplir con las Directivas sobre aeronavegabilidad y mejora de la seguridad formuladas por la Agencia, esta última derivada de la tarea de reglamentación 21.039 «Datos de idoneidad operativa»²⁶.

Parte OR ref.	Título	ARO correspondiente
ORO.GEN.105	Autoridad competente	n/a
ORO.GEN.115	Solicitud de un certificado de organización	ARO.GEN.310(a)
ORO.GEN.120	Medios de cumplimiento	ARO.GEN.120
ORO.GEN.125	Términos de aprobación y atribuciones de una organización	ARO.GEN.310(b)
ORO.GEN.130	Cambios en las organizaciones	ARO.GEN.330
ORO.GEN.135	Validez continua	ARO.GEN.310(b)
ORO.GEN.140	Acceso	Reglamento marco Artículo 4(5)
ORO.GEN.150	Hallazgos	ARO.GEN.350
ORO.GEN.155	Reacción inmediata a un problema de seguridad	ARO.GEN.135
ORO.GEN.160	Información sobre sucesos	ARO.GEN.135

²⁶ CRD 2009-01, cf. [http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/2009/CRD%202009-01%20\(EN,%20comment%20response%20summary%20and%20resulting%20text\).pdf](http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/2009/CRD%202009-01%20(EN,%20comment%20response%20summary%20and%20resulting%20text).pdf).

Cuadro 5: Correspondencia entre ARO.GEN y ORO.GEN

162. Después de los cambios en la estructura normativa, las dos disposiciones de aplicación incluidas anteriormente en OR.OPS (OR.OPS.GEN.100 y OR.OPS.GEN.105) están incluidas ahora en ORO.GEN. Así, **ORO.GEN.110** define las responsabilidades del operador sobre la operación segura de una aeronave, incluyendo el requisito de establecer y mantener un sistema para ejercer el control operacional sobre cada vuelo operado bajo los términos de su declaración o certificado, lo que se basa en los requisitos existentes, es decir, EU-OPS y JAR-OPS 3, con las siguientes diferencias significativas:
- El sistema de lista de verificación deberá tener en cuenta los principios del factor humano, como se especifica en el anexo 6 de OACI Partes I, II y III. Además, debería tener en cuenta la última documentación del fabricante de la aeronave; este texto adicional se añadió en respuesta a comentarios de las partes implicadas.
 - Se pedirá al operador que especifique los procedimientos de planificación de vuelos en el manual de operaciones, conforme al anexo 6 de la OACI, Parte II, sección 3.
163. Algunas asociaciones de despachadores de vuelos preguntaron por las normas de expedición de licencias de despachador de vuelos, pero no pudo incluirse, pues quedaba fuera del ámbito del NPA. El NPA transponía los requisitos existentes; ni EU-OPS, JAR-OPS 3 ni el Reglamento de base contienen tal requisito. El texto propuesto se adecúa al anexo 6 de la OACI, que establece que el operador puede elegir tener un método de control que requiera el uso de los oficiales de operaciones de vuelos o despachadores de vuelos, pero no es obligatorio. Conforme al anexo 6 de la OACI, si se utilizan oficiales de operaciones de vuelos/despachadores de vuelos, el Estado del operador puede (o no) requerir que los oficiales de operaciones de vuelos o los despachadores de vuelos tengan una licencia.
164. La definición de «oficina principal» para la determinación de la autoridad competente conforme a **ORO.GEN.105** se ajusta ahora a la definición del Reglamento (CE) nº 1008/2008 sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (versión refundida)²⁷, que es la que también ha adoptado el Reglamento (CE) nº 2042/2003 con la modificación del Reglamento (CE) nº 127/2010²⁸. Esto responde al hecho de que los transportistas aeronáuticos licenciados deben ser reconocidos conforme a la « Parte M», subparte G del anexo 1 al Reglamento (CE) nº 2042/2003 como parte de su AOC. La definición presupone que las funciones financieras principales y el control de

²⁷ Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de septiembre de 2008 sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (versión refundida) (Texto pertinente a efectos del EEE) *DO L 293 de 31.10.2008*, pp. 3-20.

²⁸ Reglamento (UE) nº 127/2010 de la Comisión de 5 de febrero de 2010 por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2042/2003 sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participen en dichas tareas (Texto pertinente a efectos del EEE); *DO L 40 de 13.2.2010*, pp. 4-50.

operaciones de una organización se ubican en el mismo Estado miembro. Aunque se reconozca la ventaja de adoptar definiciones comunes para diferentes Reglamentos, la Agencia opina que la definición adoptada a partir del Reglamento (CE) nº 1008/2008 creará problemas de implementación. Por ello recomienda una revisión de esta definición para todos los Reglamentos de EASA afectados, incluido los reglamentos de aeronavegabilidad. Esta revisión deberá tener en cuenta dónde se encuentra ubicada la gestión técnica de la organización con respecto a la actividad reconocida en virtud del Reglamento de base y sus disposiciones de aplicación como criterio principal para determinar la oficina principal de una organización, a efectos de determinar la autoridad competente.

165. **ORO.GEN.115** define el procedimiento aplicable para un certificado de organización. Considerando los comentarios formulados al NPA por las partes asociadas, la propuesta de un certificado de organización único realizada con el NPA 2008-22c no se mantuvo, y por ello, no se propone con la Parte-ORO ningún formulario de solicitud. Respecto a este último punto, los Estados miembros expresaron inquietudes por las posibles repercusiones que podría llevar aparejado el hecho de imponer un modelo normalizado de solicitud a diferentes sistemas administrativos ya establecidos bajo las normas actualmente aplicables. Respecto al concepto de «certificado único», la Agencia considera que es posible alcanzar sus objetivos principales sin imponer la expedición de un certificado de organización único: el certificado, que consiste simplemente en «probar» el proceso de certificación, puede presentarse bajo la forma de un único o de varios documentos. El aspecto principal es garantizar que las autoridades competentes puedan llevar a cabo la supervisión de la forma más eficaz posible para las organizaciones titulares de varias aprobaciones²⁹. A este respecto, resultan esenciales los requisitos que apuntan a un sistema común de gestión aplicable a todo tipo de organizaciones.
166. **ORO.GEN.120** define el procedimiento aplicable a la aprobación de medios de cumplimiento alternativos, que cubre a organizaciones titulares de un certificado en virtud de la Parte-ORO. Se expresaron ciertas inquietudes durante el proceso de consulta respecto a los medios de cumplimiento alternativos utilizados por organizaciones no sometidos sino a una obligación de declaración. La Agencia advierte que no existe ninguna base jurídica en el Reglamento de base para imponer a dichas organizaciones el mismo procedimiento que deben seguir las organizaciones certificadas para la aprobación de los medios de cumplimiento alternativos. La aprobación de medios de cumplimiento alternativos no puede existir sino ligada a un certificado o un reconocimiento, en cuyo caso se entenderá que los medios de cumplimiento de este tipo forman parte de la base para otorgar la aprobación. Sin embargo, para organizaciones sujetas a una obligación de declaración, el procedimiento de aprobación se aplica en el caso de los medios de cumplimiento alternativos de un AMC directamente ligado a cualquier reconocimiento específico del que tales organizaciones pudieran ser titulares en virtud de la Parte SPA. Por lo que se refiere a la posibilidad de utilizar medios de cumplimiento alternativos por organizaciones profesionales o que entidades actuasen en representación de partes asociadas no titulares de un certificado de

²⁹ Los criterios para «acreditar» los elementos de auditoría para la supervisión de organizaciones titulares de más de una aprobación se incluirán con los AMC para ARO.GEN.305.

organización en virtud del Reglamento de base y sus disposiciones de aplicación, dichas organizaciones no tienen ninguna necesidad de solicitar una aprobación de tales medios alternativos, siempre que no estén sujetos a alguna obligación de conformidad en virtud del Reglamento de base y sus disposiciones de aplicación.

167. En respuesta a las reacciones de las partes asociadas del sector, la Agencia emprenderá una tarea de reglamentación adicional con el fin de brindar una metodología en la que se definirá el método para demostrar, en el momento de solicitar la aprobación de un medio de cumplimiento alternativo, que el objetivo de seguridad perseguido por la disposición de aplicación se ha cumplido.
168. En **ORO.GEN.130** «Cambios aportados a organizaciones sujetas a certificación» el tipo de cambios que requiere una aprobación previa, cuando tiene una incidencia sobre el sistema de gestión de la organización, se especifica más en detalle, a fin de reducir la carga sobre las organizaciones y las autoridades: en términos del sistema de gestión, los cambios que requieren aprobación previa se definen ahora con más precisión como aquellos que inciden en los niveles de dirección y responsabilidad y/o en la política de seguridad. La propuesta de la Agencia para ORO.GEN.130, así como las disposiciones ARO correspondientes no difieren en lo sustancial de los conceptos de «aprobación indirecta» o «cambios aceptables para la autoridad competente»: hasta la certificación inicial, la autoridad competente verifica el cumplimiento de los requisitos aplicables y aprueba el sistema de gestión de la organización, incluyendo su sistema de control operacional, así como su procedimiento para gestionar cambios que no requieran aprobación previa. Por consiguiente, los cambios son tanto los que requieran aprobación previa como los que deban gestionarse como acordados con la autoridad competente. Las normas propuestas también son más adecuadas en lo que se refiere a la implantación de la supervisión basada en el rendimiento: tras la certificación inicial, una organización puede acordar con su autoridad competente el ámbito de los cambios que no requieran aprobación previa, dentro de los límites establecidos por ORO.GEN.130. A medida que la organización «madura», el ámbito de dichos cambios puede ampliarse, siempre que permanezcan dentro de los límites establecidos a nivel de la disposición de aplicación.
169. Las autoridades competentes de varios Estados miembros formularon comentarios acerca del concepto de validez ilimitada de los certificados, y expresaron inquietudes por una posible falta de control eficaz de los certificados sin fecha de expiración. La Agencia advierte que la validez ilimitada de los certificados cuenta hoy con una amplia aceptación en el ámbito de la aeronavegabilidad. El mantenimiento de la validez de los certificados de organización está permanentemente bajo la supervisión de la autoridad competente. La propuesta de la Agencia apoya un proceso de supervisión permanente por medio de auditorías, revisiones e inspecciones de acuerdo con una frecuencia determinada y sobre la base de los resultados de supervisiones anteriores y teniendo en cuenta elementos de riesgo. Si los certificados presentasen una validez limitada, cabría la posibilidad de que las autoridades competentes tendiesen a diferir las auditorías e inspecciones hasta que el certificado se acercase a su expiración. La Parte-ARO proporciona los elementos necesarios para que las autoridades competentes intervengan respecto a un certificado en cualquier momento que sea necesario, en caso de constataciones que presenten un grave riesgo para la seguridad. Además, los Estados miembros podrán emprender actuaciones sancionadoras para

garantizar el cumplimiento, como establecen sus normativas nacionales en virtud del artículo 68 del Reglamento de base.

170. Se incluye una nueva disposición de aplicación ORO.GEN.160 «Notificaciones de incidencias» para hacer referencia a la legislación aplicable y para definir los requisitos de notificación, en particular la notificación a la organización responsable del diseño de la aeronave, para todas las organizaciones sujetas a la Parte-ORO. El texto se basa en los requisitos vigentes en las normas de aeronavegabilidad. Los incidentes que deben notificarse son los que pongan realmente en peligro la operación segura de la aeronave, por contraposición con los riesgos de seguridad aeronáuticos que deben gestionarse en el marco del plan interno de notificación de incidentes, cubiertos por ORO.GEN.200(a)(3). Para tener en cuenta las reacciones al CRD, se han revisado los requisitos: los informes iniciales, a remitir en las 72 horas posteriores a la identificación del suceso por parte de la organización, no necesitan incluir detalles de las medidas que la organización tiene previsto adoptar para impedir la reaparición, ya que la determinación de dichas medidas puede llevar más tiempo.

ORO.GEN Sección 2 – Sistema de gestión

171. La Agencia propone consagrar una sección específica de los requisitos de organización generales a los relacionados con los sistemas de gestión de las organizaciones. Estos requisitos proceden principalmente de los ya existentes en las normas aplicables, como las JAR. Tratan la necesidad de disponer de personal cualificado y en particular de personas concretas que se encarguen de garantizar que la organización cumple con los requisitos aplicables. Los requisitos existentes abordan también la necesidad de contar con instalaciones apropiadas para llevar a cabo las tareas necesarias y la necesidad de conservar registros de todas las actividades llevadas a cabo de conformidad con las normas aplicables.
172. Esta sección concreta es también el lugar correcto para implementar las normas de la OACI sobre sistemas de gestión de la seguridad (SMS)³⁰. La Agencia considera que estas normas no deberían aplicarse a través de un requisito suplementario aplicado a los sistemas de gestión que vendría a yuxtaponerse a las normas existentes, ya estén ligadas a los aspectos financieros, la calidad o a cualquier otro aspecto bajo la responsabilidad de un cargo directivo de una organización. Imponer un sistema de gestión de la seguridad aislado de los demás componentes podría entenderse como una simple exigencia normativa suplementaria, con el riesgo de que las organizaciones intentarían complacer a su autoridad competente correspondiente demostrando que habrían incorporado a su organización todos los elementos normativos requeridos. Una medida de este tipo no contribuiría a la aplicación de normas basadas en el rendimiento, como es el caso de las normas por las que aboga la OACI, para facilitar la aplicación de los principios del SMS.
173. En lugar de ello, la Agencia propone enumerar los elementos que las organizaciones deben tratar. Así, los requisitos propuestos se basan en la idea de que la seguridad, así como la conformidad con las normas, debe ser una cuestión

³⁰ Anexo 1, apéndice 4 de OACI / Anexo 6, apéndice 7 de OACI «Marco regulador para sistemas de gestión de la seguridad».

que involucre a todo el personal y para todas las actividades de la organización. Por ello, los requisitos se presentan de tal forma que permita a la organización aplicarlos de la forma que considere oportuno, teniendo en cuenta su propio modelo de negocio. En concreto, los requisitos permitirían la implementación de un sistema de gestión integrado en el que la seguridad es un parámetro a tener en cuenta con cada decisión, en lugar de una yuxtaposición de sistemas de gestión. La gestión integrada permite que los directores reconozcan y tomen en consideración todas las influencias importantes en su organización, tales como la dirección estratégica de la empresa, la legislación y normativas relevantes, las políticas internas y culturales, los riesgos y peligros, los recursos necesarios y las necesidades de aquellos que pudieran verse afectados en cualquier aspecto de la operación de la propia organización.

174. En términos de sistemas de calidad, la Agencia propone conservar lo que verdaderamente interesa al regulador cuando solicita a los organismos la aplicación de un sistema de calidad: el respeto de las normas. En efecto, un sistema de calidad puede emplearse para satisfacer diferentes grupos de requisitos. La Agencia cree que es preciso limitarse a exigir el control de la conformidad como parte integrante de los requisitos aplicables a los sistemas de gestión. Los requisitos propuestos ofrecen, pues, la posibilidad de aplicar las normas de la OACI relativas al SMS, sin obligar a la organización a modificar su modelo empresarial.
175. Los requisitos aplicables a los sistemas de gestión, tal como han sido propuestos, se adaptan a diferentes organizaciones, sea cual sea su tamaño, la naturaleza o la complejidad de sus actividades y sea cual sea el modelo de negocio que deseen aplicar, lo que garantiza una aplicación proporcionada de dichos requisitos. La Agencia propone también que, en el caso de una organización que quisiera subcontratar una parte de sus actividades sujetas a los requisitos propuestos en el presente documento, la organización debería conservar las responsabilidades del cumplimiento con las normas aplicables. Este punto es esencial para garantizar que las organizaciones se responsabilicen plenamente de aquellas actividades que están sujetas a certificación.
176. Los requisitos relativos al sistema de gestión podrían aplicarse a todas las organizaciones englobadas bajo los requisitos propuestos y aplicables a organizaciones. En el momento de elaborar los requisitos del sistema de gestión, la Agencia procedió a una verificación de los elementos ya aplicables a las organizaciones en términos de aeronavegabilidad inicial o mantenimiento de aquélla, a fin de asegurarse de la compatibilidad con las reglas aplicables, conservando la formulación de las reglas ya aplicables cuando fuera posible. La Agencia tiene intención de proponer normas inspiradas en las normas SMS de la OACI para otros tipos de organizaciones. La Agencia se esforzará por conservar unos requisitos tan próximos como sea posible a los propuestos en los requisitos aplicables a las organizaciones. Esto contribuirá a facilitar la aplicación de las normas de la OACI, particularmente en el caso de aquellas organizaciones cuyas actividades abarquen varios sectores aeronáuticos.
177. En el momento de la elaboración preliminar de los requisitos propuestos, la Agencia se esforzó por garantizar la coherencia entre los requisitos aplicables a los diversos tipos de organizaciones. Por ello, la Agencia ha analizado los requisitos establecidos en JAR-FCL 1, 2 y 3, en EU-OPS, en los AMC y GM de JAR-OPS 1 y en

JAR-OPS 3. Esas normas contenían los requisitos que debían seguir las organizaciones en el marco de los requisitos aplicables a las organizaciones propuestas. Posteriormente, para garantizar una uniformidad global, la Agencia ha estudiado los requisitos pertinentes establecidos en las disposiciones de aplicación ya aplicables a las organizaciones en términos de aeronavegabilidad. La Agencia propuso a continuación, en su NPA, la formulación que mejor parecía ajustarse mejor a todas las organizaciones, completándola, llegado el caso, con requisitos aplicables a tipos de organización específicos.

178. La Agencia completó las normas propuestas con otras, basadas en las normas de la OACI, que no hubieran sido recogidas aún en las normas enumeradas en el apartado anterior. Este es el caso de los requisitos aplicables a los SMS de la OACI, por ejemplo.
179. Durante la fase de consulta, la Agencia explicó detalladamente el procedimiento aplicado para alumbrar los requisitos propuestos para el sistema de gestión. Los primeros comentarios de las partes asociadas indicaban que las normas propuestas no se habían entendido plenamente. Por ello, la Agencia, con ayuda de un grupo de revisión, ha revisado el texto propuesto con el fin de mejorar su claridad.
180. La Agencia también ha considerado interesante la iniciativa emprendida por algunas partes asociadas, que solicitaban orientarse hacia normas basadas en el rendimiento. Sin embargo, la Agencia considera que no sería prudente proponer normas exclusivamente basadas en el rendimiento en la fase actual y que la mejora continuada de las normas, que corre pareja con los progresos alcanzados a nivel de organizaciones, favorecerá la transición hacia unas normas basadas en el rendimiento.
181. Aunque varíe su formulación, los requisitos propuestos cumplen totalmente con la OACI. Con el anexo III de la nota explicativa del CRD «Requisitos de organización» (2008-22c y 2009-02c)³¹ se acompaña un cuadro de correspondencia con los requisitos propuestos y los AMC y GM relacionados en la Parte OR(O) y las correspondientes normas de la OACI. En la 37ª Asamblea de la OACI, celebrada en septiembre/octubre de 2010, se confirmó la creación de un nuevo anexo en el que se abordará la gestión de la seguridad, el anexo 19, que se espera contenga las normas SMS generales aplicables a todas las organizaciones, siguiendo así el enfoque de sistema total propuesto por EASA en sus NPA sobre requisitos de la autoridad y de la organización. Tras la publicación de este nuevo anexo, se revisarán los requisitos de la organización sobre SMS, también para tomar en consideración el trabajo que se está llevando a cabo en el marco del Grupo de colaboración internacional para la gestión de la seguridad (SM-ICG), continua con la implementación del EASP, y en particular para tratar la gestión de los riesgos de seguridad derivados de las interacciones con otras organizaciones. En este último punto, la Agencia coincide con las partes asociadas en que las organizaciones no deben gestionar la seguridad de manera aislada, sino en coordinación con otras organizaciones con las que guardan relación. Por ejemplo, una gestión eficaz de la seguridad por parte del operador de un aeródromo implica una coordinación apropiada con los operadores aéreos y con los proveedores de

³¹

<http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-or/CRD%20a.%20-%20Explanatory%20Note%20Part-OR.pdf>.

servicios de navegación aérea que utilizan los servicios del aeródromo. Además, la Agencia intenta revisar los requisitos de organización como se esbozó anteriormente por medio de una nueva tarea de reglamentación.

ORO.AOC - Certificado de operador aéreo

182. Esta subparte es aplicable a los operadores comerciales. Define el proceso de solicitud del certificado de operador aéreo, las condiciones de arrendamiento y los acuerdos de código compartido, el procedimiento de solicitud de aprobación para ofrecer formación de tripulación de cabina y para expedir certificaciones de tripulación de cabina y los requisitos para operaciones con aeronaves operadas por un AOC. Los últimos requisitos corresponden a la vigilancia de datos de vuelo, personal, instalaciones y la producción de manuales y documentación.
183. Esta subparte se basa en los correspondientes requisitos EU-OPS y JAR-OPS 3 establecidos en las subpartes B y C. La ORO.AOC contiene un nuevo requisito sobre código compartido, un aspecto que no trataba el EU-OPS. Se ha incluido para reflejar una mayor amplitud del ámbito del Reglamento de base en comparación con el EU-OPS. Se ha corregido la propuesta inicial en el NPA 2009-2c siguiendo los comentarios de las partes implicadas.
184. Las principales cuestiones planteadas por las partes implicadas en relación con esta subparte trataban sobre la aplicabilidad y el ámbito del AOC (ORO.AOC.100), los requisitos de arrendamiento con y sin tripulación de aeronaves de terceros países (ORO.AOC.110), el código compartido (ORO.AOC.115) y la relación entre los titulares de puesto y el sistema de titular de puesto (ORO.AOC.135).
185. Se realizaron cambios significativos a algunas disposiciones tras los comentarios recibidos. Algunas modificaciones son más bien de naturaleza editorial o tienen como propósito aclarar las disposiciones.
186. **ORO.AOC.025** los «cambios» se han eliminado porque se tratan adecuadamente en ORO.GEN. Se ha introducido como GM en ORO.GEN una lista preliminar de cambios que están sujetos a aprobación previa y que se publicará con la Decisión.
187. **ORO.AOC.110 (b)** «Arrendamiento»: aparecieron muchas cuestiones referentes al arrendamiento de aeronaves de operadores de terceros países. La Agencia evaluó cuidadosamente los comentarios recibidos. El arrendamiento es una importante herramienta empresarial para las aerolíneas comerciales y, por tanto, deben proporcionarse normas relacionadas con la seguridad. Sin embargo, también está claro que el arrendamiento de aeronaves, en particular el arrendamiento de aeronaves de operadores de terceros países, debe producirse en un entorno controlado que garantice un nivel de seguridad aceptable. El legislador europeo ha reconocido este hecho y ha tenido en cuenta el arrendamiento en el Reglamento (CE) nº 1008/2008. Se han tenido en cuenta ambos elementos legislativos para corregir el texto normativo del NPA. La Agencia cree que el texto modificado presentado en el presente Dictamen proporciona la flexibilidad que necesitan las aerolíneas comerciales y, al mismo tiempo, proporciona el nivel de seguridad que espera tanto el público como el legislador.
188. La disposición sobre arrendamiento ha sufrido un cambio sustancial. Los cambios principales afectan a la toma en arrendamiento con tripulación de aeronaves de operadores de terceros países. Muchos comentarios indicaron que los requisitos

para la toma en arrendamiento con tripulación de estas aeronaves se consideraban difíciles de cumplir tal como se presentaban en el NPA/CRD. EU-OPS permite aplicar a la toma en arrendamiento con tripulación normas de seguridad «equivalentes» a las establecidas en EU-OPS. Teniendo en cuenta los comentarios recibidos y con el objetivo de adecuarlos a EU-OPS, se ha introducido el enunciado «normas de seguridad equivalentes». Por lo tanto, ahora se ofrece al operador europeo la posibilidad de demostrar a la autoridad competente que la aeronave arrendada con tripulación está sujeta a normas equivalentes a las normas de seguridad europeas. También aparecieron cuestiones referentes a la aplicabilidad del Reglamento (CE) nº 2042/2003 de la Comisión y el anexo III Parte FCL. Los comentarios relativos al Reglamento (CE) nº 2042/2003 de la Comisión se abordaron en el CRD al NPA 2010-10. Los comentarios referentes al anexo III Parte FCL serán evaluados en una nueva tarea de elaboración de reglamentación (FCL.002).

189. Algunos comentarios indicaron que ORO.AOC debería reflejar la práctica existente de toma en arrendamiento sin tripulación de aeronaves registradas en terceros países en caso de necesidad operacional con duración limitada. Se realizaron comentarios similares al NPA 2010-10. Dado que la toma en arrendamiento sin tripulación es principalmente un problema de mantenimiento de la aeronavegabilidad, en el proceso del CRD al NPA 2010-10 se evaluarán las condiciones de la toma en arrendamiento sin tripulación de aeronaves registradas en terceros países. Esta tarea de elaboración de reglamentación podría hacer necesario que, en el futuro, se realice una nueva evaluación de las disposiciones del ORO.AOC sobre la toma en arrendamiento sin tripulación.
190. Con respecto a la cesión en arrendamiento sin tripulación, la referencia al Reglamento (CE) nº 2042/2003 de la Comisión se ha transferido a ARO.OPS.110. También se ha transferido al ARO.OPS.110 el requisito de eliminar la aeronave del AOC del arrendador, porque es responsabilidad de la autoridad competente garantizar que se elimine la aeronave del AOC del operador en un período de tiempo adecuado. Se ha modificado el texto para aclarar que no será necesario incluir los contratos financieros del acuerdo de arrendamiento en una solicitud de aprobación.
191. Se ha introducido un nuevo apartado sobre la cesión en arrendamiento con tripulación que requiere que los operadores europeos, en caso de participar en un acuerdo de cesión en arrendamiento con tripulación, lo notifiquen a sus autoridades competentes.
192. En **ORO.AOC.115** «Acuerdos de código compartido»: el debate sobre arrendamiento también se aplica al código compartido. Muchos comentarios indicaron que la Parte TCO no debería aplicarse a los acuerdos de código compartido con operadores de terceros países, ya que algunos socios de código compartido no vuelan nunca en Europa. Algunos comentarios cuestionaron la base legal para regular el código compartido y propusieron delegar la supervisión de los socios de código compartido en el operador europeo. Además, se cuestionó el cumplimiento de los requisitos esenciales (anexo IV del Reglamento (CE) nº 216/2008), porque no se podría garantizar su total cumplimiento por parte de operadores de terceros países. Otros comentarios indicaron que el código compartido debería tratarse en una tarea de reglamentación independiente. En primer lugar debe resaltarse que la Agencia considera que el código compartido se

encuentra en el ámbito del artículo 4.1.(c) del Reglamento (CE) nº 216/2008. Después de evaluar los comentarios, se ha modificado la disposición sobre código compartido. En la nueva propuesta de Dictamen se ha eliminado una referencia a la Parte TCO. La supervisión de los socios de código compartido recae ahora bajo la responsabilidad del operador europeo que garantiza el cumplimiento continuo de los requisitos esenciales. Para este propósito el operador debe establecer un programa de auditoría del código compartido. Esto también se aplica a los socios de código compartido que no operen en la Unión Europea. Se desarrollará un material guía con un cuadro de disposiciones que deben cumplirse. El cumplimiento de estas disposiciones garantizará el cumplimiento de los requisitos esenciales del anexo IV del Reglamento (CE) nº 216/2008. Las disposiciones del cuadro deben ser idénticas a las aplicadas a operadores de terceros países cuando se solicite una autorización conforme a la Parte TCO. Por último, se modificó la disposición de tal forma que garantice que un operador europeo no pueda vender o emitir billetes para un vuelo operado por un operador de un tercer país que esté sujeto a una prohibición de explotación conforme al Reglamento (CE) nº 2111/2005³² (Lista de seguridad de la UE). Todavía es posible que un operador de un tercer país de la lista de seguridad de la UE venda y emita billetes para un vuelo operado por su socio de código compartido europeo. El enfoque adoptado sobre el código compartido está en gran medida en línea con las «Directrices de programa de seguridad del código compartido» del Departamento de Transporte y de la Administración Federal de Aviación (FAA) de EE.UU.

193. El **ORO.AOC.120** «Aprobaciones de AOC para ofrecer formación de Parte CC y para expedir certificaciones de tripulación de cabina» transpone los requisitos de EU-OPS que no se trataron por completo en el NPA.
194. **ORO.AOC.125** «Operaciones no comerciales de aeronaves sujetas a un AOC»: se realizaron tres cambios a esta disposición. Primero, OR.OPS.GEN.105 se ha trasladado a ORO.AOC.125. En segundo lugar, para aclarar más el objeto, el título se cambió a «Operaciones no comerciales de aeronaves sujetas a un AOC». En tercer lugar, la Agencia propone un nuevo texto donde se defina lo que tiene que hacer un operador, titular de un AOC, si también pretende operar una aeronave de forma no comercial. El principio se mantiene: los procedimientos para operar de forma no comercial han de especificarse en el manual de operaciones, donde debe apreciarse una identificación clara de las diferencias de procedimientos de operación (entre operaciones comerciales y no comerciales). Además, el operador debe garantizar que el personal implicado está totalmente familiarizado con los procedimientos asociados. Así mismo, la autoridad competente debe aprobar esta validación. Sin embargo, no se necesita ninguna declaración en el caso de que un operador comercial realice vuelos no comerciales. Tras los comentarios recibidos sobre el CRD, se ha modificado ligeramente la disposición para mejorar la claridad.
195. **ORO.AOC.130 (a)** «Vigilancia de datos de vuelo»: se introdujo en el texto del CRD el concepto de que «*a menos que se operen temporalmente y solo para*

³²

Reglamento (CE) nº 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo de 14 de diciembre de 2005 relativo al establecimiento de una lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Comunidad y a la información que deben recibir los pasajeros aéreos sobre la identidad de la compañía operadora, y por el que se deroga el artículo 9 de la Directiva 2004/36/CE. DO L 344 de 27.12.2005, p. 15.

vuelos ferry o vuelos de prueba» después de un comentario al NPA-2009-2c porque los operadores que realicen vuelos gratuitos no pueden implementar un programa de FDM fácilmente. Sin embargo, después de una revisión interna, se ha decidido que este concepto no cubre de forma adecuada y precisa la intención del cambio y que existe riesgo de que se produzcan efectos negativos no intencionados e imprevistos en la seguridad. Además, ORO.AOC.130 se ha adecuado totalmente al EU-OPS 1.037 y al anexo 6 de la OACI, Parte I 3.3.6. Por lo tanto, se ha decidido eliminar *«a menos que se operen temporalmente y solo para vuelos ferry o vuelos de prueba»*.

ORO.DEC –Declaración

196. Esta subparte contiene los requisitos necesarios para remitir una declaración. El contenido del formulario de declaración está definido en el apéndice I de la Parte-ORO. Es aplicable a los operadores no comerciales de aeronaves motopropulsadas complejas (operadores NCC). Los requisitos aplican el artículo 8.5 (d) del Reglamento de base. Esta subparte complementa el ARO.GEN.345.
197. De acuerdo con el Reglamento de base y como ya se propuso en el NPA/CRD, se requerirá a todos los operadores NCC que faciliten una declaración al Estado del operador. Esto incluye las operaciones de las aeronaves gestionadas que se realicen como operaciones no comerciales.
198. La intención de la declaración es:
 - hacer que el operador tenga conocimiento de sus responsabilidades según las normativas de seguridad aplicables y que posea las aprobaciones necesarias;
 - informar a la autoridad competente de la existencia de un operador; y
 - permitir que la autoridad competente cumpla con sus responsabilidades de supervisión
199. Se revisó el contenido de la declaración basándose en los comentarios recibidos. Los términos se adecuaron a los utilizados en otras partes y subpartes.

ORO.MLR – Manuales, diarios y registros

200. Las disposiciones de aplicación propuestas en ORO.MLR, relativas a los apartados 8.a.3 y 8.b del anexo IV del Reglamento de base, contienen disposiciones sobre el manual de operaciones del operador, la lista de equipo mínimo, el diario de a bordo y el archivo de registros.
201. Para las operaciones CAT con helicópteros y aviones, las disposiciones de aplicación propuestas se basan en los requisitos existentes, es decir, EU-OPS, JAR-OPS 3 y JAR-MMEL/MEL, con las siguientes diferencias significativas:
 - Mientras que las disposiciones sobre la estructura del manual de operaciones (partes A a D), copiadas de los apéndices EU-OPS/JAR-OPS 3, se presentan como disposiciones de aplicación, la lista de contenidos del manual de operaciones se presentará como un AMC para facilitar la flexibilidad y la proporcionalidad.

- Según la EU-OPS/JAR-OPS 3 no es obligatoria la preparación del manual de operaciones en lengua inglesa, pero las disposiciones transpuestas de EU-OPS/JAR-OPS 3 dejan claro que el operador es responsable de garantizar que el personal sea capaz de entender el idioma del manual de operaciones. Como comentaron varias partes implicadas, es una cuestión de seguridad que el personal de operaciones sea capaz de entender el idioma del manual de operaciones.
 - Las disposiciones sobre la lista de equipo mínimo contienen una referencia adicional a los futuros datos de idoneidad operacional conforme al Reglamento (CE) nº 1702/2003 de la Comisión.
202. Para las operaciones no comerciales con aeronaves motopropulsadas complejas, las disposiciones de aplicación propuestas se basan en las secciones 2 y 3 de la Parte II, y en la sección 3 de la Parte III del anexo 6 de la OACI, sin diferencias significativas.
203. Para las operaciones especializadas no comerciales con aeronaves motopropulsadas complejas y operaciones especializadas comerciales, las disposiciones de aplicación propuestas se basan en la sección 2 de la Parte II, y en la sección 3 de la Parte III del anexo 6 de la OACI, sin diferencias significativas.

ORO.SEC – Seguridad

204. Las disposiciones de aplicación de OR.OPS.SEC contienen los requisitos para que los operadores dispongan de procedimientos de protección y equipos para proteger el compartimento de la tripulación de vuelo ante infracciones contra la seguridad. Para aviones, los requisitos se aplican a todos los que estén equipados con una puerta de compartimento de tripulación de vuelo y a todos los aviones de transporte aéreo comercial con una masa máxima certificada de despegue superior a 45 500 kg y con una configuración operativa máxima de asientos para pasajeros superior a 60.
- Los requisitos para helicópteros se cumplirán cuando se instale una puerta de compartimento de tripulación de vuelo.
205. Las normas propuestas se basan en EU-OPS subparte S y JAR-OPS 3 subparte S y reflejan el contenido y la intención de las subpartes mencionadas. Las normas propuestas también se adecúan al anexo 6 Parte I de la OACI.
206. El problema principal fue la preocupación de las partes implicadas por el posible conflicto normativo entre las normas propuestas por la Agencia sobre la seguridad en vuelo y el Reglamento (CE) nº 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de marzo de 2008 sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 2320/2002³³. Se acordó con la Comisión que la Agencia solo debería mantener, en el Dictamen, aquellas normas que tengan una dimensión significativa en relación con la seguridad y que no se traten ni en el Reglamento (CE) nº 300/2008 ni por parte de la OACI y que se transferirían las normas restantes a la Comisión para su desarrollo posterior.

³³ DO L 97 de 9.4.2008, p.72.

ORO.FC – Tripulación de vuelo

207. Las disposiciones de aplicación propuestas en ORO.FC contienen los requisitos de cualificación, entrenamiento y verificación para los miembros de la tripulación de vuelo.
- La sección 1 especifica los requisitos comunes y es aplicable tanto a operaciones no comerciales con aeronaves motopropulsadas complejas como a cualquier operación comercial.
 - La sección 2 especifica los requisitos adicionales aplicables a las operaciones de transporte aéreo comercial, con excepción de las operaciones de planeadores o globos aerostáticos y las operaciones de transporte de pasajeros realizadas bajo reglas de vuelo visual (VFR) diurno, comenzado y terminado en el mismo aeródromo/zona de operación y con una duración máxima de 30 minutos, o dentro de una zona local especificada por la autoridad competente, con:
 - aviones monomotor propulsados por hélice con una masa máxima certificada de despegue de 5 700 kg o menor y que transporten un máximo de seis personas, incluido el piloto; o bien
 - helicópteros monomotor que transporten un máximo de seis personas incluido el piloto.
 - La sección 3 especifica los requisitos adicionales aplicables a las operaciones comerciales distintas del transporte aéreo comercial y las operaciones de planeadores o globos aerostáticos y las actividades de transporte aéreo comercial locales mencionadas en el apartado anterior.
208. Las normas propuestas se basan en EU-OPS y JAR-OPS 3 para operaciones de transporte aéreo comercial, así como en la propuesta de JAR-OPS 0, 2 y 4 para las operaciones comerciales distintas de las operaciones de transporte y las no comerciales con aeronaves motopropulsadas complejas. Los requisitos aplicables a las operaciones no comerciales están adecuados y cumplen plenamente el anexo 6 Parte II de la OACI para los aviones y la Parte III sección III para los helicópteros.
209. En las operaciones de transporte aéreo comercial, comparadas con EU-OPS/JAR-OPS 3 y además de los cambios generales descritos en el CRD 2009-02b, apartado 89ff³⁴, se destacan los siguientes cambios:
- Los requisitos aplicables a los aviones y helicópteros están armonizados en la medida de lo posible, teniendo en cuenta las diferencias en las características operacionales de ambas categorías de aeronave.
 - Al tiempo que las mejoras del apéndice 1 al 1.005(a) de EU-OPS y el apéndice 3.005(f) de JAR-OPS 3 se han transpuesto completamente a las disposiciones de aplicación propuestas, las partes implicadas solicitaron que se prestara más atención a la proporcionalidad de las normas. En consecuencia, algunas operaciones locales como se ha descrito anteriormente han estado sujetas al mismo conjunto de normas que las operaciones comerciales distintas del

³⁴

<http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-ops/CRD%20a.1%20-%20Explanatory%20Note%20-%20OPS%20Parts.pdf>

transporte aéreo comercial. Al establecer el umbral, se prestó atención al nivel de seguridad esperado de las operaciones de transporte aéreo comercial, así como a la legislación en vigor del Estado miembro. En cuanto a helicópteros, la cifra de seis personas se aprecia como un peligro para helicópteros de tamaño pequeño y medio, y debería cubrir la mayor parte de las actividades turísticas. El criterio de motor se considera más aceptable que el límite de peso de 3 175 kg, pues este último podría incluir ciertos helicópteros multimotor complejos. Las diferencias principales en las disposiciones de aplicación propuestas afectan a la verificación de competencia anual del operador y a los requisitos que afectan al curso de mando, gestión de recursos de tripulación y entrenamiento de conversión (los últimos son menos preceptivos).

- Los requisitos de experiencia reciente para todos los pilotos están transferidos a la Parte FCL, concretamente al apartado FCL.060, pues se consideran una restricción de las facultades de la licencia.
 - Se ha mejorado la aprobación de usuario de FSTD para incluir los requisitos necesarios para que el operador establezca un sistema de gestión adecuado de los cambios de FSTD que pudieran afectar a los programas de entrenamiento del operador.
 - Respecto a la competencia en ruta/zona y aeródromo, la expresión «cualificación» no se ha transpuesto, ya que se utiliza solo en relación con las licencias de piloto. EU-OPS/JAR-OPS tampoco explica ni determina cuáles son dichas cualificaciones, quién las expide o si está relacionado con la licencia. En consecuencia, para evitar confusiones en la terminología que pudieran producir una confusión general, se ha considerado que era mejor eliminar la mención de «cualificación» y conservar los requisitos sin cambios substanciales.
 - Teniendo en cuenta los comentarios recibidos, el entrenamiento CRM se ha incluido en todos los entrenamientos de piloto único. Los motivos son que el CRM no solo trata la interacción entre dos pilotos de la misma tripulación sino también, por ejemplo, con la tripulación de tierra. Además, enseña cómo gestionar con eficacia la carga de trabajo en la cabina de vuelo, lo que constituye un aspecto importante para las operaciones de piloto único.
 - Se han introducido requisitos adicionales para operaciones de piloto único en IFR o nocturnas en JAA NPA OPS 65, en consonancia con el anexo 6, Parte I, modificación 29 de la OACI.
210. Sobre todo, está garantizada la consistencia con la Parte FCL y el concepto de los datos de idoneidad operacional, desarrollado recientemente. Éste último ya estaba parcialmente incluido en el EU-OPS haciendo referencia al Grupo de evaluación operacional (JOEB).
211. Se identificaron las siguientes diferencias con el anexo 6 de la OACI:
- Se realizaron cambios que afectaban al ámbito para establecer normas proporcionales, especialmente para operaciones CAT locales. Además, se consideraron los apéndices 1 a 1.005(a) de EU-OPS. Esto representa un incumplimiento del anexo 6, Parte I 9.4.4.1 en el número de verificaciones de competencia del operador por año. Lo mismo ocurre con el anexo 6, Parte III,

sección II 7.4.3.1. debido a la transposición del anexo 3.005(f) de JAR-OPS 3 en relación con las operaciones en VFR diurnas con referencias visuales en el terreno de helicópteros distintos de los motopropulsados complejos.

- Las disposiciones para radioperadores y navegantes no estaban incluidas en EU-OPS y, por consiguiente, no se incluyeron en el texto propuesto. Esto representa un incumplimiento del anexo 6, Parte I, 9.1.2 para los radioperadores. No hay operaciones que requieran navegantes. Además, aunque la Agencia pueda regular la función de estos miembros de tripulación, los Estados miembros siguen siendo responsables de regular su cualificación. Esto también significa que el anexo 6, Parte I, 9.1.3 y el anexo 6, Parte II, 3.9.1.2 que afectan a los mecánicos de a bordo solo están parcialmente implantados mediante estas normas, ya que la expedición de licencias todavía sigue siendo competencia del Estado miembro.
- Respecto al conocimiento de la ruta/zona y aeródromos, al transponer una disposición del apéndice 1 al 1.005(a) del EU-OPS, se observó un incumplimiento del anexo 6, Parte I, 9.4.3.5 y 9.4.3.6 para las operaciones diurnas en VFR de los aviones clase B en relación con el período de 12 meses.
- En la norma del anexo 6, Parte I, 9.4.5.3 sobre verificación inicial en la función de piloto único y en un entorno representativo de la operación no se menciona específicamente que afecte a las operaciones con piloto único en IFR y nocturnas. El texto resultante es, sin embargo, el mismo que en EU-OPS y por tanto no se ha cambiado, de acuerdo con las directrices acordadas por la Comisión y el Comité de EASA.

212. Se han identificado los siguientes temas para la futura tarea de reglamentación:

- revisar y actualizar las disposiciones de gestión de recursos de tripulación teniendo en cuenta la experiencia obtenida durante los últimos dos años;
- programa alternativo de formación y cualificación para operaciones de helicópteros de transporte aéreo comercial.

213. Los comentarios recibidos también muestran que el concepto de formación para operaciones con piloto único es controvertido y puede necesitar una revisión adicional. Sin embargo, no se han realizado muchas propuestas de mejora detalladas. La Agencia puede añadir una tarea de reglamentación adicional sobre este problema con posterioridad, dependiendo de las propuestas de tareas de reglamentación adicionales provenientes de las partes implicadas.

ORO.CC – Tripulación de cabina

214. Las disposiciones de aplicación propuestas en ORO.CC incluyen los requisitos de formación, verificación y validación que cualquier operador que opere una aeronave con tripulación de cabina debe cumplir para garantizar la continuidad de la cualificación de los miembros de la tripulación de cabina.

- La sección 1 especifica los requisitos comunes aplicables a las operaciones de transporte aéreo comercial (CAT), así como a las operaciones no comerciales con aviones motopropulsados complejos.
- La sección 2 especifica los requisitos adicionales aplicables solo al CAT

215. Las normas propuestas se basan en los requisitos existentes: es decir, también se ha tenido en cuenta la subparte O de EU-OPS y JAR-OPS 3. TGL 44³⁵, que fue publicada por las JAA e incluye la sección 2 de JAR-OPS 1 (AMC y material explicativo interpretativo - IEM).
216. Los requisitos cumplen el capítulo 12 de la Parte I del anexo 6 de la OACI para los aviones y el capítulo 10 de la Parte III para los helicópteros. Las normas propuestas, como sucede con los requisitos EU-OPS y JAR-OPS 3, están más detalladas que las especificadas en las normas correspondientes de la OACI. Sin embargo, también se han tenido en cuenta las recomendaciones detalladas de la OACI que pueden encontrarse en el documento 7192-AN/857 de la OACI Manual de instrucción Parte E-1 para Instrucción en seguridad operacional para el personal auxiliar de a bordo (segunda edición - 1996).
217. Teniendo en cuenta que los requisitos EU-OPS y JAR-OPS 3 se establecieron voluntariamente en la mayoría de casos para operaciones no comerciales con aeronaves motopropulsadas complejas, las principales diferencias en comparación con la subparte O de EU-OPS y JAR-OPS 3 son las siguientes para ambos tipos de operaciones:
- **Ámbito (ORO.CC.005):** las normas propuestas en la sección 1 «Requisitos comunes» se aplicarán a las operaciones no comerciales con aeronaves motopropulsadas complejas y a las operaciones de transporte aéreo comercial.
 - **Determinación de la tripulación de cabina mínima necesaria (ORO.CC.100):** los requisitos de EU-OPS (OPS 1.990(b)(2)) se han aclarado para garantizar que los operadores entiendan y tengan en cuenta las normas de aeronavegabilidad y las especificaciones de certificación correspondientes a la tripulación de cabina. En particular, los requisitos de certificación sobre demostraciones de evacuación, la visión directa del compartimento de pasajeros y los asientos necesarios para la tripulación de cabina deben tenerse en cuenta al determinar el número mínimo de tripulantes de cabina necesarios para las operaciones. La experiencia ha demostrado recientemente que hay diferentes planteamientos de los procesos de certificación necesarios para la aprobación de configuraciones particulares de asientos de pasajeros de aviones privados y/o de su impacto en la determinación de la tripulación de cabina mínima necesaria para las operaciones. Como ejemplo, un informe de investigación de accidente mostró que la tripulación de cabina mínima necesaria especificada en el manual de operaciones del operador afectado era inferior al número indicado por el correspondiente análisis/demostración aplicable a ese avión en particular.
 - **Verificación del entrenamiento del sobrecargo (ORO.CC.115(d) y ORO.CC.260(a)(2)):** la ausencia de verificación en EU-OPS solo para este entrenamiento en particular fue ampliamente considerada como inconsistente. Se ha corregido como recomendaban las reacciones recibidas durante el proceso de consulta.

³⁵

Material guía y administrativo de las JAA - Sección cuatro: Operaciones, Parte tres: Folleto guía transitorio (JAR-OPS) - FOLLETO nº 44: JAR-OPS 1 AMT 13 SECCIÓN 2 ACTUALIZADO PARA INCORPORAR PROPUESTAS PARA EL TEXTO DE LA SECCIÓN 2 DE LOS NPA DE LAS JAA SUSPENDIDOS.

- Formación por tipo de aeronave específico y entrenamiento de conversión del operador (ORO.CC.125): en EU-OPS, todos estos elementos de formación eran parte de un único programa de conversión. Los elementos de formación comunes a todas las aeronaves del mismo tipo se han diferenciado claramente de aquellos elementos que son específicos del operador, con el fin de ser consistentes con el trabajo en curso en el proceso de datos de idoneidad operacional (OSD). Esto puede facilitar la acreditación de la formación en el futuro.
- Curso de adaptación (ORO.CC.130): como se pedía claridad, esta formación está cubierta ahora mediante un requisito independiente del requisito para formación por tipo de aeronave específico y entrenamiento de conversión del operador. Esto facilita el vínculo con los elementos apropiados de los OSD mencionados anteriormente.
- Períodos de validez de formación y verificación (ORO.CC.140(e) y 145(c)): diferentes planteamientos de las partes implicadas expresados en las reacciones recibidas al CRD han resaltado la falta de claridad en EU-OPS en relación con estos aspectos y se ha tratado en consecuencia, teniéndose también en cuenta las disposiciones especificadas en TGL 44 (sección 2 de JAR-OPS 1).
- Certificaciones de tripulación de cabina (CCA) (ORO.CC.210): el Reglamento de base exige a los miembros de la tripulación de cabina involucrados en CAT que sean titulares de una CCA. Las disposiciones de aplicación suplementarias son parte de un anexo específico (Parte CC) del Reglamento de la Comisión sobre tripulación aérea. Las CCA deben mantenerse y también pueden ser limitadas, suspendidas o revocadas en caso de incumplimiento por parte de los titulares. Esto contrasta con las certificaciones de formación de seguridad requeridas por EU-OPS, que no tienen condiciones de validez ni uso por parte de los titulares. En comparación con la propuesta de NPA inicial, el requisito para la formación por tipo de aeronave ya no es una condición para la expedición de la CCA, como se ha solicitado ampliamente. Sin embargo, las cualificaciones válidas de tipo de aeronave subsisten como condición para la utilización de la CCA por parte del titular.
- Lista de cualificaciones por tipo de aeronave para titulares de CCA (ORO.CC.215(b)(2)): el Reglamento de base requiere que se mantenga la validez de las CCA. Al igual que sucede para el resto del personal de aviación civil que deba cumplir con estas normas, se requiere a los titulares su cumplimiento en todo momento en interés de la seguridad y para permitir la aplicación, supervisión y normalización armonizadas. Esto es cada vez más relevante en el contexto de la aviación actual, donde la mayoría de los miembros de la tripulación de cabina trabajan para diferentes operadores en su vida profesional y con el creciente número de tripulantes de cabina autónomos, temporales y que trabajan para más de un operador a la vez. Además, desde que hay que expedir una CCA después del curso de formación inicial, el cumplimiento continuo de las normas de seguridad aplicables por parte de los titulares solo puede demostrarse si la certificación está suplementada con una lista de cualificaciones por tipo de aeronave que los operadores facilitarán a los titulares de cada certificado a los que emplee.

Esta opción se consideró más práctica que solicitar una reexpedición y/o revalidación del CCA.

- Operación en más de un tipo o variante de aeronave (ORO.CC.250): la limitación a 3 tipos, o a 4 tipos con la aprobación de la autoridad, es la misma que en EU-OPS. Las diferencias que cabe destacar afectan a la determinación de tipos y variantes, que se han propuesto para que sea consistente con el trabajo que se está realizando en el proceso de OSD en lo que respecta a la tripulación de cabina.
218. En los casos necesarios también se ha garantizado la consistencia con la Parte CC, así como con ORO.FC y ORO.TC.
219. El proceso de consulta mostró claramente un amplio consenso entre los Estados miembros y partes implicadas sobre la necesidad de desarrollar criterios o normativas comunes a nivel de la UE para la aprobación de organizaciones de formación para las tripulaciones de cabina, para las cualificaciones de instructores y examinadores y para los dispositivos de formación. Por ello, siempre que exista una comprensión común y un acuerdo sobre la base legal por parte de los legisladores, la Agencia propone tratar estos problemas en una futura tarea de reglamentación.

ORO.TC - Miembros de la tripulación técnica en HEMS, HHO o NVIS

220. Las disposiciones de aplicación en ORO.TC contienen los requisitos de formación y verificación comunes al operar una aeronave con miembros de tripulación técnica de transporte aéreo comercial en servicios médicos de emergencia con helicóptero (HEMS), operaciones de vuelo de helicópteros con grúas de rescate (HHO) y operaciones con sistema de visión nocturna de imágenes (NVIS). En SPA.HEMS, SPA.HHO y SPA.NVIS se incluyen más requisitos específicos sobre formación de los miembros de la tripulación técnica adecuada a la operación correspondiente.
221. Los miembros de la tripulación técnica o los especialistas en tareas de operaciones especializadas (trabajo aéreo) no se tratan actualmente en esta subparte. Sus requisitos de formación en lo que se refiere a la actividad de trabajo aéreo específico se incluirán en la Parte SPO y sus AMC y GM correspondientes. La Agencia puede decidir en una etapa posterior revisar los requisitos de ORO.TC para incluir a los miembros de la tripulación técnica involucrados en ciertas actividades de trabajo aéreo.
222. Las normas propuestas se basan en JAR-OPS 3 subparte O. Además de los cambios generales descritos en el CRD 2009-02b, para 89ff, se han destacado los siguientes cambios:
- El ámbito de aplicabilidad de las disposiciones está mejor definido y se ha propuesto una definición de miembro de la tripulación técnica en operaciones CAT HEMS, HHO y NVIS.
 - Teniendo en cuenta que los requisitos esenciales para las operaciones aéreas no mencionan la aptitud médica de los miembros de la tripulación técnica, las disposiciones apropiadas de JAR-OPS 3 sobre el examen o la evaluación médica inicial solo se mantienen en un material guía.

- Las disposiciones sobre tipos de helicópteros y limitación del número máximo de tipos se han transpuesto, en principio, del JAR-OPS 3. Sin embargo, se realizaron algunas modificaciones, pues en general no hay tipos establecidos para los miembros de la tripulación técnica. Algunos operadores utilizan los tipos establecidos para la tripulación de vuelo. Teniendo en cuenta el ámbito de las operaciones HEMS, HHO y NVIS, deberían tenerse en cuenta las diferencias en el equipamiento y los procedimientos que se están utilizando. La limitación incluida en JAR-OPS 3 está transpuesta en los AMC mediante el requisito de que el operador especifique el número máximo de tipos en su manual de operaciones, teniendo en cuenta el entorno específico en el que operan los miembros de la tripulación técnica.

223. Se ha garantizado la consistencia con ORO.FC y ORO.CC.

IV. Perspectiva general de las diferencias

Diferencias con EU-OPS/JAR-OPS 3

224. El cuadro siguiente proporciona un resumen de las diferencias entre la Parte-ORO y EU-OPS/JAR-OPS 3 junto con una justificación de cada diferencia.

Referencia EU-OPS/JAR-OPS3	Referencia EASA-EU	Descripción de la diferencia	Justificación
EU-OPS 1.1.75(c)(1) y JAR-OPS 3.175(c)(1)	ORO.GEN.105 y ORO.GEN.115	Se ha eliminado el concepto de que un solicitante de un AOC no debe ser titular de un AOC expedido por otra autoridad, a menos que la autoridad afectada lo apruebe específicamente.	Esta disposición es redundante porque un AOC expedido conforme a la Parte-ORO será válido en todos los Estados miembros.
1./3.035 Sistema de calidad	ORO.GEN.200	No hay referencias al sistema de calidad, sino al sistema de gestión, abarcando la gestión de la seguridad y el control de conformidad	cumplimiento del SARPS de OACI sobre SMS
1./3.037 Elementos del programa de prevención de accidentes y seguridad de vuelo	ORO.GEN.200	Programa de prevención de accidentes y seguridad de vuelo sustituido por el SMS de OACI como implementó ORO.GEN.200	cumplimiento del SARPS de OACI sobre SMS

Referencia EU-OPS/JAR-OPS3	Referencia EASA-EU	Descripción de la diferencia	Justificación
EU-OPS 1.165 (c)(1)(ii) Arrendamiento	ORO.AOC.110(a)	<p>No existe obligación de imponer en el acuerdo de arrendamiento condiciones que formen parte de esta aprobación</p> <p>Se ha eliminado el aviso de que cualquier diferencia entre los requisitos prescritos en las subpartes K, L y/u OPS 1.005(b) se notifique y sea aceptable para la autoridad</p>	<p>No se considera necesario imponer condiciones para la toma en arrendamiento sin tripulación de una aeronave registrada en un tercer país o la toma en arrendamiento sin tripulación de otro operador comunitario, porque se considera una variación del AOC y una aeronave en un AOC debe cumplir con la Parte CAT y tener un certificado de aeronavegabilidad conforme a la Parte 21.</p>
EU-OPS 1.165 (c)(3)(A) Arrendamiento	ORO.AOC.110(d)	<p>Se ha eliminado el requisito de que la autoridad exima al operador de las disposiciones correspondientes de OPS Parte 1.</p>	<p>En caso de cesión en arrendamiento sin tripulación, la aeronave se elimina del AOC del arrendador y operará bajo el control operacional del arrendatario. Las normas futuras de la Unión Europea sobre operaciones aéreas solo se aplican a los operadores europeos. Así no hay necesidad de eximir al operador europeo de los requisitos OPS correspondientes si la aeronave la utiliza un operador no europeo.</p>
1./3175 (i)(2)	ORO.AOC.135(a)	<p>Se ha eliminado la referencia al «sistema de mantenimiento»</p>	<p>Regulado por el Reglamento (CE) nº 2042/2003</p>

Referencia EU-OPS/JAR-OPS3	Referencia EASA-EU	Descripción de la diferencia	Justificación
EU-OPS 1.185(e) y JAR-OPS 3.185(d)	N/A	No hay ningún requisito para que la solicitud de renovación de un AOC deba presentarse al menos 30 días antes de que expire el período de validez en curso, salvo que se acuerde otra cosa.	El AOC se expedirá con una duración ilimitada
JAR-OPS 3.175(c)(3)	N/A	El solicitante de un AOC no está obligado a registrar los helicópteros que van a operar bajo el AOC en el Estado responsable de expedir el AOC	Regulado por el Reglamento (CE) nº 1008/2008
1./3.155 (a)(1)	ORO.MLR.115(e)	añadido «incluso si el operador deja de ser el empleador de ese miembro de la tripulación, suponiendo que cumpla los plazos prescritos en (c)».	Aclaración, en respuesta a los comentarios recibidos.
1./3.155 (a)(2)	ORO.MLR.115(f)	Ámbito extendido a todos los registros, no solo para los períodos de actividad en vuelo, actividad y descanso. se ha añadido «suponiendo que cumpla los plazos prescritos».	Para precisar y aclarar, en respuesta a los comentarios recibidos.

Referencia EU-OPS/JAR-OPS3	Referencia EASA-EU	Descripción de la diferencia	Justificación
1./3.1040(c)	N/A	<p>No se transfirió el siguiente texto de EU-OPS/JAR-OPS 3:</p> <p>«A menos que la Autoridad apruebe otra posibilidad, o que lo exija la legislación nacional, el operador deberá elaborar el manual de operaciones en lengua inglesa. Además, el operador podrá traducir dicho manual, o partes del mismo, a otra lengua y utilizarlo en ella».</p>	<p>Aunque EU-OPS/JAR-OPS 3 estipula que el manual de operaciones debe prepararse en lengua inglesa, también permite la traducción del manual a otro idioma. Sin embargo, dado que la Unión Europea trata todas las lenguas oficiales por igual, el apartado asociado del EU-OPS/JAR-OPS 3 no se ha transpuesto. Además, es cuestionable que no suponga un riesgo de seguridad el hecho de que una tripulación cuya lengua materna no es el inglés utilice un manual de operaciones en dicho idioma. Esto se incluye en la norma copiada de EU-OPS/JAR-OPS 3 que exige que todo el personal sea capaz de entender la lengua en la que están escritas las partes del manual de operaciones que forman parte de sus funciones y responsabilidades.</p>
1./3.1040(i)	ORO.MLR.100(g)	<p>Se ha cambiado para aplicar solo aquellas modificaciones que tienen que notificarse, es decir, para excluir los cambios de redacción.</p>	<p>Para aclaración y adecuación al nuevo enfoque sobre las aprobaciones previas.</p>

Referencia EU-OPS/JAR-OPS3	Referencia EASA-EU	Descripción de la diferencia	Justificación
1./3.1055	ORO.MLR.110	<p>Cambiado para permitir que se registre el diario de a bordo en formas distintas al papel impreso.</p> <p>Los contenidos del diario de a bordo se presentarán como medio de cumplimiento aceptable.</p>	<p>Para proporcionar flexibilidad y apoyar los avances tecnológicos. Los SARPS de OACI no especifican el papel impreso.</p>
Apéndice 1 de OPS 1./3.1065	ORO.MLR.115(b) y (c)	<p>Se han unido los cuadros para los períodos de conservación de documentos.</p> <p>Se ha eliminado el registro técnico del avión.</p> <p>Se ha agregado la certificación CC.</p> <p>No se han transpuesto los registros de dosis de radiación solar y cósmica.</p>	<p>Se han unido los cuadros para una mayor claridad y simplificación.</p> <p>Se ha eliminado el registro técnico del avión, ya que está recogido en las normas de aeronavegabilidad.</p> <p>Se ha agregado la certificación CC, para reflejar las nuevas normas sobre CC.</p> <p>No se han transpuesto los registros de dosis de radiación solar y cósmica, ya que este tema no entra en el ámbito de la seguridad aérea.</p>
<p>Apéndice 1 de EU-OPS 1.005(a) punto (31)</p> <p>Apéndice 1 de JAR-OPS 3.005(f) punto (18)</p>	N/A	No se ha transpuesto el texto	<p>No se han proporcionado criterios para un curso de mando abreviado. Debe utilizarse el artículo 14 del Reglamento de base.</p>

Referencia EU-OPS/JAR-OPS3	Referencia EASA-EU	Descripción de la diferencia	Justificación
1/3.105 (d)	ORO.FC.145(d)+(e)	Aclaración de la aprobación del usuario de FSTD Nuevo subapartado para garantizar el cumplimiento permanente y la gestión adecuada de los cambios en un FSTD que pueda afectar a los programas de entrenamiento del operador	Problemas de aplicación de EU-OPS / JAR-OPS 3 Reglas de juego equitativas Coincidencia con ORA.FSTD y ORA.ATO
N/A	ORO.FC.145(b)	Se ha añadido un nuevo apartado especificando qué cursos de entrenamiento han de tener en cuenta los elementos OSD obligatorios	Tener en cuenta los OSD
1/3.943(a)	N/A	No se ha transpuesto el texto	Antigua disposición transitoria
EU-OPS 1.955(a)(2)	ORO.FC.105(b)(3)	El enunciado se adecúa a JAR-OPS 3.955(a)	La forma en que está escrito EU-OPS indica que un piloto que entra a trabajar con un operador cuando previamente estaba cualificado como comandante con su operador anterior debe completar otro curso de mando con el nuevo operador antes de que el nuevo operador pueda designarlo como comandante. A este respecto el JAR-OPS 3 es más lógico.
EU-OPS 1.978(b)+(e)	N/A	La referencia a los requisitos sobre experiencia reciente no se ha transpuesto	El ATQP no puede extender los requisitos de FCL. La extensión de la experiencia reciente ya se contempla en FCL.060.

Referencia EU-OPS/JAR-OPS3	Referencia EASA-EU	Descripción de la diferencia	Justificación
EU-OPS 1.978(f)	N/A	Los requisitos de responsabilidad del titular de un cargo no se ha transpuesto	Es redundante con los requisitos de organización específica general y del AOC
Apéndice 1 del EU-OPS 1.978(c)(1)	N/A	No se ha transpuesto la frase del punto (c)(1) que permite el establecimiento de un método equivalente distinto de un expediente de seguridad oficial	Puede que no esté establecido cuál debe ser la alternativa. Se incluyó una frase similar en el ACJ del apéndice 1 de JAR-OPS 1.978(c)(1)(i), punto 4. El apéndice de EU-OPS es ahora AMC y el enunciado del ACJ correspondiente parece indicar que podría resultar apropiado utilizar el proceso de los medios de cumplimiento alternativos para que esa alternativa esté disponible para todos
Apéndice 2 del OPS 1 940(a)(2)	ORO.FC.202(a)(7)	Se ha incluido el CRM de piloto único	El CRM de piloto único tiene varios factores distintivos que no se aplican a operaciones con tripulación de vuelo múltiple
Apéndice 2 del OPS 1 940(a)(5)	ORO.FC.202(c)	Número mínimo de horas para vuelo nocturno como piloto único	La JAAC, EASA y ASC decidieron que el NPA OPS 65 y la modificación 29 del anexo 6 I de la OACI fueran uno de los JAA NPA a insertar en las disposiciones de aplicación iniciales

Referencia EU-OPS/JAR-OPS3	Referencia EASA-EU	Descripción de la diferencia	Justificación
N/A	ORO.FC.100(e)(2)	Se ha añadido la especificación respecto a la FTL para miembros de tripulación autónomos	Por mandato del Comité de Seguridad Aérea, para aclarar las responsabilidades respecto al cumplimiento de los requisitos FTL cuando los pilotos están trabajando para más de un operador
JAR-OPS 3,988	ORO.TC y anexo 1 Definiciones	Se ha introducido la definición de miembro de la tripulación técnica y se ha definido mejor el ámbito de ORO.TC	La JAR-OPS 3 subparte O es aplicable a los miembros de la tripulación que no sean tripulación de vuelo. Estos otros tripulantes se identificaron como miembros de la tripulación en operaciones CAT HEMS, HHO y NVIS. Para la tripulación de cabina JAR-OPS 3 ya requiere el cumplimiento de la subparte O de JAR-OPS 1/EU-OPS
JAR.OPS 3.995(a)(2)	GM para ORO.TC	JAR-OPS 3 requiere un examen o evaluación médica inicial. El Reglamento de base establece la base legal para los requisitos médicos de la tripulación de cabina en ER 7.b. No hay un requisito comparable para la tripulación técnica. Por lo tanto, los requisitos se han transpuesto conforme al OPS.001 ToR, solo como GM.	Diferencia en la base legal
JAR-OPS 3.1030(a)	N/A	No se ha transpuesto el enunciado sobre el número máximo de tipos	No hay tipos establecidos para los miembros de la tripulación técnica

Referencia EU-OPS/JAR-OPS3	Referencia EASA-EU	Descripción de la diferencia	Justificación
N/A	ORO.TC.105 (b)(2)	Se ha añadido la especificación respecto a la FTL para miembros de tripulación autónomos	Adecuado a los cambios realizados para la tripulación de vuelo y de cabina
EU-OPS Subparte O OPS 1,988	Parte CC del Reglamento marco y anexo I del Reglamento sobre operaciones aéreas	Definición de tripulación de cabina	Para claridad y seguridad jurídica, tiene en cuenta los cambios producidos desde que se propuso la definición para la publicación de JAR-OPS 1 en 1993
OPS 1.990(b)(2)	ORO.CC.100 (b)(1)	Enunciado sobre cómo determinar la tripulación de cabina mínima	<p>La falta de claridad en el requisito de EU-OPS produce diferencias de interpretación e implementación que pueden afectar a la seguridad (especialmente en las salidas de emergencia a nivel del suelo en casos de emergencia y evacuación)</p> <p>Para garantizar que la determinación del número mínimo de tripulantes de cabina tiene debidamente en cuenta las especificaciones de certificación correspondiente a las operaciones de la tripulación de cabina que son aplicables a las configuraciones de cabina de aeronave única de los operadores (re. TC, STC o cambio a TC)</p> <p>Reglas de juego equitativas</p>

Referencia EU-OPS/JAR-OPS3	Referencia EASA-EU	Descripción de la diferencia	Justificación
OPS 1,990(c)	N/A	Miembros adicionales de la tripulación de cabina requeridos por la Autoridad en circunstancias excepcionales	No se ha transpuesto en la Parte-ORO, ya que se trata en el artículo 14(a) del Reglamento 216/2008
OPS 1.995(b)	ORO.CC.110 (a)(2)	Requisitos o condiciones mínimas respecto a la aptitud física necesaria para ser asignado y operar como tripulación de cabina en CAT	Diferencia en la base legal Los requisitos detallados en la Parte MED especifican intervalos para las evaluaciones médicas y los requisitos médicos para evaluar la aptitud
OPS 1.995(c)	ORO.CC.210(a)	Requisitos o condiciones mínimas respecto a los certificados de la tripulación de cabina necesarios para ser asignado y operar como tripulación de cabina en CAT	Diferencia en la base legal Los requisitos detallados en la Parte CC y la Parte-ORO especifican que debe mantenerse la validez de las certificaciones
OPS 1,1000(c)	ORO.CC.260 (a)(2)	Nuevo requisito para la verificación del entrenamiento del sobrecargo	Diferencias que surgen de la consulta Adición de las comprobaciones que se consideren necesarias para garantizar que el entrenamiento del sobrecargo, como todos los demás entrenamientos, se completa con éxito y se obtiene el nivel de competencia necesario.

Referencia EU-OPS/JAR-OPS3	Referencia EASA-EU	Descripción de la diferencia	Justificación
OPS 1.1005(a) y (b)	Parte CC (CC.CCA.100) Parte ARA Subparte CC	Nuevo ámbito y condiciones para la certificación	<p>Diferencia en la base legal</p> <p>Como en EU-OPS se mantiene la decisión de aprobar los operadores y/o las organizaciones de formación quede a discreción del Estado miembro.</p> <p>En contraste con la certificación de formación en seguridad de EU-OPS, debe conservarse la validez de la certificación de tripulación de cabina para certificar, junto con la lista de cualificaciones por tipo de aeronave, que el titular está cualificado para operar.</p>
OPS 1.1005(b), (d) y (e)	ORO.AOC.120	Tienen que existir en las especificaciones de operaciones del AOC las aprobaciones de un operador para realizar entrenamiento de tripulación de cabina y para expedir certificaciones.	<p>Diferencia en la base legal</p> <p>Para garantizar cierta armonización del proceso, las disposiciones comunes básicas se han añadido a ORO.AOC para operadores (y en la Parte ARA subparte CC para los centros de formación)</p>

Referencia EU-OPS/JAR-OPS3	Referencia EASA-EU	Descripción de la diferencia	Justificación
OPS 1,1010	ORO.CC.125 ORO.CC.130	Se han colocado en normas diferentes el entrenamiento de conversión y el curso de adaptación	Diferencias que surgen de la consulta Nueva norma y enunciado para el curso de adaptación que está claramente diferenciado de la formación por tipo de aeronave y el entrenamiento de conversión del operador
N/A	ORO.CC.125(b) ORO.CC.130(c) ORO.CC.250(b)	Referencias a los OSD	Para tener en cuenta los OSD, se ha añadido un nuevo apartado especificando qué cursos de entrenamiento han de tener en cuenta los elementos OSD obligatorios El enunciado de ORO.CC.205(b) sobre la determinación de variantes como tipos nuevos incluye algunos cambios para garantizar la consistencia con las disposiciones que resultan de los OSD
N/A	ORO.CC.110 (b)(2)	Se ha añadido la especificación respecto a la FTL para miembros de tripulación autónomos	Por mandato del Comité de Seguridad Aérea, para aclarar las responsabilidades respecto del cumplimiento de los requisitos FTL cuando los tripulantes de cabina están trabajando para más de un operador.

Referencia EU-OPS/JAR-OPS3	Referencia EASA-EU	Descripción de la diferencia	Justificación
OPS 1.1015(c)	ORO.CC.140 (e)(3)	Adición del período de validez de los elementos de formación trianual de entrenamiento periódico	Diferencias que surgen de la consulta Para solucionar la falta de claridad de EU-OPS respecto al período de validez necesario de los elementos de formación que se tienen que cubrir a intervalos que no excedan los 3 años
OPS 1.1020	ORO.CC.145(c)	Adición de un período de validez	Para solucionar la falta de claridad de EU-OPS sobre este tema Como los AMC/GM no pueden contradecir una norma, se añaden inicialmente disposiciones en la sección 2 de JAR-OPS 1 (IEM OPS 1.1020(a)) sobre el período de validez aplicable y sobre la flexibilidad de los operadores para reemplazar en ciertas condiciones el curso de actualización por un entrenamiento periódico
Apéndice 1 del OPS 1.1005(h)(1)(i)	N/A	No se ha transpuesto el texto del curso de introducción sobre CRM para los tripulantes de cabina que ya estén operando durante su siguiente entrenamiento periódico	La antigua disposición transitoria ya no tiene efecto.
Apéndice 1 de OPS 1.1010(j)	N/A	No se ha transpuesto el texto de la formación inicial sobre prevención de enfermedades infecciosas	La antigua disposición transitoria ya no tiene efecto.

Referencia EU-OPS/JAR-OPS3	Referencia EASA-EU	Descripción de la diferencia	Justificación
Apéndice 1 de OPS 1.1015 + Apéndice 1 de OPS 1.1020	ORO.CC.140 (c)(2)(ii) ORO.CC.145 (b)(3)	El entrenamiento sobre la puerta de seguridad del compartimento de la tripulación de vuelo se ha incluido como elemento trianual del entrenamiento periódico y en el curso de actualización	Diferencias que surgen de la consulta, teniendo en cuenta la importancia de la tripulación de cabina en caso de incidente de seguridad
JAR-OPS 3 Subparte O Apéndice 1 del JAR-OPS 3.988(c)	Parte-ORO Subparte CC	Las mejoras de los elementos de formación que no se van a tratar en JAR-OPS 3 por tripulación de cabina de helicóptero no se enumeran específicamente	La Parte-ORO se refiere a la «aeronave», aunque todas las normas son aplicables a las operaciones de aviones y helicópteros y la lista de mejoras ya no es necesaria, pues las normas propuestas dejan claro que el entrenamiento se realizará solo «si se instala», para el equipo «cuando se transporte a bordo» y/o «cuando sea relevante para operar la aeronave».

Diferencias con el anexo 6 de OACI para la Parte-ARO

225. El siguiente cuadro proporciona un resumen de las normas del anexo 6 de la OACI en la Parte I y la Parte III Sección 1 y Sección 2 en el ámbito del presente Dictamen³⁶ que no se consideran transpuestas o transpuestas de una forma que no se adecúa a las correspondientes normas del anexo 6 de la OACI. Algunos de los elementos mencionados no están en el ámbito del Reglamento de base y puede resultar necesario que los Estados miembros se ocupen de los mismos.

³⁶ En particular, las normas de la OACI sobre mantenimiento y control del mantenimiento del operador no se abordan aquí.

Referencia anexo 6 Parte I/III	Referencia EASA-EU	Descripción de la diferencia
Parte I, 9.4.5.3	ORO.FC.202	Verificación inicial en la función de piloto único y en un entorno representativo de la operación que no se menciona específicamente
Parte I 9.4.4.1 Parte III Sección II 7.4.3.1	ORO.FC.130/230/330	<p>Solo se requiere una verificación de competencia del operador antes de volar en VFR diurno con aviones de clase de performance B durante temporadas inferiores a 8 meses consecutivos</p> <p>Las verificaciones de competencia deben llevarse a cabo en un único tipo para miembros de la tripulación de vuelo en operaciones de helicóptero diurnas y en rutas con navegación mediante referencias visuales en el terreno con un helicóptero distinto de los motopropulsados complejos, siempre que se esté utilizando el tipo menos reciente</p> <p>La verificación de competencia anual para operaciones de transporte aéreo comercial con pasajeros realizada bajo reglas de vuelo visual (VFR) en diurno, empezando y terminando en el mismo aeródromo o lugar de operaciones y con una duración máxima de 30 minutos, o en el área local especificada por la autoridad competente, con aviones monomotor propulsados por hélice con una masa máxima certificada de despegue de 5 700 kg o menor y que transporte un máximo de seis personas incluido el piloto o helicópteros monomotor y transportando un máximo de seis personas incluyendo el piloto.</p>
Parte I, 9.1.2	N/A	La concesión de licencias de radioperador queda fuera del ámbito del Reglamento de base y continua siendo responsabilidad de los Estados miembros.

Referencia anexo 6 Parte I/III	Referencia EASA-EU	Descripción de la diferencia
Parte I, 9.1.3	ORO.FC.110	La concesión de licencias de mecánico de a bordo queda fuera del ámbito del Reglamento de base y continua siendo responsabilidad de los Estados miembros.
Parte I, 9.1.4	N/A	No se requiere navegante. La concesión de licencias de navegante queda fuera del ámbito del Reglamento de base y continua siendo responsabilidad de los Estados miembros.
Parte I, 9.4.3.5 y 9.4.3.6	ORO.FC.105(c)	En lugar de 12 meses, un período de 36 meses por aeródromo para tripulación de vuelo que opere aviones de clase de performance B en VFR diurno.
Parte I, 10.3 (b) – (f) Parte III, 8.3 (b) – (f)	N/A	No se especifica un conocimiento particular, formación, experiencia o períodos de validez respecto a los oficiales/despachadores de operaciones de vuelo.

V. Lista de tareas de reglamentación propuestas

226. El cuadro siguiente proporciona un resumen de las tareas de reglamentación propuestas para la Parte-ORO. En referencia a la subparte GEN, estas proceden principalmente de la necesidad de revisar las disposiciones ARO y ORO correspondientes sobre gestión de seguridad y evaluación de riesgos después de la publicación del nuevo anexo 19 de la OACI sobre Normas de gestión de la seguridad y prácticas recomendadas y en línea con la aplicación del EASP.

Parte, referencias normativas	Ámbito	Referencia a RMP
ORO.GEN.120	Proporcionar GM sobre cómo demostrar que el objetivo de seguridad de la disposición de aplicación se cumple cuando se solicita la aprobación de medios de cumplimiento alternativos.	MDM.094 a + b

Parte, referencias normativas	Ámbito	Referencia a RMP
ORO.GEN Sección 2	Revisión de los requisitos en vista de los últimos desarrollos en OACI (publicación del nuevo Anexo 19), en particular, tratar la gestión de los riesgos de seguridad emanados de las interacciones con otras organizaciones/para que lo aborden mejor las organizaciones con las que interactúa la propia organización.	MDM.094 a+b
ORO.AOC.125	Trata las operaciones no comerciales de aeronaves sujetas a un AOC	OPS.075
ORO.FC	Revisar y actualizar las disposiciones de gestión de recursos de tripulación teniendo en cuenta la experiencia obtenida durante los últimos dos años.	OPS.094
ORO.FC	Desarrollo del programa alternativo de formación y cualificación para operaciones de helicópteros de transporte aéreo comercial.	OPS.088 a+b

Anexo IV - Parte CAT(A,H)**I. Ámbito**

227. La Parte CAT contiene los requisitos técnicos para operaciones de transporte aéreo comercial de aviones, helicópteros, planeadores y globos aerostáticos. Consiste en cuatro subpartes que se subdividen en secciones que contienen las normas específicas de las categorías de aeronave. Algunas secciones están subdivididas en capítulos.
228. La estructura de las subpartes es comparable a la estructura de los requisitos esenciales en el anexo IV del Reglamento de base, EU-OPS/JAR-OPS3 y el anexo 6 Parte I de la OACI.
229. La estructura normativa, y en particular las secciones y capítulos, se han diseñado de tal forma que los requisitos para las categorías de aeronave adicionales, o las operaciones específicas, se podrían añadir en el futuro sin necesidad de hacer cambios en el texto normativo o estructura normativa existentes. Debería señalarse que las futuras tareas de reglamentación desarrollarán los requisitos para dirigibles, aeronaves de rotores basculantes y sistemas aéreos no tripulados.
230. Las figuras 9 y 10 proporcionan un resumen de la estructura de la Parte CAT.
231. Este memorando explicativo solo afecta a las secciones para operaciones CAT con aviones y helicópteros:
- CAT.GEN.MPA;
 - CAT.OP.MPA;
 - CAT.POL.A, CAT.POL.H, CAT.POL.MAB; y
 - CAT.IDE.A, CAT.IDE.H.

Figura 9: Estructura de la Parte CAT - Titulares

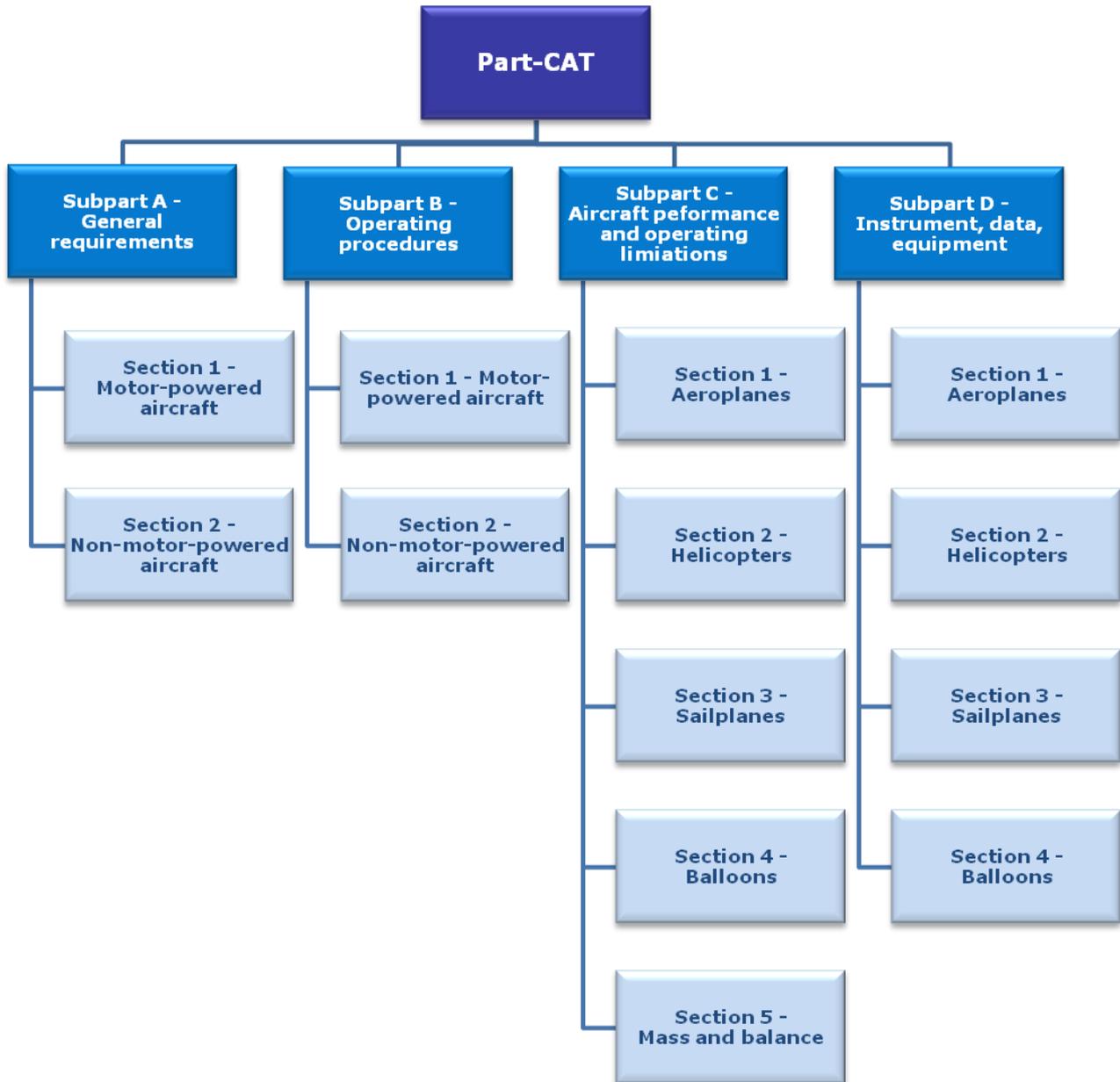
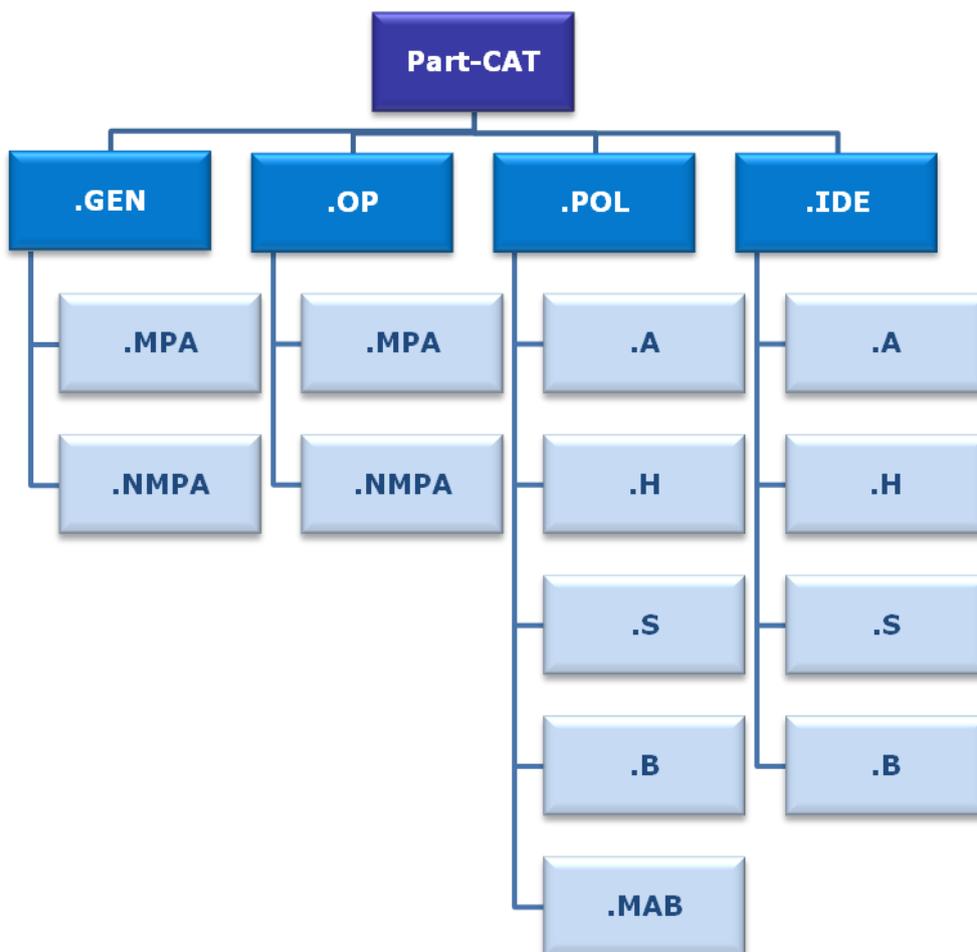


Figura 10: Estructura de la Parte CAT - Identificadores de normas

II. Perspectiva general de las reacciones

232. En general, las reacciones recibidas mostraron un apoyo global a la versión del CRD de la Parte CAT.
233. La mayoría de las partes implicadas apoyaron el nivel de equiparación de las normas propuestas con el EU-OPS y JAR-OPS 3, el balance propuesto entre las disposiciones de aplicación y el material de AMC, así como la estructura normativa propuesta.
234. El texto del CRD para las operaciones CAT con helicópteros presentó problemas en algunas áreas como las operaciones CAT con aviones, pero la mayoría de las partes del texto recibieron una aceptación general.

III. Perspectiva general de las diferencias

Diferencias con EU-OPS/JAR-OPS 3

235. Las normas EU-OPS y JAR-OPS 3, que contienen un objetivo de seguridad, se han mantenido como disposiciones de aplicación. Las normas EU-OPS y JAR-OPS 3,

que contenían de forma inequívoca medios de cumplimiento del objetivo de seguridad, se han cambiado al nivel de AMC. En muchas ocasiones, los apéndices de EU-OPS y JAR-OPS 3 se han tenido en cuenta como medios de cumplimiento y se han transpuesto como AMC. En tales casos, cuando no fue posible hacer una distinción clara entre el objetivo de seguridad y un medio de cumplimiento con un objetivo de seguridad, el texto de la norma se ha mantenido como disposición de aplicación.

236. En los casos en que se demostró la necesidad de un enfoque más proporcionado, la Agencia ha propuesto un texto de la norma con un objetivo de seguridad y un AMC. Ahora bien, la Agencia no realizó cambios importantes en la esencia de la norma, excepto para modificar el nivel del texto entre IR y AMC.
237. También debería tenerse en cuenta que el apéndice 1 de OPS 1.005(a), Explotación de aviones de clase de performance B, el apéndice 1 de OPS 3.005(f), Operaciones de helicópteros pequeños (solo VFR (reglas de vuelo visual) diurno), y el apéndice 1 de OPS 3.005(g), Operaciones de zona local (solo VFR diurno) se han transpuesto en la correspondientes secciones, siempre que proceda.
238. Sin embargo, la Agencia considera de que las normas requieren una revisión posterior en cuanto a proporcionalidad y mejora de los criterios que se aplicaron en EU-OPS/JAR OPS 3. Por ello, se establecerá en el programa de tareas de reglamentación una tarea para revisar las normas CAT en relación con las aeronaves distintas de la motopropulsadas complejas y su utilización en zonas definidas.
239. Se ha eliminado el texto normativo de EU-OPS y JAR-OPS 3 que indica una alternativa a una disposición de aplicación por razones legales; tales alternativas debían tratarse utilizando los procedimientos previstos en el artículo 14 del Reglamento de base. Se ha pasado a nivel de AMC el texto normativo de EU-OPS y JAR-OPS 3 y se ha eliminado la indicación de una alternativa a un AMC sin demostrar que se cumplían totalmente los requisitos del objetivo de seguridad; tal AMC alternativo, sin embargo, lo pueden seguir los operadores que utilicen el procedimiento de medios de cumplimiento alternativos, siempre que se demuestre que se cumple el objetivo de seguridad.
240. El texto transpuesto en material de AMC que exigía una aprobación por parte de la autoridad competente para un medio de cumplimiento alternativo se ha eliminado, puesto que estará cubierto mediante un procedimiento de medios de cumplimiento alternativos.
241. Se ha mantenido el texto normativo de EU-OPS / JAR-OPS 3, que también se trata en el anexo IV del Reglamento de base, y se ha añadido una referencia al Reglamento de base.
242. El texto normativo de EU-OPS / JAR-OPS 3 de naturaleza explicativa se ha transpuesto como GM; las notas también se han vuelto a redactar como disposiciones de AMC donde se trataron como notas al pie de página, se transpusieron como GM o se eliminaron si no ofrecían suficiente valor añadido.
243. Las normas que contenían las disposiciones como «aceptables para la autoridad» se han vuelto a redactar de forma consistente en todas las subpartes como «el operador especificará en su manual...». La Agencia adoptó este enfoque para

especificar un procedimiento definido sobre cómo deberían notificarse tales elementos a la autoridad competente.

244. El cuadro siguiente proporciona un resumen de las diferencias intencionadas con EU-OPS y JAR-OPS 3. La naturaleza de las diferencias y sus justificaciones se describen con más detalle en el texto que aparece a continuación.

Cuadro 6: Diferencias con EU-OPS/JAR-OPS 3

Referencia EU-OPS/JAR-OPS3	Referencia EASA-EU	Descripción de la diferencia	Justificación
1./3.125(a)(4)	CAT.GEN.MPA.180 (a)(5)	El AOC será una copia compulsada, mientras en EU-OPS/JAR-OPS3 era original o copia del AOC.	Coincidencia con la enmienda 30 de la OACI
N/A	CAT.GEN.MPA.180 (a)(9)	Deberá llevarse el diario de a bordo, mientras que no era obligatorio en EU-OPS/JAR-OPS3.	Cumplimiento del artículo 29 de la Convención de Chicago.
1.192	CAT.OP.MPA.106	Se requiere la autorización previa para el uso de un aeródromo aislado como aeródromo de destino para aviones.	El uso de un aeródromo aislado expone a la aeronave y a los pasajeros a mayores riesgos que las operaciones en las que existe un aeródromo de alternativa. Que un aeródromo sea clasificado o no como aeródromo aislado depende a menudo de qué aeronaves lo utilicen para operar. Por ello, la autoridad competente debería evaluar si se aplican todos los medios posibles para minimizar el riesgo más grande.

Referencia EU-OPS/JAR-OPS3	Referencia EASA-EU	Descripción de la diferencia	Justificación
1./3.255	CAT.OP.MPA.150	Las normas de abastecimiento de combustible y cualquier cambio de las mismas requieren una aprobación previa.	La Agencia comparte el punto de vista de las partes implicadas de que los requisitos sobre normas de abastecimiento de combustible son un requisito crítico de seguridad y, por lo tanto, deben recibir una aprobación previa.
Apéndice 1 del JAR-OPS 3.005 (c)	N.A.	Eliminación del vuelo puntual en condiciones de vuelo HV.	Se considera que está en contradicción con el apartado 4.a del anexo IV del Reglamento de base.
1./3.620	CAT.POL.MAB.100 (f)	Se han incluido criterios adicionales para la aprobación de las masas normalizadas para carga de elementos distintos de pasajeros y equipaje	Para proporcionar más flexibilidad a los operadores
1./3.625	CAT.POL.MAB.105 (a)	Se ha eliminado la aprobación para omitir datos de la documentación de masa y centrado	Puesto que la intención es que no se omitan esos datos, sino que se faciliten en otro lugar
1./3.625	CAT.POL.MAB.105 (e)	Las disposiciones de documentación de masa y centrado se han ampliado para abarcar el uso de diferentes tipos de sistemas de a bordo de masa y centrado.	Para tratar los sistemas existentes con anterioridad y no contemplados
1.635	CAT.IDE.A.110	Se han actualizado los requisitos sobre fusibles eléctricos de repuesto	De acuerdo con OACI y JAA NPA-OPS 43 ³⁷

³⁷

NPA-OPS 43 (JAR-OPS 1) Dispositivos de protección de circuitos.

Referencia EU-OPS/JAR-OPS3	Referencia EASA-EU	Descripción de la diferencia	Justificación
1.665	CAT.IDE.A.150	Se han introducido requisitos sobre el sistema de advertencia y alarma de impacto (TAWS) clase A y clase B	De acuerdo con JAA NPS-OPS 39B ³⁸
1.675	CAT.IDE.A/H.165	Se ha eliminado la primera parte del requisito original sobre equipamiento para vuelo en condiciones de hielo.	Ya se trata en los Requisitos esenciales 2.a.5
Disposiciones sobre registradores	CAT.IDE.A/H.185/190/195/200	Se han actualizado los requisitos FDR. Obligatoriedad de grabación por enlace de datos	JAA NPA OPS 39C ³⁹ , 48A ⁴⁰ ,67 ⁴¹
1./3.790	CAT.IDE.A/H.250	Se ha eliminado la disposición que obliga al uso de halón	Para cumplir con el Reglamento (CE) nº 1005/2009 ⁴²
1./3.730	CAT.IDE.A.205	1. Se requiere un sistema de sujeción para el torso (UTR) en aviones pequeños. 2. Se introduce la definición de UTR	1.JAA NPA 26-20 ⁴³ . 2. para proporcionar flexibilidad a las soluciones de diseño existentes

³⁸ NPA-OPS 39B (JAR-OPS 1) Fallo del calentador del tubo Pitot, TAWS B, HF.

³⁹ NPA-OPS 39C (JAR-OPS 1) Tipo de IA FDR y códigos de combustible).

⁴⁰ NPA-OPS 48A (JAR-OPS 1) Registro de comunicaciones por enlace de datos para aeronaves de nueva construcción.

⁴¹ NPA-OPS 67 (JAR-OPS 3) Registradores de datos de vuelo tipo IVA.

⁴² Reglamento (CE) nº 1005/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de septiembre de 2009 sobre sustancias que agotan la capa de ozono. *DO L 286 de 31.10.09, p. 1.*

⁴³ NPA 26-20 INSTALACIÓN DE SUJECIÓN DE TORSO SUPERIOR EN AVIONES DE TRANSPORTE DE CATEGORÍA (PASAJERO) CON UN PESO MÁXIMO AL DESPEGUE INFERIOR A 5 700 KG.

Referencia EU-OPS/JAR-OPS3	Referencia EASA-EU	Descripción de la diferencia	Justificación
1./3.680	N.A.	Se ha eliminado el requisito referente al indicador de radiación cósmica.	Eliminado porque el Reglamento de base, que solo trataba la minimización del riesgo, no proporciona la base legal para su transposición, por ejemplo, problemas de salud, y para evitar solapamientos con otra legislación comunitaria (Directiva 96/29/Euratom del Consejo de 13 de mayo 1996 ⁴⁴).

Diferencias con el anexo 6 de la OACI

245. El cuadro siguiente ofrece un resumen de los requisitos del anexo 6 de OACI que se consideran no transpuestos o transpuestos de tal modo que no garantizarían un nivel de seguridad al menos equivalente al que especifican las normas del anexo 6 de la OACI.

Cuadro 7: Diferencias con el anexo 6 de la OACI

Referencia anexo 6 Parte I/III	Referencia EASA-EU	Descripción de la diferencia
Anexo 6 Parte I 6.3.1.2.3	CAT.IDE.A.190 (a) (1) y (b)(3)	Fechas de aplicación para la solicitud de un FDR de tipo I a un certificado de aeronavegabilidad expedido después de julio de 1990 en lugar de enero de 1989
Anexo 6 Parte I 6.3.1.2.4	CAT.IDE.A.190 (a) (1) y (b)(2)	Fechas de aplicación para la solicitud de un FDR de tipo II a un certificado de aeronavegabilidad expedido después de julio de 1990 en lugar de enero de 1989
Anexo 6 Parte I 6.3.1.2.12 y 13	CAT.IDE.A.190	Intervalo máximo de muestreo y registro de ciertos parámetros no implementados

⁴⁴ Directiva 96/29/Euratom de 13 de mayo 1996 por la que se establecen las normas básicas relativas a la protección sanitaria de los trabajadores y de la población contra los riesgos que resultan de las radiaciones ionizantes, *DO L 159, 29.6.1996, pp. 1-114*.

Referencia anexo 6 Parte I/III	Referencia EASA-EU	Descripción de la diferencia
Anexo 6 Parte I 6.3.1.3 y	CAT.IDE.A.190	No se ha aplicado la suspensión de soportes de memoria antiguos para los FDR.
Anexo 6 Parte I 6.3.2.1.1	CAT.IDE.A.185 (a)	No se ha aplicado el CVR para aviones ligeros.
Anexo 6 Parte I 6.3.2.2	CAT.IDE.A.185	No se ha aplicado la suspensión de soportes de memoria antiguos para los CVR.
Anexo 6 Parte I 6.3.2.3	CAT.IDE.A.185 (b)	No se ha aplicado la extensión de actualización de la duración de registro a dos horas para los CVR
Anexo 6 Parte I 6.3.3.1.2	CAT.IDE.A.195	No se ha aplicado la actualización del registro de comunicaciones por enlace de datos
Anexo 6 Parte I 6.3.3.3	CAT.IDE.A.195	No se ha aplicado la correlación del registro de comunicaciones por enlace de datos y el registro de CVR
Anexo 6 Parte I 6.3.4.5.2	CAT.IDE.A.200	No se ha aplicado la configuración del registrador combinado dual para MCTOM superior a 15 000 kg.
Anexo 6 Parte I 6.5.2.1 b)	CAT.IDE.A.285	No se ha aplicado el transporte de chaleco salvavidas cuando vuelen en ruta sobre el agua a una distancia de la costa superior a la de planeo, en el caso de todos los demás aviones terrestres (que no operen de conformidad con 5.2.9 o 5.2.10)
Anexo 6 Parte I 6.6	CAT.IDE.A.305	CAT.IDE tiene excepciones para equipamiento de supervivencia no previsto por OACI
Anexo 6 Parte I 6.19.2 y 3	CAT.IDE.A.350	No se ha aplicado la resolución de 7,62 m. para un transpondedor de notificación de la altitud de presión.
Anexo 6 Parte I, Apéndice 8, 3,1	CAT.IDE.A.185 (d) y (e)	En CAT.IDE el requisito para iniciar el registro durante las comprobaciones de cabina no es aplicable a todos los aviones, depende de la fecha de expedición del certificado de aeronavegabilidad individual
Anexo 6 Parte I, Apéndice 8, 4	N.A.	No se han aplicado los requisitos para registradores de imagen de a bordo.

Referencia anexo 6 Parte I/III	Referencia EASA-EU	Descripción de la diferencia
Anexo 6 Parte I, Apéndice 8, 6	N.A.	No se han aplicado los requisitos para sistemas registradores de datos de aeronave (ADRS)
Anexo 6 Parte I, Apéndice 8, 7.1	N.A.	No se han aplicado los requisitos para supervisar las funciones de prueba incorporadas para los registradores de vuelo y la unidad de adquisición de datos de vuelo (FDAU), cuando esté instalada
Anexo 6 Parte III, 4.3.1.3	CAT.IDE.H.190	No se ha aplicado la suspensión de soportes de memoria obsoletos para los FDR.
Anexo 6 Parte III, 4.3.1.4	CAT.IDE.H.190 (b)	En CAT.IDE, dependiendo de la clase y fecha de entrega del certificado de aeronavegabilidad individual, el requisito de duración de registro puede ser inferior a las 10 horas
Anexo 6 Parte III, 4.3.2.2	CAT.IDE.H.185	No se ha aplicado la suspensión de soportes de memoria obsoletos para los CVR.
Anexo 6 Parte III, 4.3.2.3	CAT.IDE.H.185 (b)	No se ha aplicado la extensión de actualización de la duración del registro del CVR.
Anexo 6 Parte III, 4.8.2 y 3	CAT.IDE.H.240	No se han aplicado los requisitos de oxígeno para los helicópteros presurizados
Anexo 6 Parte III, Apéndice 5, 3	CAT.IDE.H.185 (d) y (e)	En CAT.IDE, el requisito de iniciar el registro durante las comprobaciones de cabina no es aplicable a todos los helicópteros. Depende de la fecha de expedición del certificado de aeronavegabilidad individual
Anexo 6 Parte III, Apéndice 5, 4	N.A	No se ha aplicado el requisito para registradores de imagen de a bordo.
Anexo 6 Parte III, Apéndice 5, 6	N.A	No se han aplicado los requisitos para supervisar las funciones de prueba incorporadas para los registradores de vuelo y la unidad de adquisición de datos de vuelo (FDAU), cuando esté instalada
Anexo 6 Parte I, Adjunto C	Estado de la superficie de la pista	La definición coincide con EU-OPS/JAR-OPS 3. La tarea de reglamentación OPS.005 incluirá una revisión de la definición de superficie de pista.

Referencia anexo 6 Parte I/III	Referencia EASA-EU	Descripción de la diferencia
Anexo 6 Parte III, Adjunto A	Categoría A / B respecto a helicópteros	Las definiciones coinciden con las Definiciones de especificaciones de categoría (CS-Definitions) (JAR-OPS 3).

IV. Lista de tareas de reglamentación propuestas

246. Durante las fases de consulta con las partes implicadas se han identificado una serie de elementos que, si se hubieran tratado en el presente Dictamen, hubieran sobrepasado el mandato de la Agencia de transponer el contenido de las normas existentes. Sin embargo, estos elementos se han documentado y se tratarán en tareas de reglamentación independientes para permitir una consulta adecuada con cada parte implicada así como la participación de estas. El cuadro siguiente ofrece un resumen de estas tareas de reglamentación propuestas.

Cuadro 8: Tareas de reglamentación propuestas

Parte, referencias normativas	Ámbito	Referencia a RMP
Anexo I, Parte CAT, Parte SPA, Parte NCC, Parte NCO, Parte SPO	La primera revisión editorial de las disposiciones de aplicación de OPS y los AMC/GM incluirá la aclaración de OPS.047 de la definición de pista separada y ciertos elementos para adecuarse a las últimas enmiendas del anexo 6 de la OACI que no se han incluido en el Dictamen. Esta tarea de reglamentación está programada para iniciarse en 2013.	OPS.005 Actualizando las disposiciones de aplicación de EASA OPS
OPS	Revisión de las normas sobre los requisitos necesarios para tratar los problemas iniciales o de mantenimiento de la aeronavegabilidad y que, por tanto, podrían incluirse más adecuadamente en la Parte 21, Parte 145 o Parte M	MDM.047
CAT.POL.H.420	Operaciones con helicópteros monomotor en un entorno hostil situado fuera de áreas congestionadas	OPS.049

Parte, referencias normativas	Ámbito	Referencia a RMP
CAT.POL.MAB.100	Evaluación general de requisitos de pesaje de aeronaves para incorporarlos en la Parte M. En particular, las partes implicadas solicitaron una revisión de los sujetos que pueden realizar pesajes de aeronaves, para evaluar si solo pueden realizar pesajes las organizaciones de Parte M / Parte 145 o también aquellos terceros que trabajen con los sistemas de calidad de las organizaciones autorizadas.	MDM.047
CAT.IDE.A.175	Propuesta para requerir un sistema de interfono independientemente del tamaño de la aeronave y de si el tipo es operado por tripulación múltiple. De hecho, muchas aeronaves monomotor ligeras utilizadas para entrenamiento básico ya lo tienen.	OPS.065
CAT.IDE.H.115	Propuesta para permitir el uso de nuevas tecnologías para luces de aterrizaje de helicópteros (por ejemplo, LED) capaces de proporcionar formas alternativas de conseguir iluminación para «iluminar el suelo delante y debajo del helicóptero y el suelo a ambos lados de los helicópteros».	OPS.065
CAT.IDE.H.130(i)	Propuesta para requerir un soporte para cartas en todas las operaciones nocturnas.	OPS.065
CAT.IDE.H.280	Considerar aceptables los medios distintos de las radiobalizas portátiles: pueden ser tan eficientes como el transmisor de localización de emergencia de desprendimiento automático (ELT (AD)), en particular porque, en caso de accidente, puede perderse la conexión física entre el ELT (AD) y su antena.	OPS.065
SPA.LVO, CAT.OP.MPA.110, SPA.ETOPS	Una revisión general de EU-OPS subparte E. Esto afecta a las normas específicas sobre operaciones con procedimiento de aproximación con guía vertical (APV), operaciones LTS CAT I, OTS CAT II y operaciones que utilizan sistema de visión mejorada (EVS), modificaciones recientes de los SARP de OACI, nuevos avances técnicos, como sistemas de visión sintéticos (SVS).	OPS.083

Parte CAT	<p>Coincidencia con OACI sobre:</p> <p>(i) registro de comunicación por enlace de datos - transposición de JAA NPA-OPS.48A. Extensión de los requisitos para registrar las comunicaciones por enlace de datos en un registrador reglamentario a todos los aviones y helicópteros que utilizan aplicaciones de comunicación por enlace de datos.</p> <p>(ii) nuevos requisitos de transporte de estar equipados con FDR o ADRS o AIR y de un CVR o CARS para los aviones turbopropulsados con una MCTOM inferior a 5 700 kg;</p> <p>(iii) suspensión del uso de registradores que utilicen modulación de frecuencia y de registradores de cinta magnética, para aviones y helicópteros;</p> <p>(iv) aviones con MCTOM superior a 15 000 kg para los que el certificado de tipo (TC) se expidió por primera vez el 01/01/2016 o antes y que están obligados a equiparse tanto con CVR como FDR, para que estén equipados con dos registradores combinados (FDR/CVR);</p> <p>(v) extensión a 2 horas de la duración de registro requerida para todos los CVR desde el 01/01/2016, para helicópteros y aviones.</p>	<p>OPS.007</p> <p>MDM.073</p> <p>OPS.090</p> <p>OPS.091</p> <p>OPS.092</p>
Parte CAT	<p>Actualización de la lista de parámetros del FDR, incluidos los parámetros de performance, para adecuarse a ED-112.</p> <p>Revisión de las disposiciones referentes al mantenimiento del FDR (siguiendo la recomendación de una investigación de accidente)</p>	<p>OPS.023</p> <p>MDM.099</p>
CS-29	<p>Salidas del diagrama HV para aerogiro CS-29.</p> <p>Revisión del CS-29 y considerar la creación de un suplemento a la TC básica y revisar el HFM de los helicópteros en servicio a la luz de las mejoras del apéndice 1 de JAR-OPS 3.005(c).⁴⁵</p>	<p>27&29.027</p>

⁴⁵ Consulte también el cuadro 1 anterior, donde se menciona que la mejora no se ha transpuesto debido a la contradicción con el apartado 4.a del anexo IV del Reglamento de base

V. CAT.GEN: Subparte A – Requisitos generales

247. Esta subparte contiene requisitos generales para operaciones CAT. Contiene dos secciones:

- Sección 1 – Aeronave motopropulsada; y
- Sección 2 – Aeronave no motopropulsada.

248. El presente Dictamen solo trata los requisitos para la sección 1.

CAT.GEN.MPA; Sección 1 – Aeronave motopropulsada**Generalidades**

249. Esta sección transpone partes de la subparte 8 del EU-OPS y de JAR-OPS 3. Hace referencia a las secciones I, V y VI del NPA OPS.GEN y a la sección I del OPS.CAT.

Normas de EU-OPS/JAR-OPS 3 transpuestas en la Parte-ORO

250. Las siguientes normas de la subparte B están transpuestas en la Parte-ORO y no están incluidas en esta sección:

- OPS 1./3.005 General, se trata en el Reglamento marco sobre operaciones aéreas, Parte M, Requisitos esenciales del Reglamento de base, ORO.FC;
- OPS 1./3.030 Lista de equipos mínimos – Las responsabilidades del operador se tratan en ORO.MLR;
- OPS 1./3.035 El programa de prevención de accidentes y seguridad de vuelo se trata en ORO.GEN.200;
- OPS 1./3.037 se trata en ORO.GEN.200;
- OPS 1./3.155 se trata en ORO.SEC;
- OPS 1./3.165 Arrendamiento se trata en ORO.AOC.

CAT.GEN.MPA.100 Responsabilidades de la tripulación

251. Esta norma transpone OPS1./3.085 (a), (b), (d). El apartado (b)(5) se añadió siguiendo el debate del Comité de seguridad aérea sobre el trato específico a los miembros de la tripulación que trabajan para más de un operador. Tales elementos, que ya se tratan en el anexo IV del Reglamento de base, se han mantenido y se ha añadido una referencia al anexo IV.

CAT.GEN.MPA.105 Responsabilidades del comandante

252. Esta norma transpone OPS 1./3.085 (f). Con el objetivo de combinar todas las responsabilidades del comandante en una sola normativa, las siguientes se han fusionado en esta norma: OPS 1/3.330 y OPS 1.420 (d)(2), (d)(3).

CAT.GEN.MPA.180 Documentos, manuales e información a bordo

253. Las disposiciones de aplicación propuestas se basan en requisitos existentes en EU-OPS y JAR-OPS 3, con las siguientes diferencias significativas:

- Se ha extendido el transporte de «documentos» en formato electrónico para incluir los certificados y manuales, teniendo en cuenta el uso creciente de medios electrónicos. La Directiva 1999/93/CE del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establece un marco comunitario para la firma electrónica⁴⁶, ofrece el mecanismo para los originales en formato electrónico, a saber, la firma electrónica.
- Si se transporta una copia del AOC en lugar del original, se requiere que sea una copia compulsada, lo que no se especificaba en EU-OPS/JAR-OPS 3. El cambio se ha realizado para adecuarse a las normas del anexo 6 de OACI. En la correspondiente Decisión ED se proporcionará material guía sobre cómo cumplir esta norma.
- Deberá llevarse el diario de a bordo, algo que no era obligatorio en EU-OPS/JAR-OPS3. Se ha realizado el cambio para cumplir con el artículo 29 de la Convención de Chicago. El diario de a bordo y sus datos deben estar disponibles en diferentes sistemas o documentación.
- Las disposiciones para el transporte de certificados, manuales y otras informaciones que se presentaron en tres apartados independientes en EU-OPS y JAR-OPS 3 se han unificado, para una mayor claridad y simplificación.
- Ahora el texto indica claramente que solo el certificado de matrícula, el certificado de aeronavegabilidad y la licencia de estación de radio de la aeronave deben ser «el original», reflejando la intención de EU-OPS/JAR-OPS 3.
- La referencia al transporte de la documentación de las mercancías peligrosas se ha trasladado a la Parte SPA.
- La excepción que permite que ciertos documentos se mantengan en el aeródromo o sitio de operaciones bajo ciertas condiciones se ha cambiado para incluir la documentación de masa y centrado, pues es necesario mantener una copia en tierra.

CAT.GEN.MPA.200 Transporte de mercancías peligrosas

254. Los requisitos de CAT.GEN que tratan las circunstancias en las que pueden transportarse mercancías peligrosas sin contar con una aprobación conforme a SPA.DG. Esto afecta, por ejemplo, a los elementos transportados en el equipaje de los pasajeros que normalmente se consideran mercancías peligrosas. Este apartado también trata la sensibilización de los miembros de la tripulación para detectar mercancías peligrosas que se transportan de forma inadvertida.
255. El enfoque adoptado por la Agencia es trabajar con una referencia a las Instrucciones técnicas de OACI, como se presentó en el NPA. La referencia se especificó en la disposición de aplicación. En estas normas no se han incluido de forma general los extractos de las Instrucciones técnicas. Por lo tanto, el requisito de CAT.GEN y los requisitos de SPA.DG son menores que sus equivalentes en las subpartes R de EU-OPS y JAR-OPS 3. De las Instrucciones técnicas solo se han repetido los requisitos que especifican las responsabilidades de un operador específico.

⁴⁶ DO L 13 de 19.01.00, pp. 12-20.

VI. CAT.OP: Subparte B – Procedimientos operativos

256. Esta subparte contiene requisitos generales para procedimientos operacionales de operaciones CAT. Contiene dos secciones:

- Sección 1 – Aeronave motopropulsada; y
- Sección 2 – Aeronave no motopropulsada.

El presente Dictamen abarca solo la sección 1.

CAT.OP.MPA: Sección 1 – Aeronave motopropulsada**Generalidades**

257. Esta sección transpone la subparte D y partes de la subparte E de EU-OPS y JAR-OPS 3.

Comparación con EU-OPS / JAR-OPS 3

258. Las normas de la subparte E de EU-OPS / JAR-OPS 3 que no están relacionadas con operaciones con baja visibilidad (LVO) se han transpuesto en CAT.OP.MPA.110. Esto afecta a partes de OPS 1/3.430 y al texto relacionado del apéndice 1 (nuevo) de OPS 1./3.430 y el apéndice 2 de OPS 1.320(c). El apéndice 1 (antiguo) de OPS 1./3.430 no se ha transpuesto porque se ha reemplazado con el apéndice 1 (nuevo) en junio de 2011.

259. Las normas EU-OPS/JAR-OPS 3 sobre separación vertical mínima reducida (RVSM), operaciones de alcance extendido con aviones bimotores (ETOPS), especificaciones de performance mínima de navegación (MNPS) y navegación basada en performance (PBN) se han trasladado a las correspondientes subpartes de la Parte SPA.

260. Los siguientes apéndices que contienen medios de cumplimiento con un objetivo de seguridad se han transpuesto como AMC y se tratarán en la correspondiente Decisión de la Agencia; este enfoque se aplicó a los siguientes apéndices:

- Apéndice 1 de OPS 1.225 Normas de abastecimiento de combustible;
- Apéndice 1 de OPS 1.270 Estiba de equipaje y carga;
- Apéndice 1 de OPS 1.305 Carga/descarga de combustible durante el embarque, desembarque o permanencia a bordo de los pasajeros; y
- Apéndice 1 (nuevo) de OPS 1./3.430.

261. Las siguientes normas de la subparte D se han transpuesto por otras Partes o documentos normativos y no están incluidas en esta sección:

- OPS 1.311 está transpuesta en ORO.CC;
- OPS 1.390 Radiación cósmica, se trata en la Directiva 96/29/Euratom del Consejo; y

- OPS 1.420 se trata en el Reglamento (CE) No 996/2010⁴⁷, ORO.GEN, Parte M, Parte SERA, CAT.GEN.MPA.105(c) y (d), SPA.DG, y ORO.SEC.

CAT.OP.MPA.105 Utilización de aeródromos y zonas de operación

262. Esta norma transpone la OPS 1/3.220. El ámbito de esta norma se ha extendido a operaciones que no despegan o aterrizan en un aeródromo. Debido a consideraciones de seguridad, el texto normativo no permite el uso de zonas de operación para operaciones CAT con aeronaves complejas.

CAT.OP.MPA.106 Utilización de aeródromos aislados – aviones

263. La Agencia propone la aprobación previa para el uso de un aeródromo aislado como aeródromo de destino para operaciones comerciales con aviones.
264. La Agencia coincidió con el punto de vista de las partes implicadas y los grupos de revisión de reglamentación (RG) de que el uso de un aeródromo aislado expone a la aeronave y a los pasajeros a mayores riesgos que las operaciones en las que hay disponible un aeródromo de alternativa. Que un aeródromo sea clasificado o no como aeródromo aislado depende a menudo de qué aeronaves lo utilicen para operar. Por ello, la autoridad competente debería evaluar si se aplican todos los medios posibles para minimizar el riesgo más grande al operar en un aeródromo aislado.

CAT.OP.MPA.110 Mínimos de utilización de aeródromo, CAT.OP.MPA.115 Técnica de vuelo de aproximación – aviones

265. Estas normas transponen la OPS 1./3.225 y partes de 1./3.430. Para mejorar la legibilidad de las normas, 1./3.430 se dividió en dos requisitos. El texto se ha vuelto a redactar y se ha simplificado en la medida de lo posible.
266. Como se mencionó anteriormente, las siguientes normas correspondientes del Apéndice 1 (nuevo) de OPS 1.430 se han transpuesto como AMC y están publicadas en la Decisión:
- Operaciones de despegue con un alcance visual en pista (RVR) de 400 m o superior;
 - Operaciones de aproximación de no precisión (NPA);
 - Operaciones de aproximación con guía vertical (APV);
 - Operaciones CAT I;
 - Operaciones en circuito;
 - Operaciones de aproximación visual;
 - Normas para equipo de tierra degradado o averiado; y
 - Normas para la conversión de visibilidad meteorológica notificada en RVR.

⁴⁷ Reglamento (UE) nº 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de octubre de 2010 sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE, *DO L 295, 12.11.2010, pp. 35-50*.

CAT.OP.MPA.115 Técnica de vuelo de aproximación – aviones

267. Estas normas transponen la OPS 1./3.225 y partes de 1./3.430. Para mejorar la legibilidad de las normas, 1./3.430 se dividió en dos requisitos. El texto se ha vuelto a redactar y se ha simplificado en la medida de lo posible.

CAT.OP.MPA.140 Distancia máxima desde un aeródromo adecuado para aviones bimotor sin aprobación ETOPS

268. Esta norma transpone la EU-OPS 1.245. Esto incluye la norma para los aviones turboreactores con una configuración operativa máxima de asientos para pasajeros de 19 o menos y una masa máxima de despegue inferior a 45 360 kg para aumentar el umbral de distancia hasta 180 minutos si lo aprueba la autoridad competente. Por razones legales, se añadió el subapartado (d) con los requisitos sobre cómo obtener dicha aprobación de la autoridad competente.

CAT.OP.MPA.150 Normas de abastecimiento de combustible

269. Esta norma transpone la OPS 1./3.255. La Agencia comparte el punto de vista de las partes implicadas y los grupos de revisión de reglamentación (RG) sobre que las normas de abastecimiento de combustible son un requisito crítico para la seguridad. En base al resultado de las consultas a las partes implicadas y las reacciones al CRD recibidas, la Agencia mantiene su propuesta de requerir una aprobación previa de las normas de abastecimiento de combustible y de cualquier cambio que sufran.

270. Como se mencionó anteriormente, el texto del apéndice 1 de OPS 1.225 se ha trasladado a material AMC y se publicará en la Decisión.

CAT.OP.MPA.155 Transporte de categorías especiales de pasajeros (SCP)

271. Esta norma transpone principalmente las OPS 1.260 y 1.265. También tiene como objetivo proporcionar la conexión necesaria para los futuros AMC/GM que pudieran desarrollarse como resultado de la tarea de reglamentación sobre el transporte de personas con movilidad reducida (PRM) (MDM.072) que debe iniciarse en 2012. El texto propuesto se ha vuelto a redactar teniendo en cuenta el Reglamento (CE) nº 1107/2006 sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo⁴⁸. Se ha prestado una atención particular al artículo 2(a) que proporciona una definición de «persona discapacitada» o «persona con movilidad reducida» que tiene un ámbito ligeramente más amplio que su equivalente en EU-OPS (re. ACJ OPS 1.260 en la sección 2 de JAR-OPS 1). Teniendo presente también que las normas existentes en EE.UU. para el transporte de las PRM (14 CFR Parte 382) no son aplicables a los operadores europeos, se ha pensado en garantizar que la disposición de aplicación propuesta es coherente con el principio establecido en el artículo 4(1)(a) del Reglamento (CE) nº 1107/2006. En resumen, el texto propuesto se ha desarrollado para garantizar que cumple con el Reglamento (CE) nº 216/2008 y las disposiciones de aplicación correspondientes para operaciones aéreas, así como el Reglamento (CE) nº 1107/2006.

⁴⁸ DO L 204 de 26.07.06, pp. 1-9.

CAT.OP.MPA.295 Uso del sistema anticolidión de a bordo (ACAS)

272. Esta norma transpone la OPS 1.390. El texto se ha adecuado al propuesto en el Dictamen 5/2010 para AUR.ACAS⁴⁹. AUR.ACAS se propuso con el objetivo de introducir la versión lógica anticolidión 7.1 de ACAS II como norma obligatoria en el espacio aéreo europeo.
273. Basándose en las reacciones recibidas, el Dictamen propone requisitos específicos para aviones y helicópteros.

VII. CAT.POL: Subparte C – Limitaciones de performance y operativas de la aeronave

274. Esta subparte contiene requisitos para las limitaciones de performance y operativas de la aeronave en operaciones CAT. Contiene cinco secciones:
- Sección 1 – Aviones;
 - Sección 2 – Helicópteros;
 - Sección 3 – Planeadores;
 - Sección 4 - Globos aerostáticos y
 - Sección 5 – Masa y centrado.
275. El presente Dictamen trata las secciones 1, 2 y 5.

CAT.POL.A: Sección 1 – Aviones**Generalidades**

276. Esta sección transpone las subpartes F -I de EU-OPS.
277. Esta sección consta de cuatro capítulos:
- Capítulo 1 – Requisitos generales;
 - Capítulo 2 – Clase de performance A;
 - Capítulo 3 – Clase de performance B;
 - Capítulo 4 – Clase de performance C;

Comparación con EU-OPS/JAR-OPS 3

278. Se ha mantenido el contenido normativo de las subpartes F-I. Se ha revisado la redacción para adecuar los términos utilizados en otras subpartes. En aquellos casos en los que el texto de EU-OPS permitió métodos alternativos, o bien se trasladó el texto a AMC o se eliminó, dado que requería la derogación del artículo 14 (6) si no se especificaban claramente los criterios para la alternativa.
279. El apéndice 1 de OPS 1.545(b)(1) y (c)(1) se ha trasladado a nivel de AMC.

Capítulo 2 – Clase de performance A

280. El texto normativo se ha mantenido sin cambios significativos.

⁴⁹ Disponible en el sitio web de la Agencia.

281. Basándose en los comentarios recibidos, para las aproximaciones de descenso pronunciado, los valores de altura de protección aumentaron de 50 a 60 pies para adecuarse al NPA 25B-267 y la propuesta del Subcomité de performance de las JAA.

Capítulo 3 – Clase de performance B

282. El texto normativo se ha mantenido sin cambios significativos.

Capítulo 4 – Clase de performance C

283. El texto normativo se ha mantenido sin cambios significativos.

CAT.POL.H: Sección 2 – Helicópteros

Generalidades

284. Esta sección transpone las subpartes F -I de JAR-OPS 3.
285. Esta sección consta de cuatro capítulos:
- Capítulo 1 – Requisitos generales;
 - Capítulo 2 – Clase de performance 1;
 - Capítulo 3 – Clase de performance 2;
 - Capítulo 4 – Clase de performance 3.

Operaciones hacia/desde una zona de interés público – CAT.POL.H.225

286. Una zona de interés público es una zona de aterrizaje en un hospital situado en un entorno hostil congestionado. Excepto si se trata de una base de operaciones HEMS, suscita una atenuación de los requisitos de la clase de performance 1 porque la zona de aterrizaje es demasiado pequeña para cumplir con un procedimiento de categoría A o el entorno de obstáculos da como resultado un gradiente de ascenso demasiado exigente.⁵⁰ La norma se aplica a las operaciones HEMS, así como a los transportes entre hospitales para los que no es necesaria una aprobación HEMS.
287. El operador tiene que especificar las zonas de interés público en las que no se pueden realizar las operaciones conforme a la clase de performance 1 y solicitar una aprobación para operar sin capacidad de aterrizaje forzoso seguro garantizada. Un requisito aplicable a las autoridades (ARO.OPS.220) obliga a la autoridad competente a incluir la lista de zonas de interés público en la aprobación.
288. La propuesta final corresponde a JAR-OPS 3 con algunos cambios de redacción para mejorar el texto y adecuarlo a otros requisitos. La disposición generó numerosas reacciones debido a una aplicación distinta o a la no aplicación de JAR-

⁵⁰ Para zonas de aterrizaje (en hospitales) ubicadas fuera de un entorno hostil, pueden aplicarse las disposiciones de exposición contenidas en CAT.POL.H, ya que no es una atenuación de los requisitos de clase de performance 1.

OPS 3 en los Estados miembros. Tras un extenso debate con los Estados miembros y los expertos, la Agencia concluyó que no podía establecer un expediente de seguridad que permita alterar la intención o fechas de implementación de JAR-OPS 3. Las fechas de aplicación en particular pueden ser un tema a decidir a nivel de la Comisión, ya que superan el ámbito de la legislación sobre seguridad operacional en las operaciones aéreas.

Operaciones sin capacidad de aterrizaje forzoso seguro garantizada - CAT.POL.H.305

289. Se ha incluido el apéndice 1 de JAR-OPS 3.517(a) en esta disposición de aplicación.
290. Para seguridad jurídica es necesario que el «conjunto de condiciones» sea explícito. Por tanto, algunos elementos de ACJ-2 del apéndice 1 de JAR-OPS 3.517(a) se actualizaron a documento reglamentario en lugar de dejarlos abiertos a una interpretación alternativa. El método para cumplir con dicha condición se mantiene como documento AMC.

Operaciones con helicópteros sobre un entorno hostil situado fuera de un área congestionada - CAT.POL.H.420

291. Un entorno hostil situado fuera de un área congestionada puede definirse como un entorno en el que:
- no puede realizarse un aterrizaje forzoso seguro debido a que la superficie es inadecuada;
 - los ocupantes del helicóptero no pueden protegerse de los elementos; y
 - no se proporciona respuesta/capacidad de búsqueda y rescate acordes con la exposición anticipada.
292. La fuente del apartado CAT.POL.H.420 es el apéndice 1 de JAR-OPS 3.005(e), que se basa en una evaluación de riesgo con el objetivo de proporcionar un alto nivel de protección al pasajero en operaciones de transporte aéreo comercial. En el requisito, la parte de protección del pasajero estriba en el hecho de que por definición un helicóptero monomotor operando en clase de performance 3 sobre un entorno hostil provocará un aterrizaje forzoso con posibilidad de víctimas en caso de un fallo crítico del motor.
293. Sin embargo, cuando se estableció la norma en 1999, las JAA reconocieron el impacto económico de la nueva disposición y que los helicópteros con el performance adecuado podían no estar disponibles de forma inmediata. En consecuencia, se incluyó material guía para permitir la continuidad de las operaciones existentes, en particular en:
- montaña; y
 - áreas remotas, en las no es práctico ni proporcionado eliminar las operaciones de monomotores y reemplazar la flota con helicópteros multimotor.
294. Debido a la diferente aplicación de JAR-OPS 3 en los Estados miembros, la disposición se utilizó de forma más amplia que la pretendida por las JAA en 1999;

tanto por permitir las operaciones de tales helicópteros monomotor en cualquier entorno hostil como por la aprobación de nuevos operadores.

295. Como puede que algunos helicópteros multimotor actuales no puedan cumplir los requisitos de la clase de performance 1 o 2 para vuelos a gran altitud, las disposiciones JAR-OPS 3 se han transpuesto en las disposiciones de aplicación propuestas para permitir la continuidad de tales operaciones hasta que haya disponibles helicópteros con mejor performance. Se ha realizado ciertas adaptaciones para acomodar, en la medida de lo posible, la situación de los Estados miembros.
296. Un nuevo requisito de autoridad (ARO.OPS.215) requiere que los Estados miembros designen estas zonas montañosas y remotas y que la autoridad competente revise la evaluación de riesgos y considere la justificación técnica y económica para la realización de tales operaciones antes de aprobarlas.
297. El nuevo material guía se presentará para reemplazar el material explicativo interpretativo del apéndice 1 de JAR-OPS 3.005(e), aclarando las circunstancias en las que se pueden obtener dichas aprobaciones.
298. Algunos Estados miembros y partes implicadas argumentaron que la norma propuesta no debería limitarse a zonas montañosas o remotas sino permitir operaciones en cualquier entorno hostil. Sin embargo, en el período disponible, las partes implicadas y la Agencia no pudieron recopilar los datos adecuados y establecer un caso de seguridad que hubiera mostrado la necesidad de reconsiderar el principio básico subyacente en JAR-OPS 3 (realizar la transición de las flotas a helicópteros multimotor) dados los posteriores avances tecnológicos y la creciente fiabilidad de los helicópteros monomotor. Por tanto, la Agencia considera prematuro realizar ahora cualquier cambio sustancial en norma. Se ha empezado la recopilación de los datos relevantes y está previsto iniciar una nueva tarea de reglamentación sobre este tema. Esta tarea de reglamentación también abordará el uso de helicópteros con motores alternativos.

CAT.POL.MAB: Sección 5 – Masa y centrado

Generalidades

299. Esta sección transpone la subparte J de EU-OPS y JAR-OPS 3.
300. La sección consta de dos capítulos:
 - Capítulo 1 – Aeronave motopropulsada;
 - Sección 2 – Aeronave no motopropulsada.
301. El presente Dictamen abarca solo el capítulo 1.

Capítulo 1 – Aeronave motopropulsada

Problemas específicos

302. Los requisitos de masa y centrado para aeronaves motopropulsadas se han mantenido unidos debido a que se apreciaron tan solo escasas diferencias entre

aviones y helicópteros. El texto resultante se adecuó lo más posible a los requisitos originales de EU-OPS y JAR-OPS 3. Sin embargo, se ha racionalizado y mejorado el equilibrio entre el nivel normativo y los AMC, para obtener la flexibilidad necesaria y tener en cuenta las diferentes circunstancias operacionales.

303. Los requisitos de pesaje de la aeronave se han mantenido, de momento, en CAT.POL.MAB.100(b). Se incorporarán en la Parte M durante la tarea de reglamentación MDM.047. Esta tarea incluirá una evaluación de los sujetos/organizaciones encargadas de realizar el pesaje de la aeronave.
304. Se han incluido criterios adicionales para la aprobación de las masas normalizadas para carga de elementos distintos de pasajeros y equipaje en CAT.POL.MAB.100(f).
305. En CAT.POL.MAB.105(a) se ha eliminado la aprobación para omitir algunos datos de la documentación de masa y centrado, puesto que la intención no es que se omitan esos datos, sino que se faciliten en otro lugar de modo que estén disponibles para su uso.
306. Las disposiciones sobre documentación de masa y centrado se han ampliado (CAT.POL.MAB.105(e)) para englobar el uso de diferentes tipos de sistemas de a bordo de masa y centrado de forma que se traten los sistemas existentes no recogidos en EU-OPS/JAR-OPS 3.

VIII:CAT.IDE: Subparte D – Instrumentos, datos, equipos

307. Esta subparte contiene requisitos generales para operaciones CAT. Consta de cuatro secciones:
 - Sección 1 – Aviones;
 - Sección 2 – Helicópteros;
 - Sección 3 – Planeadores; y
 - Sección 4 - Globos aerostáticos.
308. El presente Dictamen contiene las secciones 1 y 2.
309. Las secciones 1 y 2 transponen las subpartes K y L de EU-OPS y JAR-OPS 3.
310. El texto se ha redactado de forma general manteniendo los objetivos basados en performance cuando ha sido conveniente, por ejemplo: a nivel de norma y proporcionando especificaciones de sistemas/equipo y medios de cumplimiento a nivel de AMC.
311. Los requisitos de equipo se separaron de los requisitos puramente operativos, p. ej.: en el uso de equipo, que se trató adecuadamente en CAT.OP.
312. La numeración de las normativas se ha mantenido consecutiva en cada sección, dando el mismo número y título a las normas con el mismo objeto para aviones y helicópteros. Siempre que una norma era específica para aviones, dicho número se ha saltado para helicópteros y viceversa.
313. Se han aclarado los requisitos de aprobación en CAT.IDE.A/H.100 sobre instrumentos y equipo requerido en la subparte CAT.IDE, conforme a los

- requisitos de la Parte 21. Se han añadido disposiciones para garantizar que los instrumentos y el equipo no requerido en la Parte CAT que no necesita aprobación conforme a la Parte 21 no se utilizan para funciones de seguridad y no afectan a la aeronavegabilidad.
314. Se ha introducido un nuevo requisito, CAT.IDE.A/H.105 Equipo mínimo para el vuelo, para tratar las operaciones con elementos averiados conforme a OPS 1.030/3.030.
315. Se han actualizado los requisitos para registradores de datos de vuelo conforme al NPA-OPS 39B (FDR Tipo 1A). También se han tenido en consideración el NPA-OPS 48A Registro de comunicaciones por enlace de datos para aeronaves de nueva construcción y el NPA-OPS 67 Registradores de datos de vuelo tipo IVA para helicópteros.
316. Se ha eliminado la primera parte del requisito original de equipo para el vuelo en condiciones de hielo en CAT.IDE.A/H.165, pues ya se trata en los Requisitos esenciales 2.a.5.
317. La fecha de obligatoriedad del registro de comunicaciones por enlace de datos debería corresponder preferiblemente a la fecha en que el enlace de datos se utilice para las comunicaciones esenciales en VHF. Sin embargo, muchos comentarios solicitaban que se avisara con suficiente antelación con el fin de evitar costosas modernizaciones de equipos. Por lo tanto, se propuso la obligatoriedad del registro de comunicaciones por enlace de datos dos años después de la entrada en vigor del Reglamento OPS, p. ej.: el 8 de abril de 2014.
318. CAT.IDE.A(H).250 Extintores portátiles: se ha eliminado la disposición de OPS que obligaba al uso del agente extintor halón para cumplir con el Reglamento (CE) nº 1005/2009 que prohibía su uso. La norma contiene un objetivo de seguridad general sobre la eficacia del agente extintor de fuego. Esto permite el uso de halón en el período de transición.
319. El requisito que hacía referencia al indicador de radiación cósmica (OPS 1.680/3.680) se ha eliminado, ya que el Reglamento de base, que solo trata la minimización de los riesgos de seguridad, no proporciona base legal para su transporte, p. ej.: problemas de salud. Esta eliminación también evita el solapamiento con otra legislación europea, en particular la referente a salud y seguridad en el trabajo o a la protección contra radiaciones (Directiva 96/29/Euratom del Consejo de 13 de mayo 1996).

Sección 1 – Aviones

320. Se han mejorado los requisitos sobre fusibles eléctricos de repuesto (CAT.IDE.A.110), de acuerdo con OACI y EU-OPS y JAA NPA-OPS 43.
321. La reducción de algunos instrumentos y equipos requeridos en operaciones VFR diurnas, para aquellos aviones en los que el cumplimiento requeriría modernización de equipos y que estaba sujeta a la aprobación por parte de la autoridad, se otorga ahora directamente en la norma para garantizar la aplicación uniforme en los Estados miembros.
322. Se ha añadido un requisito para un sistema de sujeción para el torso (UTR) en aviones pequeños, CAT.IDE.A.205, conforme al NPA 26-20 para aviones con una

MTOM igual o inferior a 5 700 kg, siguiendo la recomendación de la junta de investigación de un accidente dirigida a las autoridades competentes de Reino Unido (CAA UK) y el consiguiente estudio realizado por dicha autoridad.

323. También se ha proporcionado una definición de UTR dando flexibilidad a las soluciones de diseño existentes. Un repaso a los comentarios deja claro que EU-OPS no era coherente en el uso del término «arnés de seguridad». Aunque parece de sentido común que un arnés de seguridad incluye un cinturón de seguridad y dos cintas para hombros, hay numerosos aviones que pueden no cumplir los requisitos aplicables. Las excepciones que ha recibido la Comisión Europea en virtud de EU-OPS confirman este punto. Se recibieron algunos comentarios sobre permitir el uso de cinturones de seguridad con una cinta de hombros diagonal en el asiento del observador en el compartimento de la tripulación de vuelo en aviones en los que no era viable la fijación de un arnés de cuatro puntos. Teniendo en cuenta los últimos desarrollos en diseño de interiores de aeronaves, es posible que diferentes soluciones de diseño de sistemas de sujeción del torso superior puedan proporcionar el mismo nivel de mejora de la seguridad para estos asientos de observador.
324. Se han introducido requisitos sobre TAWS clase A y clase B (CAT.IDE.A.150) de acuerdo con NPA-OPS 39B.

Sección 2 – Helicópteros

325. Tras los comentarios al CRD, se mantiene la reducción de los requisitos de oxígeno para pilotos (CAT.IDE.H.240), como se proporcionaban originalmente en JAR-OPS 3, para helicópteros distintos de los complejos operados entre 10 000 pies y 13 000 pies. Las exenciones posteriores para pequeñas incursiones entre 13 000 pies y 16 000 pies, previstas originalmente en JAR-OPS 3 con una aprobación específica de la autoridad, tendrán que tratarse por medio del artículo 14 del Reglamento de base. Estas exenciones posteriores no concuerdan con las SARP de OACI y para que sean aprobadas deberían basarse en medidas paliativas específicas (p. ej.: la experiencia del operador, la adaptación psicológica del piloto a ciertas altitudes). Además, normalmente solo serían factibles en ciertas regiones (por ejemplo, zonas montañosas).

Anexo V - Parte SPA

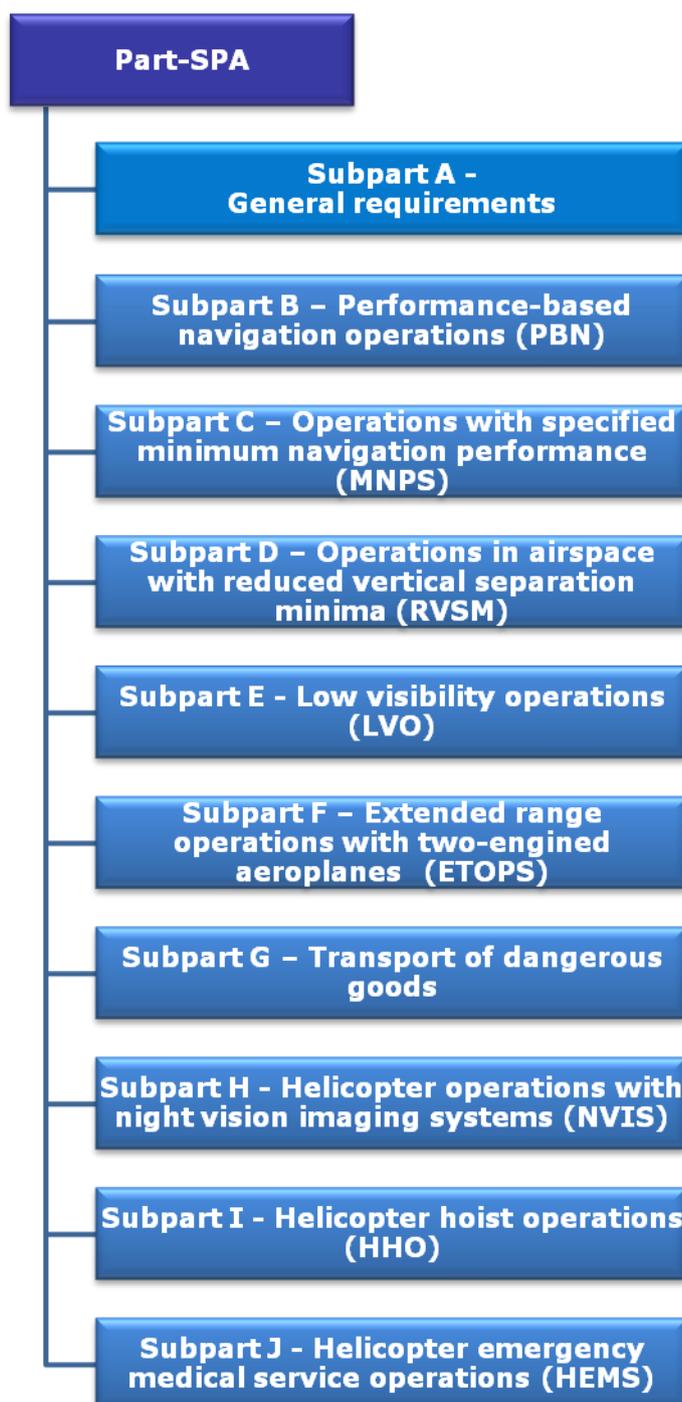
I. Ámbito

326. La Parte SPA contiene requisitos de operador para operaciones que requieren aprobaciones específicas.

327. La Parte SPA consta de 10 subpartes:

- la primera subparte contiene requisitos generales, que son aplicables a las nueve aprobaciones específicas tratadas en la Parte SPA;
- los requisitos para las nueve aprobaciones específicas se recogen para cada una de ellas en una subparte independiente.

El cuadro que aparece a continuación ofrece un resumen de la estructura de la Parte SPA.

Figura 11: Estructura de la Parte-SPA

328. Los requisitos de la Parte SPA son aplicables a operadores tanto comerciales como no comerciales con las siguientes excepciones:
- SPA.ETOPS solo se aplica a operaciones CAT de aviones; y
 - SPA.NVIS, SPA.HHO y SPA.HEMS solo se aplican a operaciones CAT de helicópteros.

II. Perspectiva general de las reacciones

329. En general, las reacciones recibidas mostraron un apoyo global a la versión del CRD de la Parte SPA.

III. Perspectiva general de las diferencias**Diferencias con EU-OPS/JAR-OPS 3**

330. El cuadro siguiente ofrece un resumen de las diferencias intencionadas con EU-OPS y JAR-OPS 3.

Cuadro 9: Diferencias con EU-OPS/JAR-OPS 3

Referencia EU-OPS/JAR-OPS3	Referencia EASA-EU	Descripción de la diferencia	Justificación
Apéndice 1 de JAR-OPS 3.005(f) subapartado (c)(2)	SPA.HEMS.125	Los requisitos de performance se han modificado para reflejar el HSST WP de las JAA y las posiciones de las partes implicadas tras la consulta del NPA.	Inclusión del HSST WP de las JAA.
Apéndice 1 del JAR-OPS 3.175	N/A	Eliminación de la aprobación mar adentro.	No se facilitaron los criterios objetivos en JAR-OPS 3.

Diferencias con el anexo 6 de la OACI

331. El Dictamen no contiene requisitos que sean menos restrictivos que las normas de OACI aplicables en la actualidad.

IV. Lista de tareas de reglamentación propuestas

332. Durante las fases de consulta con las partes implicadas se han identificado una serie de elementos que, si se hubieran tratado en el presente Dictamen, hubieran sobrepasado el mandato de la Agencia de transponer el contenido de las normas existentes. Sin embargo, estos elementos se han documentado y se tratarán en tareas de reglamentación independientes para permitir una consulta adecuada con cada parte implicada y su participación. El cuadro siguiente ofrece un resumen de las tareas de reglamentación propuestas.

Cuadro 10: Tareas de reglamentación propuestas

Parte, referencias normativas	Ámbito	Referencia a RMP
SPA	Aprobación para la realización de operaciones mar adentro	OPS.093
SPA.LVO, CAT.OP.MPA.110, SPA.ETOPS	Una revisión general de EU-OPS subparte E. Esto afecta a las normas específicas sobre operaciones con procedimiento de aproximación con guía vertical (APV), operaciones LTS CAT I, OTS CAT II y operaciones que utilizan sistema de visión mejorada (EVS), modificaciones recientes de los SARP de OACI, nuevos avances técnicos, como sistemas de visión sintéticos (SVS).	OPS.083
SPA.NVIS	Desarrollo de normas proporcionales para operaciones NVIS distintas de las operaciones CAT(H)	OPS.096
SPA.HHO	Desarrollo de una sección para todas las operaciones de carga externa con humanos, en lugar de tener estos requisitos repartidos entre la Parte SPA y la Parte SPO.	OPS.067
SPA.HEMS	Transposición de TGL-43 de las JAA	OPS.057

V. SPA.GEN: Subparte A – Requisitos generales**Generalidades**

333. Esta subparte contiene requisitos generales para los operadores para la obtención y conservación de una aprobación específica. Esta subparte debería leerse junto con la subparte que contiene los requisitos para una aprobación específica.

SPA.GEN.100 Autoridad competente

334. Este requisito define la autoridad competente y distingue entre operadores comerciales y no comerciales.

335. Para mantener el cumplimiento del anexo 6 de OACI Parte II, este requisito estipula que para los operadores no comerciales que utilicen aeronaves registradas en un tercer país, las aprobaciones específicas para PBN, MNPS y RVSM debería emitirlas el tercer país Estado de matrícula.

SPA.GEN.105 Solicitud de una aprobación específica

336. La Agencia incluyó una referencia a «datos de idoneidad operacional (OSD) establecidos de acuerdo con el Reglamento (CE) nº 1702/2003 de la Comisión». Los datos de idoneidad operacional son un conjunto de datos que se le requieren al fabricante de la aeronave durante el proceso de certificación de tipo para garantizar la operación segura del tipo de aeronave. Algunos de estos datos serán obligatorios para los operadores mientras tengan que desarrollar sus listas de equipo mínimo (MEL) y programas de formación basándose en ellos. Por tanto los OSD representan los requisitos mínimos para un tipo de aeronave para garantizar un nivel de seguridad operacional armonizado.
337. El CRD al NPA 2009-01 «Certificado de idoneidad operacional» y «Directivas de seguridad», publicado el 13 de mayo de 2011, proporciona más explicaciones.

SPA.GEN.110 Atribuciones de un operador titular de una aprobación específica

338. El requisito establece que están documentadas aprobaciones específicas para operaciones no comerciales en la «lista de aprobaciones específicas» y para operaciones comerciales en las «especificaciones de operaciones». (OPSPECS). Los correspondientes requisitos de autoridad se especifican en la Parte-ARO. Los formularios para las «OPSPECS» y la «lista de aprobaciones específicas» se presentan como apéndices II y III de la Parte-ARO.

SPA.GEN.115 Cambios de las operaciones sujetas a una aprobación específica

339. Este requisito especifica que cualquier cambio que afecte a las condiciones de una aprobación específica necesita la aprobación previa por parte de la autoridad competente. Esto incluye el desarrollo de medios de cumplimiento alternativos.
340. Por tanto, debería advertirse que los requisitos SPA y el material de los AMC correspondientes tienen que desarrollarse con la intención de que los medios de cumplimiento alternativo propuestos por los operadores comerciales y no comerciales necesiten la aprobación previa por parte de la autoridad competente.

SPA.GEN.120 Validez permanente de una aprobación específica

341. Este requisito se basa en el concepto de la validez continuada de las aprobaciones, lo que coincide con el enfoque adoptado para el resto de aprobaciones y certificados relativos al operador.
342. La Agencia añadió una referencia a los OSD como criterios adicionales para el mantenimiento de la validez de una aprobación específica.

VI. SPA.PBN: Subparte B – Operaciones de navegación basada en la performance (PBN)**Generalidades**

343. Esta subparte trata la aprobación específica de operaciones en espacio aéreo designado donde están establecidas las especificaciones de navegación basada en la performance (PBN). Incluye las siguientes especificaciones:
- RNAV10;

- RNP4;
- RNAV1;
- RNP1 básica;
- RNP APCH;
- RNP AR APCH⁵¹.

344. Esta subparte transpone la EU-OPS 1.243.

SPA.PBN.100 Operaciones PBN

345. La Agencia requiere una aprobación específica para todas las operaciones PBN, excepto para RNAV5 (B-RNAV). La Agencia concluyó que las operaciones en espacio aéreo RNAV5 no constituyen una operación crítica para la seguridad como para justificar una aprobación específica.

346. La Agencia coincidió con la opinión de algunos operadores no comerciales de establecer una distinción entre operaciones comerciales y no comerciales y de reevaluar la necesidad y la pertinencia del concepto de aprobaciones operacionales. Por tanto, la agencia intenta iniciar la tarea de reglamentación MDM.062 con el siguiente ámbito:

- desarrollo de normas para la Parte-FCL sobre los requisitos de formación de operaciones PBN;
- revisión de la justificación de la necesidad de una aprobación operacional para cada operación PBN para los operadores CAT, NCC y NCO y la evaluación de la existencia de alternativas a la aprobación operacional, es decir, requisitos en la Parte-FCL; y
- el desarrollo de un AMC para la aprobación operacional en SPA.PBN que se base en el material existente de los AMC 20.

347. Un GM para este requisito proporcionará más información sobre los criterios para la aprobación y la operación, como se especifica en el material de los AMC 20 y/o en el Documento 9613 de OACI (Manual PBN).

VII. SPA.MNPS: Subparte C – Operaciones con especificaciones de performance mínima de navegación (MNPS)

Generalidades

348. Esta subparte contiene los requisitos para la aprobación específica para que se permita operar en el espacio aéreo designado con especificaciones de performance mínima de navegación (MNPS), de conformidad con los procedimientos suplementarios regionales.

349. La subparte MNPS transpone las EU-OPS 1.243 y 1.870.

⁵¹ RNAV: navegación de área; RNP: performance de navegación requerida; AR: autorización requerida; APCH: aproximación.

VIII.SPA.RVSM: Subparte D – Operaciones en espacio aéreo con separación mínima vertical reducida (RVSM)**Generalidades**

350. Esta subparte contiene los requisitos para la aprobación específica para operar en espacio aéreo designado donde se aplique una separación vertical mínima reducida de 300 m (1 000 pies)
351. Esta subparte transpone la EU-OPS 1.241 y contiene partes del texto normativo de la TGL 6 (Material guía sobre la aprobación de aeronaves y operadores para volar en espacio aéreo por encima del nivel de vuelo FL 290 donde se aplica una separación vertical mínima de 300 m (1 000 pies)).

IX. SPA.LVO: Subparte E – Operaciones con visibilidad reducida (LVO)**Generalidades**

352. Esta subparte contiene la aprobación específica para operaciones con visibilidad reducida, que consta de las siguientes operaciones:
- operación de despegue con baja visibilidad (LVTO);
 - operación de Categoría I inferior a la norma (LTS CAT I);
 - Operación de Categoría II (CAT II);
 - Operación de Categoría II distinta de la norma (OTS CAT II);
 - Operación de Categoría III (CAT III); y
 - la operación de aproximación que utilice sistemas mejorados de visión (EVS) para los que se aplica un crédito operacional en los mínimos del alcance visual en pista (RVR).
353. Esta sección transpone las normas relativas a LVO de la subparte E de EU-OPS y JAR-OPS 3.

SPA.LVO.100 Operaciones con visibilidad reducida (LVO);

354. Este requisito define qué operaciones constituyen una LVO.
355. Las operaciones LVO con los mínimos de operación más bajos se definen en el «Anexo I - Definiciones de términos utilizados en los anexos II-VIII» (Anexo I - Definiciones).
356. En cumplimiento de la EU-OPS, las operaciones LVO se definen como un despegue con RVR inferior a 400 m. La EU-OPS requiere un programa de entrenamiento para las LVTO y aprobaciones específicas posteriores para los despegues con un RVR inferior a 150 m y para despegues con un RVR inferior a 125 m. El requisito propuesto coincide con estas disposiciones, pero cambia ligeramente el concepto. Hay una única aprobación para los LVTO, que especificará el mínimo operativo aprobado.

357. La Agencia comparte la opinión de la mayoría de partes implicadas de que la EU-OPS clasifica las operaciones EVS como un LVO, por ejemplo, en el apéndice 1 de OPS 1.450 o en el apéndice 1 de OPS 1.455. El texto normativo propuesto aclara que tales operaciones EVS deberían tratarse con las LVO para las que se aplican créditos operacionales sobre mínimos RVR.

SPA.LVO.110 Requisitos operacionales generales

358. La Agencia transpuso el contenido del apéndice 1 a la OPS 1.455 m(b)(2)(ix), que requiere un radioaltímetro para determinar las llamadas de altura inferior a 200 pies sobre el umbral del aeródromo. Basándose en las consultas de las partes implicadas la Agencia mantiene este requisito también para las operaciones que utilizan EVS y no propuso un cambio de la EU-OPS a este respecto.
359. Para las operaciones LVO que utilizan EVS, teniendo en cuenta toda la documentación disponible, todavía están en evaluación las posibles modificaciones de los actuales requisitos de equipo de la EU-OPS para determinar las llamadas de altura, así como sus implicaciones en los mínimos de utilización de aeródromo para operaciones NPA, APV y PA.

SPA.LVO.115 Condiciones del aeródromo

360. Este requisito aclara que, de acuerdo con EU-OPS, una LVO solo puede realizarse si el aeródromo seleccionado tiene procedimientos con visibilidad reducida (LVP) establecidos. Este requisito se aplica a todas las operaciones con visibilidad inferior a 800 m.
361. Un subapartado adicional requiere que, en aeródromos fuera de la Unión Europea, donde posiblemente no se utilice el término LVP, el operador garantizará que para esos aeródromos se hallen en vigor procedimientos equivalentes que cumplan los requisitos de LVP.

Futuras tareas de reglamentación

362. Dentro el mandato otorgado a la Agencia, el texto normativo existente de la EU-OPS se revisó solo en los casos donde se hizo necesaria la corrección de errores obvios, eran necesarias modificaciones esenciales en interés de la seguridad operacional, o la intención de la norma era ambigua.
363. La Agencia tiene en cuenta que es necesaria una revisión general de los requisitos emanados de la subparte E. Esto afectará en particular a las normas sobre las operaciones APV (procedimiento de aproximación con guía vertical), las operaciones LTS CAT I, las operaciones OTS CAT II y las operaciones con EVS. Para esto, se necesita una tarea de reglamentación dedicada, que también tenga en cuenta las modificaciones recientes de los SARP de OACI y los nuevos avances técnicos, como los sistemas de visión sintéticos (SVS).

X. SPA.ETOPS: Subparte F – Operaciones de alcance extendido con aviones bimotores (ETOPS)**Generalidades**

364. Esta subparte contiene los requisitos para la aprobación específica de operaciones de alcance extendido con aviones bimotores en operaciones CAT.
365. Esta subparte transpone la EU-OPS 1.246.

Tareas de reglamentación actuales y futuras

366. Debería tenerse en cuenta que estos requisitos sufrirán posteriores modificaciones en un futuro próximo por los siguientes motivos:
- el material correspondiente a los AMC 20-6 se propuso en el NPA 2008-01 y la Decisión se publicó el 16 de diciembre de 2010;
 - a principios de 2012, se espera que la OACI publique una declaración que contenga las modificaciones propuestas para extender el alcance de las operaciones, admitiendo no solo los aviones bimotores sino también aviones con más de dos motores; y
 - como se mencionó anteriormente, necesitan actualizarse los mínimos de planificación para el aeródromo de alternativa de ETOPS para incluir operaciones APV.

XI: SPA.DG: Subparte G – Transporte de mercancías peligrosas**Generalidades**

367. Esta subparte contiene la aprobación específica para el transporte de mercancías peligrosas como se define en las Instrucciones técnicas de la OACI. Esta transpone la subparte R de la EU-OPS / JAR-OPS 3 y el NPA-OPS 70 de las JAA.

Comparación con EU-OPS / JAR-OPS 3

368. La Agencia propone una referencia dinámica a las Instrucciones técnicas de la OACI. Por tanto, en las disposiciones de aplicación no se repiten los extractos de las Instrucciones técnicas. Por tanto, la SPA.DG es más corta que las subpartes R de EU-OPS y JAR-OPS 3. Solo se han especificado los requisitos que especifican responsabilidades particulares del operador.

XII. SPA.NVIS: Subparte H – Operación con helicóptero con sistemas de visión nocturna de imágenes**Generalidades**

369. Esta subparte contiene la aprobación específica para operaciones bajo VFR nocturnas con la ayuda de sistemas de visión nocturna de imágenes (NVIS) en operaciones CAT de helicópteros. Transpone la JAR-OPS 3.005(j) y TGL-34.

370. La TGL-34, cuando se propuso inicialmente, estaba basada parcialmente en la experiencia militar y contenía elementos específicos de las operaciones militares, por ejemplo, una recomendación para el uso de luces infrarrojas. En operaciones CAT no hay necesidad de realizar operaciones encubiertas y tal recomendación se ha eliminado.

SPA.NVIS.100 Operaciones con sistemas de visión nocturna de imágenes (NVIS)

371. Se ha incluido texto para limitar la aplicación a aquellos operadores de helicópteros que sean titulares de un AOC para operaciones CAT.

SPA.NVIS.120 Mínimos operativos NVIS

372. Los mínimos operacionales NVIS no deberían ser inferiores a los mínimos meteorológicos VFR para el tipo de operaciones nocturnas. El NVIS es una ayuda para mejorar la indicación visual durante la noche; por tanto los mínimos para VFR nocturno se mantienen como se definen para la actividad en la que se utiliza NVIS, por ejemplo, se aplican los mínimos HEMS cuando se realizan operaciones HEMS con la ayuda de NVIS.

SPA.NVIS.130 Requisitos de la tripulación de vuelo para operaciones NVIS

373. El texto se ha adaptado para diferenciar, con fines de composición de tripulaciones, entre los requeridos para la certificación, los tipos específicos de operación y el manual de operaciones. La norma se ha adaptado mediante una separación en subapartados que establece los criterios específicos para la selección, experiencia, cualificación, experiencia reciente y composición de la tripulación. Los requisitos de entrenamiento y verificación se establecen para la tripulación de vuelo y los miembros de la tripulación técnica.

SPA.NVIS.140 Información y documentación

374. Este nuevo apartado, comparado con TGL-34, especifica qué elementos específicos de NVIS han de tratarse en el manual de operaciones.

Futuras tareas de reglamentación

375. La posibilidad de utilizar NVIS para todos los tipos de aeronaves era una pretensión de NPA 2009-2b. Sin embargo, la TGL-34 se desarrolló para helicópteros CAT y las propuestas de NPA podrían ser demasiado restrictivas para otras operaciones. La publicación de requisitos exclusivos de NVIS para operaciones distintas de las CAT y de helicópteros podría ser el objeto de una futura tarea de reglamentación (OPS.096). Actualmente no hay conocimiento de tales operaciones y los expertos continúan indecisos sobre lo que resultaría apropiado para dichos tipos de operaciones. Por tanto, la subparte SPA.NVIS está limitada a operaciones CAT de helicópteros pendiente del resultado de la futura tarea de reglamentación.

XIII.SPA.HHO: Subparte I – Operaciones de vuelo de helicópteros con grúas de rescate

Generalidades

376. Esta subparte contiene los requisitos para la aprobación específica de las operaciones de helicópteros con grúa de rescate (HHO). Transpone el apéndice 1 de JAR-OPS 3.005(h) y propone la JAA NPA-OPS 69.
377. La Agencia advirtió que se habían realizado varios comentarios sobre las operaciones con grúa durante misiones de búsqueda y rescate. Se considera que la búsqueda y rescate, así como el rescate de montaña quedan fuera de las competencias de la Agencia. Por tanto, estos comentarios, que indican que ciertos requisitos no debería aplicarse a tales operaciones, se han dejado a un lado.
378. La búsqueda y rescate y servicios similares continúan siendo responsabilidad de los Estados miembros de forma individual. Los Estados deben garantizar la realización de tales servicios, en la medida de lo posible, según los objetivos del Reglamento de base.
379. Algunos comentarios mostraban preocupación por la ausencia de reglamentos adecuados para el trabajo aéreo. Las HHO, ya especificadas en la JAR-OPS 3, siempre se han considerado como una actividad CAT, por tanto los requisitos de fiabilidad del motor frente a los fallos de acuerdo con los requisitos de certificación de clase D operaciones de carga externa con humanos (HEC). Las operaciones HEC de clase A, B y C (actividades no CAT) se tratarán en la Parte SPO requiriendo al operador que establezca procedimientos operativos estándar (SOP) adecuados. En los grupos de revisión se consiguió el consenso para este enfoque.

SPA.HHO.100 Operaciones de vuelo de helicópteros con grúas de rescate (HHO)

380. Ahora esta norma solo contiene elementos para la aprobación HHO adicional; el resto de elementos están cubiertos por la expedición del AOC, que es una de las condiciones a cumplir. Por tanto, el requisito trata solo las variaciones del AOC.

SPA.HHO.110 Requisitos de equipos para HHO

381. La HHO trata las operaciones CAT (HEC clase D); por tanto los sistemas de dispositivos de transporte de personas (PCDS) están sujetos a la aprobación de aeronavegabilidad. La aprobación para la grúa y el equipo asociado contendrá instrucciones de mantenimiento de la aeronavegabilidad y el operador es responsable de garantizar que se lleva a cabo.

SPA.HHO.115 Comunicación HHO

382. El texto se ha mejorado para aclarar que el «personal de tierra» debería estar en el lugar de operaciones HHO. Sin embargo, al realizar operaciones HHO en un lugar de operaciones HEMS no debería haber personal de tierra in situ; por tanto se ha incluido una mejora para HHO en un lugar de operaciones HEMS.

SPA.HHO.125 Requisitos de performance para HHO

383. Las operaciones HHO no dependen de las clases de performance; el problema de performance se trata específicamente en la norma.
384. Algunos comentarios mostraban preocupación por la aplicabilidad de la fiabilidad del motor frente a los fallos. El requisito fundamental respecto a las operaciones HHO realizadas como CAT es que el helicóptero debería ser capaz de mantener un fallo crítico del motor sin riesgo para la persona/carga suspendida, terceros o propiedades. Se está transfiriendo a un pasajero de pago con la grúa, no a un miembro de la tripulación. La fiabilidad del motor frente a los fallos impide que los helicópteros certificados en categoría B realicen este tipo de operación CAT.

SPA.HHO.130 Requisitos de tripulación de vuelo para HHO

385. La norma se ha adaptado mediante una separación en subapartados que establece los criterios específicos para la selección, experiencia, cualificación, experiencia reciente y composición de la tripulación. Los requisitos de entrenamiento y verificación se establecen para la tripulación de vuelo y la tripulación técnica, así como el requisito de una instrucción específica para pasajeros HHO.

SPA.HHO.140 Información y documentación

386. Algunos comentarios solicitaron la reintroducción del requisito de un suplemento al manual de operaciones. El requisito de un suplemento no sería una norma objetiva, ya que evitaría un manual de operaciones integrado. Sin embargo, este apartado define ahora qué elementos específicos de HHO se tratarán en el manual de operaciones requerido por la ORO.MLR. El operador decidirá la mejor forma de incluir estos elementos, que puede ser en forma de suplemento.

Futuras tareas de reglamentación

387. Se recibieron comentarios referentes a HHO en operaciones no CAT. Se inició una tarea de reglamentación (OPS.067) para examinar con mayor detalle las normas incluidas en la Parte-SPO y si todas las operaciones HHO se van a tratar en la Parte-SPA.

XIV. SPA.HEMS: Subparte J – Operaciones de servicio médico de emergencias con helicóptero**Generalidades**

388. Esta subparte contiene los requisitos para la aprobación específica para los servicios médicos de emergencia con helicóptero (HEMS). Transpone el apéndice 1 de JAR-OPS 3.005(d) y parcialmente el documento de trabajo HSST-WP-07-03.4.

Performance del helicóptero

389. La norma se ha mejorado para reflejar mejor la filosofía HEMS transpuesta desde las JAA. Ahora los requisitos distinguen claramente entre: la «base de operaciones HEMS» - donde, en caso de entorno hostil congestionado, debería haber «riesgo cero»; el hospital ubicado en un entorno hostil - donde el riesgo debería minimizarse hasta un objetivo de nivel de seguridad aceptable - por eso la referencia a la aprobación incluida en CAT.POL.H.225; el hospital ubicado fuera de un entorno hostil congestionado - donde CAT.POL.H.305 ya proporciona la reducción; y «lugares de operaciones HEMS» - donde el riesgo es tan bajo como sea posible.

SPA.HEMS.100 Servicios médicos de emergencias con helicóptero (HEMS)

390. Ahora esta sección solo contiene elementos para la aprobación HEMS adicional; el resto de elementos están cubiertos por la expedición del AOC, que es una de las condiciones a cumplir. Por tanto, el requisito trata solo las variaciones del AOC.

SPA.HEMS.120 Mínimos operacionales HEMS

391. Como la tripulación mínima es siempre un piloto y un miembro de la tripulación técnica HEMS, a esta composición de tripulación se le aplican los mínimos operativos de piloto único. Los mínimos operativos de dos pilotos se aplican solo a aquellas tripulaciones formadas por dos pilotos. El miembro de la tripulación técnica HEMS no es un piloto y por tanto la operación no puede acreditarse como tal. El hecho de que los mínimos operativos de piloto único ya son inferiores a los mínimos operativos estándar ya está teniendo en cuenta al miembro de la tripulación técnica HEMS adicional (consulte también SPA.HEMS.130).

SPA.HEMS.125 Requisitos de performance para operaciones HEMS

392. Se ha añadido texto como resultado de la consulta sobre HSST/WP-07/03.4. Los requisitos establecidos para exposición (este término se utiliza para evitar el término que ya no es correcto «operaciones sin capacidad de aterrizaje forzoso seguro garantizada») durante el despegue y el aterrizaje en los casos definidos en (b).

SPA.HEMS.130 Requisitos de la tripulación de vuelo

393. La norma se ha adaptado mediante una separación en subapartados que establece los criterios específicos para la selección, experiencia, cualificación, experiencia reciente y composición de la tripulación. Los requisitos de entrenamiento y verificación se establecen para la tripulación de vuelo y la tripulación técnica.

394. Los 30 minutos de vuelo con la única referencia de los instrumentos pretenden ser un procedimiento paliativo para prevenir que los pilotos pierdan el control cuando de forma inadvertida entran en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (IMC). Puesto que no es un procedimiento reconocido en el sentido

de FCL, no hay necesidad de requerir que un instructor de vuelo (FI) enseñe este punto.

395. Tanto para claridad legal como por los comentarios recibidos, las circunstancias excepcionales bajo las que la tripulación puede reducirse se han detallado en (e)(1).

SPA.HEMS.135 Instrucciones a los pasajeros

396. Durante una operación HEMS es bastante común que los pacientes estén inconscientes o bajo la influencia de medicamentos hasta el punto de estar gravemente incapacitados. Además, deben ir sujetos a una camilla de forma que les sea imposible moverse. En esos casos no es posible proporcionar instrucciones de seguridad similares a las de un pasajero «normal» de transporte aéreo. El comandante y el personal médico del vuelo serán quienes evalúen en qué medida es capaz un paciente de entender las instrucciones y de facilitar instrucciones adecuadas a la situación médica de dicho paciente.

SPA.HEMS.140 Información y documentación

397. Algunos comentarios solicitaron la reintroducción del requisito de un suplemento al manual de operaciones. El requisito de un suplemento no sería una norma objetiva, ya que evitaría un manual de operaciones integrado. Sin embargo, este apartado define ahora qué elementos específicos de HEMS se tratarán en el manual de operaciones requerido por la ORO.MLR. El operador decidirá la mejor forma de incluir estos elementos, que puede ser en forma de suplemento.
398. Algunos elementos contenidos inicialmente en los AMC/GM se han incluido ahora en la disposición de aplicación para mantener la coherencia en las aprobaciones específicas para operaciones de helicópteros.

SPA.HEMS.150 Suministro de combustible

399. Este texto se ha incluido, ya que un comentario indicó la necesidad de realizar disposiciones apropiadas para las operaciones HEMS, sugiriendo que la mejora contenida originalmente en el apéndice 1 de JAR-OPS 3.005(f) también debería aplicarse al HEMS.

SPA.HEMS.155 Reabastecimiento de combustible durante el embarque, desembarque o permanencia a bordo de los pasajeros

400. Este texto se ha vuelto a introducir para tratar el caso específico de las operaciones HEMS, en las que un paciente puede no ser capaz de abandonar el helicóptero por sí mismo, en caso de emergencias durante la actividad de repostaje.

ACRÓNIMOS/ABREVIATURAS UTILIZADAS EN LA PARTE-CAT Y EN LA PARTE-SPA**- solo para consulta -**

AAC	comunicación aeronáutica administrativa
AAD	desviación respecto a la altitud asignada
AAL	por encima del nivel del aeródromo
AC	corriente alterna
ACAS II	sistema anticolidión de a bordo II
ADF	radiogoniómetro automático
ADG	generador de excitación por aire
ADS	vigilancia dependiente automática
ADS-B	vigilancia dependiente automática - radiodifusión
ADS-C	vigilancia dependiente automática - contrato
AeMC	centro de medicina aeronáutica
AEO	todos los motores operativos
AFCS	sistema de mando automático de vuelo
AFM	manual de vuelo de la aeronave
AFN	notificación de vuelo de aeronave
AFN	notificación sobre equipo para servicio ATS
AGL	sobre el nivel del terreno
AHRS	sistema de referencia de actitud y curso
AIS	servicio de información aeronáutica
ALS	sistema de iluminación de aproximación
ALSF	sistema de iluminación de aproximación con luces destellantes en secuencia
AMC	medios de cumplimiento aceptables
AMSL	sobre el nivel medio del mar
ANP	performance de navegación real
AOC	certificado de operador aéreo
APCH	aproximación
APU	grupo auxiliar de energía
APV	procedimiento de aproximación con guía vertical
AR	ruta ATS
AR	autorización requerida
AR	requisitos aplicables a las autoridades

ARA	aproximación con radar de a bordo
ASC	Comité de Seguridad Aérea
ASDA	distancia de aceleración-parada disponible
ATC	control de tránsito aéreo
ATO	organización de instrucción reconocida
ATPL	licencia de piloto de transporte de línea aérea
ATQP	programa alternativo de entrenamiento y cualificación
ATS	servicios de tránsito aéreo
AVGAS	combustible de aviación
AVTAG	combustible de alta volatilidad
B-RNAV	navegación de área básica
BALS	sistema de iluminación de aproximación básico
CAP	parámetros de acceso del controlador
CDFA	aproximación final en descenso continuo
CDL	lista de desviación de la configuración
CFIT	impacto contra el suelo sin pérdida de control
CG	centro de gravedad
cm	centímetros
CM	gestión de configuración/contexto
CMA	enfoque de supervisión continua
CMV	visibilidad meteorológica convertida
CMPA	aeronaves motopropulsadas complejas
CofA	certificado de aeronavegabilidad
CPA	punto de proximidad máxima
CPDLC	comunicaciones por enlace de datos controlador-piloto
CPL	licencia de piloto comercial
CRM	gestión de recursos de la tripulación
CRT	herramienta de respuesta a los comentarios
CVR	registrador de voz de cabina de vuelo
DA	altitud de decisión
D-ATIS	servicio automático de información terminal por enlace de datos
CC	corriente continua
DCL	autorización de salida
DDM	diferencia de profundidad de modulación
D-FIS	servicio de información de vuelo por enlace de datos
DGOR	notificación de incidente con mercancías peligrosas
DH	altura de decisión

DME	equipo radiotelemétrico
D-OTIS	servicio de información operacional terminal por enlace de datos
DR	rango de decisión
DSTRK	derrota deseada
EASP	Programa de europeo de seguridad aérea
CE	Comisión Europea
EFB	cartera de vuelo electrónica
EFIS	sistema electrónico de instrumentos de vuelo
EGT	temperatura de los gases de escape
ELT(AD)	transmisor de localización de emergencia (de desprendimiento automático)
ELT(AF)	transmisor de localización de emergencia (fijo automático)
ELT(AP)	transmisor de localización de emergencia (portátil automático)
ELT(S)	transmisor de localización de emergencia de supervivencia
EPE	error de estimación de posición
EPR	relación de presiones del motor
EPU	incertidumbre respecto de la posición calculada
ERA	aeródromo de alternativa en ruta
ESSG	Grupo europeo de dirección de SAFA
ETOPS	operaciones de alcance extendido con aviones bimotores
ETSO	estándar técnico europeos
EUROCAE	Organización Europea de Equipos de Aviación Civil
EVS	sistema de visión mejorada
FAA	Administración Federal de Aviación
FAF	punto de referencia de aproximación final
FAK	botiquín de primeros auxilios
FALS	sistema de iluminación de aproximación completo
FANS	sistemas de navegación aérea del futuro
FAP	punto de referencia de aproximación final
FATO	área de aproximación final y despegue
FDM	vigilancia de datos de vuelo
FDR	registrador de datos de vuelo
FFS	simulador de vuelo completo
FI	instructor de vuelo
FL	nivel de vuelo
FM	modulador de frecuencia
FMS	sistema de gestión de vuelo

FOR	campo de atención
FOV	campo de visión
FSTD	dispositivo para entrenamiento simulado de vuelo
ft	pies
FTD	dispositivo de entrenamiento en vuelo
g	gramos
g	gravedad
GBAS	sistema de aumento basado en tierra
GCAS	sistema de prevención de colisión con el terreno
GIDS	sistema de detección de hielo en tierra
GLS	sistema de aterrizaje GBAS
GM	Material Guía
GNSS	sistema mundial de navegación por satélite
GPS	sistema mundial de determinación de la posición
GPWS	sistema de aviso de proximidad al suelo
HEMS	servicio de emergencia médica con helicóptero
HF	alta frecuencia
HI/MI	intensidad alta / intensidad media
HIALS	sistema de iluminación de aproximación de intensidad alta
HLL	lista de limitaciones de heliplataforma
HoT	tiempo entre deshielo y despegue
hPa	hectopascal
HUD	visualización frontal
HUDLS	sistema de guía frontal en el aterrizaje
IAF	punto de referencia de aproximación inicial
IALS	sistema de iluminación de aproximación intermedio
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
IF	punto de referencia intermedio
IFR	reglas de vuelo por instrumentos
IGE	efecto suelo
ILS	sistema de aterrizaje por instrumentos
IMC	condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos
inHg	pulgadas de mercurio
INS	sistema de navegación inercial
IORS	sistema interno de notificación de sucesos
IP	punto intermedio
IR	disposición de aplicación

IRNAV/IAN	navegación de área integrada
IRS	sistema de referencia inercial
ISA	atmósfera estándar internacional
IV	intravenoso
JAA	Autoridades aeronáuticas conjuntas
JAR	Requisitos conjuntos de aviación
JET 1 / A / A1	queroseno
JET B	combustible de alta volatilidad
JIP	procedimientos de implementación conjuntos
JP-4	combustible de alta volatilidad
km	kilómetros
kN	kilonewton
KSS	fórmula Ktitorov, Simin, Sindalovskii
kt	nudo
LAT/LONG	latitud/longitud
LED	diodo emisor de luz
LIFUS	vuelo en línea bajo supervisión
LNAV	navegación lateral
LoA	carta de acuerdo
LOC	localizador
LOE	evaluación orientada a la línea
LOFT	entrenamiento de vuelo orientado a la línea
LOS	superficie limitadora de obstáculos
LOUT	temperatura de uso operacional más baja
LP	actuación del localizador
LPV	aproximación de precisión lateral con guía vertical
LRNS	sistema de radionavegación de larga distancia
LVO	operaciones con visibilidad reducida
LVP	procedimientos con visibilidad reducida
LVTO	operación de despegue con baja visibilidad
m	metros
MALS	sistema de iluminación de aproximación de intensidad media
MALSF	sistema de iluminación de aproximación con luces destellantes en secuencia de intensidad media
MALSR	sistema de iluminación de aproximación con luces indicadoras de alineación de pista de intensidad media
MAPt	punto de aproximación frustrada
MCTOM	masa máxima certificada de despegue

MDA	altitud de descenso mínima
MDA/H	altitud/altura de descenso mínima
MDH	altura de descenso mínima
MEA	altitud mínima en ruta
MEL	lista de equipo mínimo
METAR	informe meteorológico ordinario de aeródromo
MGA	altitud de cuadrícula mínima de seguridad
MHz	Megahercio
MID	punto medio
ml	milímetros
MLS	sistema de aterrizaje por microondas
MMEL	lista maestra de equipo mínimo
MNPS	especificaciones de performance mínima de navegación
MOC	margen mínimo de franqueamiento de obstáculos
MOCA	altitud mínima de franqueamiento de obstáculos
MOPS	estándar de performance operacional mínimo
MORA	altitud mínima fuera de ruta
MPSC	configuración máxima de asientos de pasajeros
mSv	milisievert
NADP	procedimiento de atenuación del ruido de salida
NALS	sistema de iluminación no de aproximación
NAV	navegación
NDB	radiofaro no direccional
N _F	velocidad de turbina libre
NM	millas náuticas
NOTAM	aviso a los aviadores
NPA	aproximación de no precisión
NVG	gafas de visión nocturna
OAT	temperatura exterior
OCH	altura de franqueamiento de obstáculos
OCL	autorización oceánica
ODALS	sistema omnidireccional de iluminación de aproximación
OEI	un motor inoperativo
OFS	superficie libre de obstáculos
OGE	sin efecto suelo
OIP	punto inicial desplazado
OM	manual de operaciones

ONC	carta de navegación operacional
OSD	datos de idoneidad operacional
otCMPA	aeronaves distintas de las motopropulsadas complejas
PAPI	indicador de trayectoria de aproximación de precisión
PAR	radar de aproximación de precisión
PBE	equipos de protección respiratoria
PBN	navegación basada en la performance
PCDS	sistema de dispositivos de transporte de personas
PDP	punto predeterminado
PNR	punto de no retorno
POH	manual operativo del piloto
PRM	persona con movilidad reducida
QFE	presión atmosférica en la elevación del aeródromo (o en el umbral de pista)
QNH	altura absoluta, presión atmosférica a nivel del mar
R/T	radiotelefonía
RA	aviso de resolución
RAT	turbina de aire de impacto
RCC	centro de coordinación de salvamento
RCF	combustible para contingencias reducido
RCLL	luces de eje de pista
RFC	carta de ruta
RNAV	navegación de área
RNAV 5	B-RNAV, navegación de área básica
RNP	performance de navegación requerida
RNPX	performance de navegación requerida X
ROD	velocidad vertical de descenso
RTCA	Comisión radiotécnica aeronáutica
RTZL	luces del área de toma de contacto
RVR	alcance visual en pista
RVSM	separación vertical mínima reducida
SACA	evaluación de la seguridad operacional de aeronaves comunitarias
SAFA	evaluación de la seguridad operacional de aeronaves extranjeras
SAE ARP	Prácticas recomendadas aeroespaciales de la Sociedad de ingenieros de automoción
SALS	sistema de iluminación de aproximación simple
SALSF	sistema de iluminación de corta aproximación con luces destellantes en secuencia

SAP	aproximación estabilizada
SAP	parámetros de acceso al sistema
SAR	búsqueda y rescate
SBAS	sistema de aumento basado en satélites
SCP	categorías especiales de pasajeros
SID	salida normalizada por instrumentos
SMS	sistema de gestión de la seguridad
SPECI	informe aeronáutico especial
SRA	aproximación con radar de vigilancia
SRE	elemento de radar de vigilancia
SSALF	sistema simplificado de iluminación de corta aproximación con luces destellantes en secuencia
SSALR	sistema simplificado de iluminación de corta aproximación con luces indicadoras de alineación de pista
SSALS	sistema simplificado de iluminación de corta aproximación
SSP	programa estatal de seguridad operacional
SSR	radar de vigilancia secundario (que informe de la altitud de presión)
STC	certificado de tipo suplementario
SVS	sistema de visión sintético
TA	aviso de tránsito
TAC	carta de aproximación terminal
TAFS	previsiones de aeródromo
TAS	velocidad verdadera
TAWS	sistema de advertencia y alarma de impacto
TCAS	sistema de alerta de tránsito y anticollisión
TCCA	Transport Canada Civil Aviation
TDP	punto de decisión para el despegue
TDZ	área de toma de contacto
THR	umbral
TODA	distancia disponible para el despegue
TORA	recorrido de despegue disponible
TRI	instructor de habilitación de tipo
TSE	error total del sistema
TVE	error total vertical
TWIP	información meteorológica de área terminal para pilotos
UMS	sistema de monitorización de uso
UTC	tiempo universal coordinado

UTR	sujeción del torso superior
V _{AT}	velocidad indicada en el umbral
VDF	radiogoniómetro VHF
VFR	reglas de vuelo visual
VHF	muy alta frecuencia
VIS	visibilidad
VMC	condiciones meteorológicas de vuelo visual
V _{MO}	velocidad operativa máxima
VNAV	navegación vertical
VOR	radiofaro omnidireccional VHF
V _{S1G}	1 g velocidad de pérdida
V _{SO}	velocidad de pérdida
V _Y	velocidad para el mejor régimen de ascenso
WAC	carta aeronáutica mundial
WXR	radar meteorológico
ZFT	tiempo de vuelo cero
ZFTT	formación sin tiempo de vuelo

Colonia, 1 de junio de 2011

P. GOUDOU
Director Ejecutivo