

SOBRE LOS VUELOS DE ESTADO

Atendiendo a la normativa aeronáutica se consideran aeronaves de Estado las aeronaves militares y las aeronaves no militares destinadas exclusivamente a servicios estatales no comerciales.

De acuerdo con lo establecido en el 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* los vuelos realizados bajo la denominación genérica de **Vuelos de Estado** no están sujetos a la denominada normativa AIR OPS correspondiente al REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012 DE LA COMISIÓN de 5 de octubre de 2012 *por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo.*

El REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012 establece en su artículo 1 apartados 2 y 4 el Objeto y Ámbito de aplicación incluyendo las disposiciones respecto a *las condiciones en las cuales determinadas operaciones comerciales especializadas de alto riesgo estarán sujetas a autorización en aras de la seguridad, así como sobre las condiciones para expedir, mantener, modificar, limitar, suspender o revocar las autorizaciones.*

No obstante lo anterior, atendiendo a lo recogido en el AOC y a las OPS Specs (Operaciones Específicas) desarrolladas en el Manual de Operaciones, el operador está obligado al cumplimiento de sus procedimientos habituales de operación, así como a las limitaciones y restricciones establecidas, tal y como recoge el artículo 7 del REGLAMENTO Nº 965/2012.

Sin embargo, si el operador bajo su propia responsabilidad eximiera del cumplimiento de requisitos, limitaciones o procedimientos específicos establecidos en su M.O., siempre y cuando operara bajo la condición de vuelo de Estado, deberá comunicar a los pilotos que operen este tipo de vuelos, qué parte de su M.O. no será aplicable, en cuyo caso el piloto deberá valorar si está capacitado y cuenta con el entrenamiento y conocimiento apropiado para operar en este ámbito, garantizando una operación segura bajo su responsabilidad.