



CARTA DE POLITICA # 05 Especificaciones y Limitaciones de Operación

Archivo N°. DGAC/CP- 04 Ed: Original

Fecha: 16 de febrero de 2015

OBJETIVO:

Establecer los lineamientos específicos para la emisión de las especificaciones y limitaciones de operación (OpSpecs) otorgadas al operador de transporte aéreo comercial (en aviones) que operan según el MRAC-OPS 1.

En esta carta también se brindan los lineamientos para enmendar, cancelar, suspender o revocar las OpSpecs de estos operadores.

GENERALIDADES:

Las OpSpecs estándar fueron desarrolladas por la Secretaria de la OACI, con la asistencia de un grupo de estudio ad hoc integrado por representantes estatales y de la industria para reforzar la vigilancia y los requisitos de todos los operadores (tanto locales como extranjeros) para armonizar el contenido y el formato del COA y de las OpSpecs referidas.

Mediante la adopción de la Enmienda 32 al Anexo 6 Parte I y Enmienda 13 al Anexo 6 Parte III, (esta última enmienda solo aplicara a los helicópteros de transporte aero comercial) la OACI incorporó en el Anexo y partes mencionadas el nuevo contenido y formato de las OpSpecs.

En síntesis, las OpSpecs transforman los términos generales del reglamento aplicable en un documento comprensible adaptado a las necesidades específicas de un titular del COA.

Una vez aprobadas por la DGAC, las disposiciones de las OpSpecs poseen y exhiben el mismo marco reglamentario de la legislación vigente. Las OpSpecs, al igual que el COA, constituyen el objetivo primario de la certificación inicial.

ALCANCE:

La información contenida en esta carta aplica únicamente al operador MRAC-OPS 1. Esta Carta Política contiene acciones, procedimientos y requisitos para la emisión de las OpSpecs a los solicitantes de un COA, así como para aquellos titulares del mismo que requieran operar dentro de áreas de operación distintas; o que requieran un nuevo tipo de operación. También para aquellos que planean agregar nuevas aeronaves a su flota, o para ejercer otras variantes dentro del espectro de la industria.

DESARROLLO

necesidad de las OpSpecs

Dentro de la industria del transporte aéreo comercial existe la necesidad de establecer y administrar requisitos de seguridad operacional a fin de poder adoptar algunas variables. Estas variables incluyen una variedad de aeronaves, capacidad de los operadores, situaciones diversas que requieren varias acciones y cambios continuos y rápidos dentro de la tecnología de la aviación. No es práctico referirse a aquellas variables a través de la promulgación de reglamentaciones para todos y cada uno de los tipos de situación dentro del transporte aéreo y



de la variedad de grados en las capacidades del operador. Tampoco es práctico referirse a los constantes cambios de tecnología y medio ambiente a través de un proceso reglamentario. Las reglamentaciones serían extremadamente complejas y difíciles de cumplir si todas estas posibles variantes fueran contenidas en las reglamentaciones. Por el contrario, las reglas de seguridad establecidas por las reglamentaciones deberían ser de amplia aplicación, permitiendo una variedad aceptable de métodos de cumplimiento.

Las OpSpecs proporcionan un método efectivo para establecer requisitos de seguridad operacional que se refieren a un rango amplio de variables. Además, las OpSpecs pueden ser adaptadas a los diferentes tipos de aeronaves y tipos de operación. Las OpSpecs pueden ser elaboradas para adecuarse a las necesidades individuales de cada aeronave y operador. Sólo aquellas autorizaciones, condiciones y limitaciones aplicables a un operador, requieren ser incluidas.

Bases legales para la emisión de las OpSpecs

El Anexo 6 Parte I, define a las OpSpecs como las autorizaciones, condiciones y limitaciones relacionadas con el certificado de operador de servicios aéreos y sujetas a las condiciones establecidas en el manual de operaciones (MGO).

La CCA OPS 1.185 (b) establece el contenido de las mismas.

Las OpSpecs forman parte del COA y el MGO debe contener información disponible respecto a las OpSpecs.

En el COA emitido a los operadores que realizan operaciones según la MRAC OPS 1, Apéndice 1 1.175, la cual estipula que dichas operaciones deben ser conducidas de acuerdo con las autorizaciones, condiciones y limitaciones establecidas en las OpSpecs.

Contenido y formato de las OpSpecs

Especificaciones y limitaciones de operación para cada modelo de aeronave

Para cada modelo de aeronave de la flota del operador, identificado por marca, modelo y serie de la aeronave, en el formato de las OpSpecs se incluirá la siguiente lista de autorizaciones, condiciones y limitaciones: información de contacto de la autoridad expedidora, número de COA, nombre del operador, fecha de expedición, firma del representante de la autoridad expedidora, modelo de la aeronave, tipos y área de operaciones, además de limitaciones y autorizaciones especiales.

Nota. - Si las autorizaciones y limitaciones son idénticas para dos o más modelos, esos modelos podrán agruparse en una lista única.

El formato de las OpSpecs, será el siguiente:



ESPECIFICACIONES DE LAS OPERACIONES

(sujetas a las condiciones aprobadas en el manual de operaciones)

INFORMACION DE CONTACTO DE LA AUTORIDAD EXPEDIDORA¹

Teléfono:

Fax:

Correo-e:

AOC núm.²:

Nombre del explotador³:

Fecha⁴:

Firma:

Dba razón social:

Modelo de aeronave⁵:

Tipos de operaciones: Transporte aéreo comercial Pasajeros Carga Otros⁶:

Área de operaciones⁷:

Limitaciones especiales⁸:

| APROBACION ESPECÍFICA | SI | NO | DESCRIPCION ⁹ | COMENTARIOS |
|---|-------------------------------------|-------------------------------------|---|---------------|
| Mercancías peligrosas | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | |
| Operaciones con baja visibilidad | | | | |
| Aproximación y aterrizaje | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | CAT10: RVR: m DH: ft | |
| Despegue | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | RVR11: m | |
| Créditos operacionales | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | ¹² | |
| RVSM ¹³ N/A | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | |
| EDTO ¹⁴ N/A | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Umbral de tiempo ¹⁵ : minutos Tiempo de desviación máximo ¹⁵ : minutos | |
| Especificaciones de navegación complejas para las operaciones PBN ¹⁶ | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | ¹⁷ |
| Mantenimiento de la aeronavegabilidad | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | ¹⁸ | |
| EFB | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | ¹⁹ | |
| Otros ¹⁹ | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | |



Notas de llenado:

1. *Números de teléfono y fax de la autoridad, incluido el código de área. Incluir también dirección de correo-e, si posee.*
2. *Insertar número de COA correspondiente.*
3. *Insertar el nombre registrado o razón social del operador y su nombre comercial, si difiere de aquél. Insértese la abreviatura "Dba" (abreviatura de la locución inglesa "Doing business as", que significa "realiza sus actividades bajo el nombre comercial siguiente") antes de la razón social.*
4. *Fecha de expedición de las OpSpecs (dd-mm-aaaa) y firma del representante de la DGAC.*
5. *Modelo de la aeronave, insertar la designación asignada por el Equipo de taxonomía común CAST (Equipo de Seguridad de la Aviación Comercial) /OACI de la marca, modelo y serie, o serie maestra, de la aeronave, si se ha designado una serie (p. ej., Boeing-737-3K2 o Boeing-777-232). La taxonomía CAST/OACI está disponible en el sitio web: <http://www.intlaviationstandards.org/>; y las marcas de nacionalidad y matrícula de cada aeronave incluidas en dicha OpSpec.*
6. *Tipo de operaciones: Transporte aéreo comercial regular, o no regular, de pasajeros y/o de carga u otro tipo de transporte (especificar).*
7. *Enumerar las áreas geográficas en que se realizará la operación autorizada (por coordenadas geográficas o rutas específicas, región de información de vuelo o límites nacionales o regionales).*
8. *Enumerar las limitaciones especiales aplicables (p. ej., VFR únicamente, de día únicamente, etc.).*
9. *Enumerar en esta columna los criterios más permisivos para cada aprobación o tipo de aprobación (con los criterios pertinentes).*
10. *Insertar la categoría de la operación de aproximación por instrumentos de Tipo A o de Tipo B pertinente: CAT I, II, IIIA, IIIB o IIIC. Insertar el RVR mínimo en metros y DH en pies. Se utiliza una línea por categoría de aproximación enumerada.*
11. *Insertar el RVR mínimo de despegue aprobada en metros. Se puede utilizar una línea por aprobación si se otorgan aprobaciones diferentes.*
12. *Lista de las capacidades de a bordo (es decir de aterrizaje automático, HUD, EVS, SVS, CVS) y créditos operacionales conexos otorgados.*
13. *El casillero "No se aplica (N/A)" solo puede tildarse si el techo máximo de la aeronave es inferior a FL290.*
14. *Los vuelos a grandes distancias (EDTO).*
15. *También puede indicarse la distancia respecto del umbral (en NM), así como el tipo de motor.*
16. *Navegación basada en la performance (PBN): se utiliza una línea para cada aprobación de las especificaciones de navegación PBN complejas (p. ej., RNP-AR-APCH) con las limitaciones pertinentes enumeradas en la columna "Descripción".*
17. *Insertar el nombre de la persona/organización responsable de garantizar que se mantenga la aeronavegabilidad continua de la aeronave, así como el reglamento que el trabajo exige, es decir, el de la normatividad COA o una aprobación específica (p. ej., EC2042/2003, Parte M, Subparte G).*
18. *Lista de funciones EFB con cualesquiera limitaciones aplicables.*
19. *En este espacio pueden ingresarse otras autorizaciones o datos, utilizando una línea (o cuadro de varias líneas) por autorización (p. ej. autorizaciones especiales de aproximación, MNPS, performance de navegación aprobada, etc.).*

a. Autorizaciones especiales

1. *Además de las cuestiones incluidas en el Apéndice A, Párrafo c, las OpSpecs podrán incluir otras autorizaciones específicas, tales como:*
 - i. *operaciones especiales de aeródromo (p. ej. operaciones de despegue y aterrizaje cortos u operaciones de aterrizaje y espera antes de la intersección);*
 - ii. *procedimientos especiales de aproximación (p. ej., aproximación con pendiente pronunciada, aproximación con monitor de precisión en las pistas y sistema de aterrizaje por instrumentos, aproximación con monitor de precisión en las pistas y asistencia direccional de tipo localizador, aproximación RNP, etc.);*
 - iii. *transporte monomotor de pasajeros durante la noche o en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos;*



iv. operaciones en áreas con procedimientos especiales (p. ej., operaciones en áreas que utilizan diferentes unidades de altimetría o diferentes procedimientos de reglaje del altímetro); y

v. modalidades de arrendamiento.

Enmienda, devolución y suspensión de las OpSpecs

Las OpSpecs pueden ser enmendadas, ya sea, por solicitud del operador o por disposición de la DGAC, si ésta determina que la seguridad operacional en el transporte aéreo comercial está comprometida y que un cambio redundará positivamente en el interés público. Así mismo, la DGAC podría enmendar las OpSpecs debido a cambios de orientación de los servicios y de la operación en sí, o por cambios en el ambiente operacional del operador. Esta carta contiene dirección y guía para uso de los POIs y/o IOs relacionadas con la enmienda, entrega y suspensión de las OpSpecs otorgadas al operador. Las OpSpecs contienen autorizaciones, condiciones y limitaciones no cubiertas específicamente por las reglamentaciones del Estado. Esta carta contiene la metodología adecuada para la emisión original de las OpSpecs a todos los solicitantes de un COA, así como para favorecer a los titulares del COA que requieran operar dentro de áreas de operación distintas o que requieran actividades dentro de una nueva clase de operación, la adición de nuevas aeronaves a su flota o muchas otras variantes dentro del espectro aeronáutico.

Enmienda, devolución o suspensión de las OpSpecs

Al enmendar las OpSpecs, los POIs deberían tomar en consideración el alcance y complejidad de la enmienda. Las enmiendas pueden ser iniciadas ante la solicitud del titular del COA o por iniciativa de la DGAC. Los procedimientos que involucran estos dos métodos son:

Enmienda de las OpSpecs a requerimiento del operador. - Los operadores podrán presentar una solicitud para enmendar sus OpSpecs mediante la presentación de una carta al organismo de certificación e inspección. El requerimiento del operador deberá contener lo siguiente: una solicitud formal indicando los cambios deseados y una explicación de las razones que sustentan tales cambios, con sus respectivos antecedentes. El titular del COA deberá presentar la solicitud con por lo menos quince días de antelación a la fecha propuesta para la entrada en vigor de la enmienda;

Solicitud o aplicación incompleta. - Si la aplicación resulta ser incompleta, la DGAC deberá informar al solicitante que su solicitud es inaceptable en la forma propuesta, pero que podría ser reconsiderada al recibirse información o documentación adicional de apoyo; y

Solicitud inaceptable. - Para la DGAC la solicitud resultaría inaceptable en determinados casos, por las siguientes causas: el titular del COA no parece proporcionar un nivel adecuado de seguridad operacional dentro del ejercicio de su actividad de transporte aéreo; su solicitud no plantea un beneficio al pasajero en general, ni representa el mejor interés público, o está en conflicto con las políticas o reglamentaciones de la DGAC. En tal caso, el solicitante será informado por escrito que su solicitud resulta inaceptable y se adjuntará una declaración con las explicaciones que sustentan el criterio de la DGAC. Generalmente el operador solicitante gozará del derecho de apelación, el cual será discutido más adelante en esta carta.

Enmienda a las OpSpecs por iniciativa de la DGAC. - Si la DGAC ha logrado determinar que se justifica enmendar las OpSpecs del operador, el primer paso sería diseñar una enmienda de acuerdo a los procedimientos establecidos. En el caso agravado de un cambio de entorno en sus operaciones o cuando la DGAC ha expresado su incumbencia en asuntos específicos de seguridad operacional, los siguientes procedimientos son pertinentes:



Cambios en el entorno operacional del titular del COA. - En algunos casos la DGAC puede decidir enmendar las OpSpecs del titular del COA debido a un cambio dentro del entorno operacional del operador. Por ejemplo, la DGAC decide crear una nueva autorización para las OpSpecs de un operador a fin de asegurarse del cumplimiento uniforme de ciertos aspectos de la legislación, de las reglamentaciones del Estado o de los SARPS de la OACI. En tales casos, el POI puede iniciar un proceso de enmiendas a las OpSpecs del operador, sin que el operador haya formulado una solicitud para tal cambio. Una vez que el operador haya demostrado el cumplimiento con las reglamentaciones pertinentes y con los requerimientos operacionales y de aeronavegabilidad, se podrá emitir la autorización con los procedimientos discutidos previamente; y

En interés de la seguridad operacional. - La DGAC podrá enmendar unilateralmente las OpSpecs del titular del COA, cuando se haya determinado que está en juego la seguridad operacional y el interés público, y que por lo tanto se necesita dicha enmienda. Cuando se enmiendan las OpSpecs según el MRAC OPS1, se le requiere a la DGAC notificar al titular del COA por escrito y luego permitir un mínimo de siete días para escuchar cualquier comentario relacionado con la propuesta. Después de revisar los comentarios, la DGAC decidirá si rescindir o adoptar la enmienda. Si la DGAC opta por ratificar su decisión de enmendar las OpSpecs, el resultado de la enmienda final debería tener una fecha de efectividad no menor a los treinta días, luego de recibida ésta por el operador. Los operadores disponen de ciertos derechos de apelación, tal como se discute más adelante.

Enmiendas de emergencia de las OpSpecs

La DGAC podrá enmendar unilateralmente las OpSpecs del titular del COA sin aplazamiento alguno, de tal manera que la enmienda tenga vigencia inmediata al acuse de recibo del operador. Este caso tiene aplicación únicamente cuando exista una emergencia evidente que requiera una acción inmediata con respecto a la seguridad del transporte aéreo y cuando cualquier otro procedimiento para enmendar las OpSpecs sea impracticable o contrario al interés público. Un ejemplo de cuando una enmienda de emergencia a las OpSpecs del titular del COA estaría justificada es cuando éste estuviere operando con una marca / modelo / series de aeronaves utilizando tripulantes de vuelo no calificados, o con las aeronaves que no reúnen las condiciones de aeronavegabilidad. Otro ejemplo, que puede ser causal para enmendar unilateralmente las OpSpecs del titular del COA, sería cuando éste continúa operando vuelos hacia y desde un aeródromo o área que se haya demostrado ser insegura debido a la insuficiencia de instalaciones, que éstas son inadecuadas o de la falta de las mismas, debido a desastres naturales o conflictos.

Contenido de la disposición de emergencia. - De ser pertinente efectuar una enmienda de emergencia al titular del COA, la enmienda debe contener el hallazgo de una acción de emergencia y las razones de esa acción. La disposición de emergencia también debe contener una declaración en la que se manifieste que, en el lapso de treinta días, la DGAC considerará cualquiera de los datos presentados por el operador que demuestren que la disposición de emergencia es injustificada o que las deficiencias en cuestión han sido corregidas.

Guía adicional. - Una enmienda de emergencia a las OpSpecs del titular del COA no constituye una acción directa contra el certificado o el COA. Una enmienda de emergencia a las OpSpecs del titular del COA requiere una coordinación cercana entre el POI y el Director de la DGAC.

Derechos de apelación del operador

En todas las situaciones donde estén involucradas enmiendas a las OpSpecs, iniciadas por la DGAC o en el caso de enmiendas que no sean de emergencia, el titular del COA dispone de ciertos derechos de apelación. Estos derechos de apelación son ejercidos dependiendo de la forma mediante la cual tal enmienda fue iniciada y de acuerdo a los siguientes procedimientos:



Enmiendas solicitadas por el operador. - De haber determinado la DGAC que la solicitud de una enmienda a las OpSpecs por parte del operador resulta inaceptable, éste podrá, dentro de los treinta días siguientes de haber recibido la notificación de desaprobación, presentar una solicitud de reconsideración al rechazo, dirigida al departamento pertinente de la DGAC. Durante el curso del período de reconsideración de los treinta días, no se emitirán enmiendas a los párrafos de las OpSpecs. Tampoco será considerada una petición del titular del COA efectuada después de los treinta días de haber sido recibida la noticia de desaprobación.

Si la DGAC determina que es justificable la enmienda a las OpSpecs del operador, se impartirá las instrucciones pertinentes al departamento u oficina correspondiente dentro de la DGAC, para proceder a la enmienda tal y cual solicita el operador. En el caso de que la DGAC, después de considerar y estudiar la petición del operador llegue a la conclusión de que la enmienda sigue siendo inadecuada, el operador será notificado en consecuencia. En este caso de desaprobación, no se prevén derechos adicionales de apelación;

Enmiendas iniciadas por la DGAC. - Cuando la DGAC determina que se hace necesaria una enmienda a las OpSpecs del titular del COA, se le enviará un aviso por escrito, donde se le notificará la enmienda propuesta. Este aviso proveerá un lapso de por lo menos siete días para que el operador suministre a la DGAC cualquier información escrita, puntos de vista y argumentos relacionados con la enmienda propuesta. Si después de haber considerado todas las objeciones que el operador pudiera exponer, la DGAC determina que la enmienda propuesta tiene que materializarse, el Director de la DGAC se lo informará en la forma acostumbrada, adjuntándole las enmiendas respectivas. La fecha de efectividad de estas OpSpecs enmendadas no será menor de treinta días contados a partir de la fecha en que el titular recibió el aviso. El operador podrá, dentro de un período de treinta días, apelar la enmienda propuesta. Si el operador elige efectuar una petición de reconsideración de la enmienda, la fecha de efectividad de la misma permanecerá en espera hasta tanto se haya tomado una decisión final con relación a la disposición; y

Nota: Si la DGAC objeta la apelación, no está previsto ningún derecho adicional de apelación para el operador.

Enmiendas de emergencia. - Tal como quedó establecido anteriormente, la orden de emergencia para enmendar las OpSpecs de un operador debe contener una declaración que establezca que dispone de treinta días para responder por escrito a la orden o petitorio, para luego requerir o solicitar una audiencia ante la DGAC. La enmienda de emergencia a las OpSpecs permanecerá efectiva hasta que el asunto sea finalmente arbitrado.

Devolución de las OpSpecs

Luego de un cambio de entorno operacional, el operador debería cambiar las autorizaciones, condiciones o limitaciones de sus OpSpecs por las autorizaciones, condiciones o limitaciones enmendadas que reflejan el nuevo entorno operacional. Los POI serán responsables de actualizar las OpSpecs del titular del COA y poner fecha al cambio de entorno, teniendo en cuenta lo siguiente:

Criterios. - Los criterios para retener una autorización particular relacionada con las OpSpecs son por lo menos similares a los necesarios para emitir las OpSpecs originales. Por ejemplo, si al titular del COA le fue emitida una autorización para conducir operaciones dentro del espacio aéreo MNPS, pero ya no dispone de aviones equipados para conducir esa clase de operación, el titular del COA tiene que entregar o devolver esa autorización para MNPS. Si el titular del COA cancela todas sus operaciones y ya no está equipado o capacitado para conducir ninguna clase de operación, la DGAC instará al titular del COA a devolver voluntariamente todas sus OpSpecs. Dependiendo de las circunstancias, la DGAC podrá requerirle también la devolución voluntaria del COA;



Negarse rotundamente a devolverlas. - Si un operador no cumple con sus obligaciones, como para que la DGAC tenga que retener una autorización de sus OpSpecs y además se niega a su entrega o devolución, el POI no tendrá otra alternativa que proceder a enmendar unilateralmente sus OpSpecs y si, además, la seguridad operacional queda afectada dentro de la industria del transporte aéreo, entonces lo apropiado será emitirle las enmiendas de emergencia para reflejar el nuevo entorno operacional; y

Devolución voluntaria. - Si el titular del COA devuelve voluntariamente sus OpSpecs o parte de ellas, deberán emitírsele unas OpSpecs enmendadas para reflejar así su cambio a un nuevo entorno operacional. Si el operador entrega o devuelve todas sus OpSpecs, éstas serán archivadas en el registro de las OpSpecs del operador y en archivos ad hoc de la DGAC.

Suspensión de las OpSpecs

La suspensión de las OpSpecs del titular del COA generalmente es consecuencia de una acción derivada de la aplicación de la ley. Los IOs tendrán en ocasiones que tomar acciones que garanticen la aplicación de las normas legales vinculadas a la seguridad operacional, siempre bajo el asesoramiento legal que brinda la DGAC.

A veces, estas acciones podrían resultar en la suspensión de las OpSpecs del titular del COA. Es responsabilidad del POI la actualización de los registros de las OpSpecs de cada operador para verificar su status y la fecha de un posible cambio de entorno operacional.


GIANELLA BALTODANO ANDUJO
SUBDIRECTORA GENERAL
DGAC- COSTA RICA

