

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

10495 *Resolución de 25 de mayo de 2022, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se prorroga la exención concedida por Resolución 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. Dicha exención fue prorrogada mediante Resolución de 13 de mayo de 2020 por dos años, hasta el 25 de mayo de 2022.

Asimismo, el contenido del requisito ORO.FC.145 a) 2) fue reubicado en el requisito ORO.FC.146 (b) a través del Reglamento de Ejecución (UE) 2020/2036 de la Comisión de 9 de diciembre de 2020, por lo que se hace necesario actualizar también en la prórroga de la exención, el numeral del requisito normativo.

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.

Derivado de la Opinión n.º 02/2021 de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA), recientemente se ha publicado el Reglamento de Ejecución (UE) 2021/2237 de la Comisión de 15 de diciembre de 2021 por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 965/2012 en lo que respecta a los requisitos para las operaciones todo tiempo y para el entrenamiento y la verificación de la tripulación de vuelo. Dicho reglamento de ejecución viene a modificar los puntos ORO.FC.145 y ORO.FC.146 cuya entrada en vigor se ha establecido para el 30 de octubre de 2022. La Opinión n.º 02/2021 contiene una propuesta de desarrollo de los medios aceptables de cumplimiento (AMC) y material guía (GM) de inminente publicación a través de la correspondiente Decisión. En concreto, se ha avanzado el contenido del AMC1 ORO.FC.146 (f) que sigue un iter argumental y técnico muy similar al contenido en la Resolución de 28 de abril de 2017 y que ahora se pretende prorrogar hasta la entrada en vigor definitiva del Reglamento de Ejecución (UE) 2021/2237 el 30 de octubre de 2022.

Toda vez que del Reglamento de Ejecución (UE) 2021/2237 entrará en vigor el 30 de octubre de 2022, se hace necesario prorrogar la exención en vigor, al menos hasta esa fecha.

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 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, 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.146 (b) 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 comandante 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 2022 hasta el día 30 de octubre de 2022, fecha de entrada en vigor del Reglamento de Ejecución (UE) 2021/2237.

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 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 BOE.

Madrid, 25 de mayo de 2022.–La Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, Montserrat Mestres Domenech.