

 <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p>	MANUAL		
	<p>PARTE II - CAPITULO 2. OPSPECS.</p> <p>MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES</p>		
Principio de procedencia: 5101	Clave: GIVC-1.0-05-005	Versión: 01	Fecha de aprobación: 14/05/2021

Índice

2.1- Antecedentes	1
2.1.1. Objetivos	1
2.1.2. Aplicabilidad	2
2.1.3. Historia de las OpSpecs	2
2.1.4. Necesidad de las OpSpecs	2
2.1.5. Bases legales para la emisión de las OpSpecs	3
2.2 – Especificaciones relativas a las operaciones	3
2.2.1. Desarrollo de las OpSpecs.....	3
2.2.2. Contenido y formato de las OpSpecs.....	3
2.3 – Enmienda, devolución y suspensión de las OpSpecs.....	4
2.3.1. Aplicabilidad.	4
2.3.2. Enmienda a las OpSpecs	4
2.3.3 Enmiendas de emergencia de las OpSpecs	5
2.4. Derechos de apelación del explotador	6
2.5. Devolución de las OpSpecs	7
2.6. Suspensión de las OpSpecs	8

2.1- Antecedentes

2.1.1. Objetivos

2.1.1.1 Este capítulo establece los lineamientos específicos para la emisión de las especificaciones relativas a las operaciones (OpSpecs) otorgadas a los explotadores de transporte aéreo comercial que operan según el RAC 121 y RAC 135. El capítulo también incluye los lineamientos para enmendar, cancelar, suspender o revocar las OpSpecs de estos explotadores.

2.1.1.2 En síntesis las OpSpecs transforman los términos generales de las reglamentaciones aplicables en un documento comprensible adaptado a las necesidades específicas de un titular del CDO. Una vez aprobadas por la UAEAC, las disposiciones de las OpSpecs poseen y exhiben el mismo marco reglamentario de la legislación vigente. Estas, al igual que el CDO, constituyen el objetivo primario de la certificación inicial de un explotador de servicios aéreos.

 <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p>	MANUAL		
	<p>PARTE II - CAPITULO 2. OPSPECS.</p> <p>MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES</p>		
<p>Principio de procedencia: 5101</p>	<p>Clave: GIVC-1.0-05-005</p>	<p>Versión: 01</p>	<p>Fecha de aprobación: 14/05/2021</p>

2.1.2. Aplicabilidad

2.1.2.1 Este capítulo contiene las acciones, procedimientos y requisitos para la emisión de las OpSpecs a los solicitantes de un CDO, así como para aquellos titulares de este 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.

2.1.3. Historia de las OpSpecs

2.1.3.1 Inicialmente las OpSpecs no estuvieron presentes en las primeras reglamentaciones de los Estados. Además del CDO, el explotador de servicios aéreos debía poseer “cartas de competencia”, las cuales tenían información con respecto a los servicios del explotador, rutas, aeródromos, aeronaves, servicios de mantenimiento, tripulación y procedimientos sobre meteorología. Estas cartas de competencia fueron añadidas y consideradas como parte del CDO. Desde los años 50 hasta el presente año, la mayoría de los Estados han revisado permanentemente sus reglamentaciones, en las cuales han incorporado el requisito de que todo explotador de servicios aéreos solicite las OpSpecs al momento de presentar una solicitud para un CDO.

2.1.3.2 Estas OpSpecs tienen por objeto complementar las disposiciones generales del CDO, enumerar las autorizaciones, condiciones y limitaciones que no se especifiquen en los reglamentos del Estado y facilitar, además, los procedimientos administrativos. La expedición conjunta del CDO y de las OpSpecs constituirá la aprobación del Estado de los servicios de explotación comercial propuestos.

2.1.4. Necesidad de las OpSpecs

2.1.4.1 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, que incluyen una variedad de aeronaves, capacidad de los explotadores, situaciones diversas que requieren varias acciones y cambios continuos y rápidos dentro de la tecnología de la aviación.

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

 <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p>	MANUAL		
	<p>PARTE II - CAPITULO 2. OPSPECS.</p> <p>MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES</p>		
<p>Principio de procedencia: 5101</p>	<p>Clave: GIVC-1.0-05-005</p>	<p>Versión: 01</p>	<p>Fecha de aprobación: 14/05/2021</p>

2.1.5. Bases legales para la emisión de las OpSpecs

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

2.1.5.2 El RAC 5.115 (f) (a) establece las fechas de vigencia de las OpSpecs mientras que el RAC 119.270 prescribe el contenido de estas. Así mismo, el Apéndice 1, Párrafo c. del RAC 119 establece el formato de las OpSpecs para cada aeronave de la flota del explotador.

2.1.5.3 Las OpSpecs forman parte del CDO y el MO debe contener información disponible respecto a las OpSpecs.

2.1.5.4 En el CDO emitido a los explotadores que realizan operaciones según el RAC 121 y 135 se estipula que dichas operaciones deben ser conducidas de acuerdo con las autorizaciones, condiciones y limitaciones establecidas en las OpSpecs.

2.2 – Especificaciones relativas a las operaciones

2.2.1. Desarrollo de las OpSpecs.

2.2.1.1 Las OpSpecs fueron desarrolladas por la Secretaría de la OACI, con la asistencia de un grupo de estudio ad hoc integrado por representantes estatales y de la industria para reforzar la supervisión y los requisitos de los explotadores extranjeros y armonizar el contenido y el formato del CDO y de las OpSpecs referidas.

2.2.1.2 Mediante la adopción de la Enmienda 32 al Anexo 6 Parte I y Enmienda 13 al Anexo 6 Parte III, la OACI incorporó en el Anexo y partes mencionadas el nuevo contenido y formato de las OpSpecs.

2.2.2. Contenido y formato de las OpSpecs.

2.2.2.1 Especificaciones relativas a las operaciones para cada modelo de aeronave.

- a) Para cada modelo de aeronave de la flota del explotador, 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 CDO, nombre del explotador, fecha de expedición, firma del representante de la autoridad expedidora, modelo de la aeronave, tipos y área de operaciones y limitaciones y autorizaciones especiales.

 <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p>	MANUAL		
	<p>PARTE II - CAPITULO 2. OPSPECS.</p> <p>MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES</p>		
<p>Principio de procedencia: 5101</p>	<p>Clave: GIVC-1.0-05-005</p>	<p>Versión: 01</p>	<p>Fecha de aprobación: 14/05/2021</p>

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

b). El formato de las OpSpecs que se debe utilizar es el GCEP-1.0-12-179

2.3 – Enmienda, devolución y suspensión de las OpSpecs

2.3.1. Aplicabilidad.

Las OpSpecs pueden ser enmendadas, ya sea por solicitud del explotador o por disposición de la UAEAC, si esta determina que la seguridad en el transporte aéreo comercial está comprometida y que un cambio redundará positivamente en el interés público. Así mismo, la UAEAC podrá 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 explotador. Esta sección contiene dirección y guía para uso de los inspectores relacionados con la enmienda, entrega y suspensión de las OpSpecs otorgadas a los explotadores. Las OpSpecs contienen autorizaciones, condiciones y limitaciones no cubiertas específicamente por las reglamentaciones del Estado. Este capítulo contiene la metodología adecuada para la emisión original de las OpSpecs a todos los solicitantes de un CDO, así como para favorecer a los titulares del CDO que requieran operar dentro de áreas de operación distintas; 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. Como veremos en el próximo párrafo, también se incluyen disposiciones y procedimientos para enmendar, cancelar, suspender o revocar las OpSpecs previamente emitidas a cada explotador.

2.3.2. Enmienda a las OpSpecs

2.3.2.1 Al enmendar las OpSpecs, los POI's deberán tomar en consideración el alcance y complejidad de la enmienda. Las enmiendas pueden ser iniciadas ante la solicitud del titular del CDO o por iniciativa de la UAEAC. Los procedimientos que involucran estos dos métodos son:

a) Enmienda de las OpSpecs a requerimiento del explotador. - Los explotadores podrán presentar una solicitud para enmendar sus OpSpecs mediante la presentación de una carta a la UAEAC, de acuerdo con el RAC 119. El requerimiento del explotador 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 CDO deberá presentar la solicitud con por lo menos quince días de antelación a la fecha propuesta para la entrada en vigor de la enmienda;

1) Solicitud o aplicación incompleta. - Si la aplicación resulta ser incompleta, la UAEAC 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.

 <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p>	MANUAL		
	<p>PARTE II - CAPITULO 2. OPSPECS.</p> <p>MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES</p>		
<p>Principio de procedencia: 5101</p>	<p>Clave: GIVC-1.0-05-005</p>	<p>Versión: 01</p>	<p>Fecha de aprobación: 14/05/2021</p>

2) Solicitud inaceptable. - Para la UAEAC la solicitud resultaría inaceptable en determinados casos, por las siguientes causas: el titular del CDO no proporciona un nivel adecuado de seguridad 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 UAEAC. 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 UAEAC. Generalmente el explotador solicitante gozará del derecho de apelación, el cual será discutido más adelante en esta sección.

b) Enmienda a las OpSpecs por iniciativa de la UAEAC. - Si la UAEAC determina que se justifica enmendar las OpSpecs del explotador, el primer paso será diseñar una enmienda de acuerdo con los procedimientos establecidos. En el caso agravado de un cambio de entorno en sus operaciones o cuando la UAEAC ha expresado su incumbencia en asuntos específicos de seguridad, los siguientes procedimientos son pertinentes:

1) Cambios en el entorno operacional del titular del CDO. - En algunos casos la UAEAC puede enmendar las OpSpecs del titular del CDO debido a un cambio dentro del entorno operacional del explotador. Por ejemplo, la UAEAC decide crear una nueva autorización para las OpSpecs de un explotador 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, la UAEAC puede iniciar un proceso de enmiendas a las OpSpecs del explotador, sin que el explotador haya formulado una solicitud para tal cambio. Una vez que el explotador haya demostrado el cumplimiento con las reglamentaciones pertinentes y con los requerimientos operacionales y de aeronavegabilidad, se podrán emitir la autorización con los procedimientos discutidos previamente.

2) En interés de la seguridad operacional. - La UAEAC podrá enmendar unilateralmente las OpSpecs del titular del CDO, 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 RAC 119, se le requiere a la UAEAC notificar al titular del CDO por escrito y luego permitir un mínimo de siete días hábiles para escuchar cualquier comentario relacionado con la propuesta. Después de revisar los comentarios, la UAEAC decidirá si rescindir o adoptar la enmienda. Si la UAEAC opta por ratificar su decisión de enmendar las OpSpecs, el resultado de la enmienda final deberá tener una fecha de efectividad no menor a los treinta días luego de recibida ésta por el explotador. Los explotadores disponen de ciertos derechos de apelación tal como se discute más adelante.

2.3.3 Enmiendas de emergencia de las OpSpecs

2.3.3.1 La UAEAC podrá enmendar unilateralmente las OpSpecs del titular del CDO sin aplazamiento alguno, de tal manera que la enmienda tenga vigencia inmediata al acuse de recibo del explotador. Este caso tiene aplicación únicamente cuando exista una emergencia evidente que requiera una

 <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p>	MANUAL		
	<p>PARTE II - CAPITULO 2. OPSPECS.</p> <p>MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES</p>		
<p>Principio de procedencia: 5101</p>	<p>Clave: GIVC-1.0-05-005</p>	<p>Versión: 01</p>	<p>Fecha de aprobación: 14/05/2021</p>

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 CDO 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 CDO, 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 estas, debido a desastres naturales o conflictos.

2.3.3.2 Contenido de la disposición de emergencia. - De ser pertinente efectuar una enmienda de emergencia al titular del CDO, 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 UAEAC considerará cualquiera de los datos presentados por el explotador que demuestran que la disposición de emergencia es injustificada o que las deficiencias en cuestión han sido corregidas.

2.3.3.4 Guía adicional. - Una enmienda de emergencia a las OpSpecs del titular del CDO no constituye una acción directa contra el certificado. Esta enmienda requiere una coordinación entre la Secretaría de Seguridad Operacional y la Dirección General.

2.4. Derechos de apelación del explotador

2.4.1 En todas las situaciones donde estén involucradas enmiendas a las OpSpecs, iniciadas por la UAEAC o en el caso de enmiendas que no sean de emergencia, el titular del CDO 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 con los siguientes procedimientos:

- a) Enmiendas solicitadas por el explotador. - De haber determinado la UAEAC que la solicitud de una enmienda a las OpSpecs por parte del explotador 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 a la Secretaría de Seguridad Operacional. 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 CDO efectuada después de los treinta días de haber sido recibida la noticia de desaprobación. Si la UAEAC determina que es justificable la enmienda a las OpSpecs del explotador, se impartirá las instrucciones pertinentes al departamento u oficina correspondiente dentro de la UAEAC, para proceder a la enmienda tal y cual solicita el explotador. En el caso de que la UAEAC, después de considerar y estudiar la petición del explotador llegue a la conclusión que la enmienda sigue siendo inadecuada, el explotador será notificado en consecuencia. En este caso de desaprobación, no se prevén derechos adicionales de apelación.

 <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p>	MANUAL		
	<p>PARTE II - CAPITULO 2. OPSPECS.</p> <p>MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES</p>		
<p>Principio de procedencia: 5101</p>	<p>Clave: GIVC-1.0-05-005</p>	<p>Versión: 01</p>	<p>Fecha de aprobación: 14/05/2021</p>

b) Enmiendas iniciadas por la UAEAC. - Cuando la UAEAC determina que se hace necesaria una enmienda a las OpSpecs del titular del CDO, 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 hábiles para que el explotador suministre a la UAEAC cualquier información escrita, puntos de vista y argumentos relacionados con la enmienda propuesta. Si después de haber considerado todas las objeciones que el explotador pudiera exponer, la UAEAC determina que la enmienda propuesta tiene que materializarse, se informará adjuntando 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 explotador podrá dentro de un período de treinta días apelar la enmienda propuesta. Si el explotador elige efectuar una petición de reconsideración de la enmienda, la fecha de efectividad de esta permanecerá en espera hasta tanto se haya tomado una decisión final con relación a la disposición.

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

c) Enmiendas de emergencia. - Tal como quedó establecido anteriormente, la orden de emergencia para enmendar las OpSpecs del explotador 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 UAEAC. La enmienda de emergencia a las OpSpecs permanecerá efectiva hasta que el asunto sea finalmente resuelto.

2.5. Devolución de las OpSpecs

2.5.1 Luego de un cambio de entorno operacional, el explotador deberá 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 los encargados de actualizar las OpSpecs del titular del CDO, teniendo en cuenta lo siguiente:

a) 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 CDO 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 CDO tiene que entregar o devolver esa autorización para MNPS. Si el titular del CDO cancela todas sus operaciones y ya no está equipado o capacitado para conducir ninguna clase de operación, la UAEAC instará al titular del CDO a devolver voluntariamente todas sus OpSpecs. Dependiendo de las circunstancias, la UAEAC podrá requerir también la devolución voluntaria del CDO.

b) Negarse rotundamente a devolverlas. - Si un explotador no cumple con sus obligaciones, como para que la UAEAC tenga que retener una autorización de sus OpSpecs y además se niega rotundamente a su entrega o devolución, el POI no tendrá otra alternativa que proceder a

 <p>AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p>	MANUAL		
	<p>PARTE II - CAPITULO 2. OPSPECS.</p> <p>MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES</p>		
<p>Principio de procedencia: 5101</p>	<p>Clave: GIVC-1.0-05-005</p>	<p>Versión: 01</p>	<p>Fecha de aprobación: 14/05/2021</p>

enmendar unilateralmente sus OpSpecs y si, además, la seguridad queda afectada dentro de la industria del transporte aéreo, entonces lo apropiado será emitir las enmiendas de emergencia para reflejar el nuevo entorno operacional.

- c) Devolución voluntaria. - Si el titular del CDO devuelve voluntariamente sus OpSpecs o parte de ellas, deberán emitir unas OpSpecs enmendadas para reflejar así su cambio a un nuevo entorno operacional. Si el explotador entrega o devuelve todas sus OpSpecs, éstas serán archivadas en el registro automatizado de las OpSpecs del explotador o en el caso de OpSpecs no automatizadas, éstas serán ubicadas adecuadamente en archivos ad hoc de la UAEAC.

2.6. Suspensión de las OpSpecs

La suspensión de las OpSpecs del titular del CDO generalmente es consecuencia de una acción derivada de la aplicación de la ley. La UAEAC debe formular y aprobar un programa de aplicación de las leyes, donde se ofrezca información, políticas, guías, acciones punitivas y procedimientos a seguir en el caso de violaciones a leyes, reglamentos o reglamentaciones que afecten la seguridad operacional, las propiedades y la vida de personas tanto en aeronaves como en tierra. Los POIs tendrán que tomar acciones que garanticen la aplicación de las normas legales vinculadas a la seguridad aérea, siempre bajo el asesoramiento legal que brinda la UAEAC, que podrían resultar en la suspensión de las OpSpecs del titular del CDO. Es responsabilidad del POI la actualización de los registros de las OpSpecs de cada explotador para verificar su estatus y la fecha de un posible cambio de entorno operacional.