

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

5435 *Resolución de 13 de mayo de 2020, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se prorroga la exención concedida por la de 28 de abril de 2017, en relación con el personal encargado de realizar verificaciones de vuelo.*

Mediante Resolución de 28 de abril de 2017, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea concedió una exención de tres años de duración del cumplimiento del requisito ORO.FC.145 a) 2) del Anexo III del Reglamento (UE) 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas.

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.

Dicha exención se fundamentaba en necesidades operativas de duración limitada para permitir que la realización de ciertas verificaciones de vuelo se realizaran por personal que no fuese titular del certificado de examinador de vuelo emitido de conformidad con el Reglamento (UE) 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil, en tanto en cuanto se producía la modificación del Reglamento (UE) 965/2012 de la Comisión de 5 de octubre iniciada mediante la Rulemaking Task 0599 de la Agencia Europea de Seguridad Aérea y que actualmente sigue el proceso de aprobación mediante la Opinión 8/2019 (A).

Toda vez que no se ha producido la modificación normativa que permita realizar verificaciones de vuelo a personal que no sea titular de un certificado de examinador, se hace necesario prorrogar la exención en vigor.

Evaluada la situación específica, y 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, 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, la Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, resuelve:

Primero. *Objeto.*

Prorrogar la exención concedida mediante Resolución de 28 de abril de 2017 de la Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» de 25 de mayo de 2017, del cumplimiento del requisito ORO.FC.145 a) 2) del Reglamento (UE) 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas.

Segundo. *Ámbito.*

Esta resolución es aplicable al cumplimiento del requisito ORO.FC.145 a) 2) en los siguientes casos:

1. Las operaciones comerciales especializadas diurnas de helicópteros diferentes a los propulsados complejos y sobre rutas navegadas mediante referencias visuales en el

terreno y con aviones de performance clase B, permitiendo que las verificaciones en vuelo previstas en ORO.FC.120, ORO.FC.125, ORO.FC.130, ORO.FC.135, ORO.FC.140 y ORO.FC.330 puedan llevarse a cabo por un piloto al mando debidamente cualificado nombrado por el operador, formado en los conceptos de CRM y la evaluación de las capacidades de CRM, siempre que cumpla con las condiciones descritas en el apartado tercero de la presente resolución.

2. Las operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros basadas en reglas de vuelo visual (VFR) diurnas, con origen y destino en el mismo aeródromo o lugar de operación y dentro de un área local especificada por la autoridad competente, con aviones de hélice mono-motores con una masa máxima certificada de despegue de 5.700 kg o menos y una MOPSC de 5, o helicópteros distintos de los propulsados complejos, mono-motores, con una MOPSC de 5, permitiendo que las verificaciones en vuelo previstas en ORO.FC.120, ORO.FC.125, ORO.FC.130, ORO.FC.135, ORO.FC.140 y ORO.FC.330 puedan llevarse a cabo por un piloto al mando debidamente cualificado nombrado por el operador, formado en los conceptos de CRM y la evaluación de las capacidades de CRM, siempre que cumpla con las condiciones descritas en el apartado tercero de la presente resolución.

Tercero. *Condiciones necesarias para aplicación de las exenciones descritas.*

a) En el caso de las operaciones comerciales especializadas diurnas de helicópteros diferentes a los propulsados complejos y sobre rutas navegadas mediante referencias visuales en el terreno y con aviones de performance clase B:

– El operador debe determinar en su Manual de Operaciones los requisitos aplicables de experiencia y formación para los pilotos al mando nombrados para realizar verificaciones de competencia, debiéndose incluir al menos los siguientes:

- Experiencia mínima de vuelo total, que no será inferior a 750 horas.
- Experiencia mínima como piloto al mando en el operador, que no será inferior a 50 horas en el tipo, clase o variante de aeronave en cuestión.
- Experiencia mínima en la tarea especializada de que se trate, que no será inferior a 500 horas.
- Recibir formación específica en la realización de verificaciones de competencia cubriendo al menos, técnicas de instrucción aplicadas a la verificación en vuelo, técnicas de Briefing/Debriefing, conceptos de CRM y la evaluación de las capacidades de CRM.

b) En el caso de operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros basadas en reglas de vuelo visual (VFR) diurnas, con origen y destino en el mismo aeródromo o lugar de operación y dentro de un área local especificada por la autoridad competente, con aviones de hélice mono-motores con una masa máxima certificada de despegue de 5.700 kg o menos y una MOPSC de 5, o helicópteros distintos de los propulsados complejos, mono-motores, con una MOPSC de 5:

– El operador debe determinar en su Manual de Operaciones los requisitos aplicables de experiencia y formación para los pilotos al mando nombrados para realizar verificaciones de competencia, debiéndose incluir al menos los siguientes:

- Experiencia mínima de vuelo total, que no será inferior a 750 horas.
- Experiencia mínima como piloto al mando en el operador, que no será inferior a 50 horas en el tipo, clase o variante de aeronave en cuestión.
- Recibir formación específica en la realización de verificaciones de competencia cubriendo al menos, técnicas de instrucción aplicadas a la verificación en vuelo, técnicas de Briefing/Debriefing, conceptos de CRM y la evaluación de las capacidades de CRM.

Cuarto. *Vigencia.*

Las medidas contenidas en esta resolución se aplicarán con efectos desde el 25 de mayo de 2020 hasta el día 25 de mayo de 2022 o hasta que se produzca la modificación del Reglamento (UE) 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre, lo que antes suceda.

Quinto. *Publicidad.*

Esta resolución deberá publicarse en el «Boletín Oficial del Estado» y en la página web de AESA.

Contra la presente resolución, que pone fin a la vía administrativa, se podrá interponer 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 publicación 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 o alternativamente, recurso potestativo de reposición ante la Directora de AESA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 123 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en el plazo de un mes contado a partir del día siguiente a la publicación de esta resolución en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 13 de mayo de 2020.–La Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, Isabel Maestre Moreno.