

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

15212 *Resolución de 30 de julio de 2021, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se prorroga la exención concedida por la Resolución de 22 de julio de 2019.*

Mediante Resolución de 16 de junio de 2017, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, modificada por la Resolución de 30 de noviembre de 2017, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea concedió una exención de dos años de duración al cumplimiento de los apartados 3 y 5 del artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 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, a los requisitos SPO.IDE.A.130, SPO.IDE.A.131 y SPO.IDE.A.145 previstos en el anexo VIII del mismo reglamento y al artículo 3 del Reglamento (CE) 1332/2011 de la Comisión de 16 de diciembre de 2011 por el que se establecen requisitos comunes de utilización del espacio aéreo y procedimientos operativos para los sistemas anticolidión de a bordo, aplicable a los operadores de la aeronave Air Tractor AT 802 y Air Tractor AT 802 A que realizasen operaciones no comerciales, operaciones de instrucción en organizaciones de formación aprobadas y operaciones comerciales especializadas.

La concesión de la exención estaba amparada en las medidas de flexibilidad contempladas en el artículo 14 del Reglamento (UE) n.º 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, actualmente derogado por el Reglamento (UE) n.º 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo de 4 de julio de 2018, en adelante Reglamento Base, que contempla dichas medidas en su artículo 71.1 y 71.2.

Así mismo es necesario tener en cuenta las condiciones establecidas en la recomendación formulada por la Agencia Europea de Seguridad Aérea, con referencia ES/02/2018, a la exención ya concedida, así como las conclusiones reflejadas en la Recomendación de EASA n.º 712-19-0059-ES sobre la notificación de España respecto a su decisión de conceder una exención temporal respecto determinados requisitos establecidos en los Reglamentos (UE) n.º 965/2012 y 1332/2011 amparados en el artículo 71(1) y 71(2) del Reglamento (UE) n.º 2018/1139, recomendaciones basadas en las consideraciones expuestas por AESA sobre la habilitación de clase, operaciones usuales y condiciones y limitaciones de operación y alivios establecidos en el Anexo VIII (Parte SPO) del Reglamento (UE) n.º 965/2012:

- El diseño original de la aeronave no incluye el equipo especificado y su instalación supondría dificultades técnicas y costes que no serían asumibles por los operadores.
- Las aeronaves AT-802 pertenecen a la misma clase que modelos similares como el AT-402, AT-502 y AT-602 clasificadas como aeronaves no complejas (Parte NCO).
- Los aviones están provistos de tanques para transportar líquidos utilizados para tareas especializadas en operaciones de agricultura. Los 5700 kg son excedidos sólo cuando el tanque es llenado completamente en este tipo de vuelos. En otro tipo de operaciones la masa es inferior a 5700 kg.
- La parte SPO permite desconectar los equipos TAWS y ACAS durante este tipo de tareas especializadas que por sus características suponen alertas no deseadas de estos sistemas de forma continua.

- Estas aeronaves están certificadas sólo para vuelo VFR y tienen una velocidad máxima de crucero de 145 knots.
- Estas aeronaves están certificadas sólo para vuelo VFR y tienen una velocidad máxima de crucero de 145 knots.

Toda vez que no se ha producido la modificación normativa que permita eximir a las aeronaves definidas *ut supra* de la aplicación de la normativa referida, se hace necesario prorrogar dicha exención con el fin de disponer del tiempo necesario para la tramitación y aprobación ante la Comisión Europea (CE) y la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) de una solicitud motivada de modificación del acto delegado o de ejecución en cuestión, y la efectiva realización del mismo, de acuerdo con lo previsto en el artículo 71.3 del Reglamento Base que recoge que:

«Si un Estado miembro considera que el cumplimiento de los requisitos esenciales aplicables establecidos en los anexos puede demostrarse por otros medios diferentes de los establecidos en los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud del presente Reglamento, y esos medios presentan ventajas significativas en términos de seguridad de la aviación civil o de eficiencia para las personas sujetas al presente Reglamento o para las autoridades afectadas, podrá presentar a la Comisión y a la Agencia, a través del repositorio establecido de conformidad con el artículo 74, una solicitud motivada de modificación del acto delegado o de ejecución en cuestión para permitir el uso de esos otros medios.»

Previo al término de la prórroga que se realizó de dicha exención, mediante Resolución de 22 de julio de 2019, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, en vigor hasta el 09 de agosto de 2021, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea ha realizado consulta al personal responsable de la supervisión de los operadores y organizaciones afectados y ha recabado información del Servicio de Reportes de Seguridad, sobre inconvenientes y sucesos relacionados con la exención, concluyendo que no se han encontrado sucesos relevantes con relación a la exención en este periodo de tiempo.

Atendiendo a lo anteriormente expuesto, la Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, de acuerdo con lo previsto en el artículo 71.2 del Reglamento (UE) n.º 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo de 4 de julio de 2018 y en virtud de las atribuciones conferidas por los artículos 9.1 y 26 del Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea aprobado mediante el Real Decreto 184/2008 de 8 de febrero, resuelve:

Primero.

Prorrogar hasta el 9 de agosto de 2023, o hasta que se produzca la modificación del Reglamento (UE) 965/2012 de la Comisión de 5 de octubre de conformidad con lo recogido en el artículo 71.3 de Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento y del Consejo de 4 de julio de 2018, lo que antes suceda:

Uno. La exención concedida mediante la Resolución de 16 de junio de 2017, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, modificada por la Resolución de 30 de noviembre de 2017, y ésta por la Resolución de 22 de julio de 2019, al cumplimiento con el apartado 3 del artículo 5 del Reglamento (UE) 965/2012 de la Comisión de 5 de octubre a los operadores que tengan su sede principal, su residencia o estén establecidos en España, que realicen operaciones no comerciales con el avión Air Tractor AT 802 y AT 802 A, de manera que la operación de estos aviones se realice cumpliendo con el Anexo VII (Parte NCO), en lugar de con el Anexo VI (parte NCC), del citado reglamento.

Dos. La exención concedida mediante la Resolución de 16 de junio de 2017, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, modificada por la Resolución de 30 de noviembre de 2017, y ésta por la Resolución de 22 de Julio de 2019, al cumplimiento

con el apartado 5 del artículo 5 del Reglamento (UE) 965/2012 de la Comisión de 5 de octubre a las Organizaciones de Formación aprobadas de acuerdo con el Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión de 3 de noviembre, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil cuya sede principal esté en España, para impartir el entrenamiento para la obtención y/o renovación de la habilitación de clase AT-4/5/6/8 SET en el AT802 y AT 802 A de manera que la operación se realice cumpliendo con el Anexo VII (Parte NCO), en lugar de con el Anexo VI (parte NCC), del citado reglamento.

Tres. La exención concedida mediante la Resolución de 16 de junio de 2017, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, modificada por la Resolución de 30 de noviembre de 2017, y ésta por la Resolución de 22 de julio de 2019, al cumplimiento con los requisitos SPO.IDE.A.130 (Sistema de advertencia y alarma de impacto), SPO.IDE.A.131 (Sistema anticolidión de a bordo) y SPO.IDE.A.145 (Registrador de datos de vuelo) del Anexo VIII (Parte SPO) del Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión de 5 de octubre a aquellos operadores que tengan su sede principal, su residencia o estén establecidos en España y realicen operaciones comerciales especializadas de acuerdo con lo previsto en el artículo 5.6 del Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión de 5 de octubre con el avión Air Tractor AT 802 y AT 802 A.

No obstante lo anterior, y en cumplimiento de la Recomendación de la Agencia Europea de Seguridad Aérea N.º ES/02/2018 y 712-19-0059-ES, en lo relativo al requisito SPO.IDE.A.145, esta exención no será aplicable a los aviones Air Tractor AT 802 y AT 802 A con un certificado de aeronavegabilidad individual expedido por primera vez el 1 de enero de 2016 o con posterioridad a dicha fecha.

Estos aviones deberán estar equipados con un equipo capaz de grabar los datos del vuelo y/o imágenes, capaz determinar la trayectoria de vuelo y la velocidad del avión. Este equipo podrá ser:

- Un registrador de datos de vuelo o FDR en sus siglas en inglés aprobado bajo el estándar TSO-C124b/ESTO-C124b o equivalente,
- Un sistema de recopilación y monitorización de información aprobado bajo el estándar TSO-C197/ESTO-2C197 o equivalente, o
- Cualquier equipo que cumpla el estándar definido en las especificaciones de certificación para cambios y reparaciones estándar (CS-STAN), CS-SC104a.

Cuatro. La exención concedida mediante la Resolución de 16 de junio de 2017, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, modificada por la Resolución de 30 de noviembre de 2017, y ésta por la Resolución de 22 de Julio de 2019, al cumplimiento del artículo 3 del Reglamento (CE) n.º 1332/2011 de la Comisión de 16 de diciembre de 2011, por el que se establecen requisitos comunes de utilización del espacio aéreo y procedimientos operativos para los sistemas anticolidión de a bordo, a las Organizaciones de Formación aprobadas de acuerdo con el Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión de 3 de noviembre, cuya sede principal esté en España, para impartir el entrenamiento para la obtención y/o renovación de la habilitación de clase AT-4/5/6/8 SET para las aeronaves AT802 y AT 802 A, a los operadores que tengan su sede principal, su residencia o estén establecidos en España que realicen operaciones no comerciales con el avión Air Tractor AT 802 y AT 802 A y a los operadores que tengan su sede principal, su residencia o estén establecidos en España y realicen operaciones comerciales especializadas de acuerdo con lo previsto en el artículo 5.6 del Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión de 5 de octubre con las aeronaves Air Tractor AT 802 y AT 802 A.

Segundo.

En todo momento se cumplirán los procedimientos y condiciones indicadas en esta resolución.

Contra esta Resolución, que pone fin a la vía administrativa de conformidad con el artículo 4.2 del Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, aprobado por Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, y de acuerdo con el artículo 123 de la Ley 39/2015, de 2 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, los interesados podrán interponer, potestativamente, recurso de reposición ante la Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente a la notificación de esta resolución, o directamente recurso contencioso administrativo ante los Juzgados Centrales de lo contencioso-administrativo de Madrid, en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente a la notificación de este acto, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Madrid, 30 de julio de 2021.–La Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, P.D. (Resolución de 5 de agosto de 2021), el Director de Seguridad de la Aviación Civil y Protección al Usuario, David Nieto Sepúlveda.