III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE FOMENTO

5814 *Resolución de 28 de abril de 2017, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se concede exención en aplicación de lo previsto en el artículo 14.4 del Reglamento (UE) 216/2008, de 20 de febrero al Requisito Oro.FC.145 A) 2) en relación con el personal encargado de realizar verificaciones de vuelo.*

El Reglamento (UE) número 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 en virtud del Reglamento (CE) número 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, determina los requisitos que deben cumplir los operadores que realizan operaciones de transporte aéreo comercial, operaciones especializadas y operaciones no comerciales.

Concretamente en el caso de las operaciones comerciales especializadas el artículo 5.6 del precitado reglamento establece que los operadores que realicen estas operaciones deben cumplir con las disposiciones de los anexos III (Parte ORO) y VIII (Parte SPO) y en el caso de las operaciones de transporte aéreo comercial con origen y destino en el mismo aeródromo/lugar de operación con aviones de performance clase B o helicópteros no complejos el artículo 5.1 bis establece que deben cumplir las disposiciones de los anexos III (Parte ORO) y IV (Parte CAT).

Dentro de los requisitos establecidos en la Parte ORO, la Subparte FC especifica los referidos al entrenamiento y verificación de las tripulaciones de vuelo, estableciéndose en la Sección 1 los requisitos generales y en la Sección 3 los requisitos específicos para operaciones comerciales especializadas y operaciones de transporte aéreo comercial con origen y destino en el mismo aeródromo o lugar de operación con aviones de performance clase B o helicópteros no complejos.

En particular, el requisito general ORO.FC.145 a) 2) determina que las verificaciones de vuelo requeridas en la Subparte FC, que incluyen los requisitos ORO.FC.120, ORO.FC.125, ORO.FC.130, ORO.FC.135, ORO.FC.140 y ORO.FC.330, tienen que ser dirigidas por personal debidamente cualificado de conformidad con el anexo I (parte FCL) del Reglamento (UE) número 1178/2011, esto es, deben realizarlas titulares de un certificado de examinador de vuelo, contemplándose sólo para las operaciones de transporte aéreo comercial realizadas según las reglas de vuelo visual (VFR) con helicópteros distintos de los propulsados complejos y aviones de performance clase B un alivio a través de la sección 2 de la Subparte FC, requisito ORO.FC.230 b) 5) que permite que la verificación de competencia la lleve a cabo un comandante debidamente cualificado, nombrado por el operador, formado en los conceptos de CRM y la evaluación de capacidades de CRM.

La aplicación del requisito ORO.FC.145 a) 2) sin ningún alivio en el ámbito de las operaciones comerciales especializadas, las cuales en la mayoría de las ocasiones se realizan según las reglas de vuelo visual y con helicópteros diferentes de los propulsados complejos y con aviones que entrarían dentro de la definición de «performance clase B» contenida en el Reglamento (UE) número 965/2012 de la Comisión de 5 de octubre, supone restringir la realización de las verificaciones de vuelo únicamente a titulares de un certificado de examinador, sin considerar, que con carácter general estas operaciones se llevan a cabo por operadores no complejos, de acuerdo con la definición dada en los medios aceptables de cumplimiento al requisito ORO.GEN.200, que no cuentan con personal que esté en posesión de un certificado de examinador, puesto que la Resolución de la Dirección de Aviación Civil de 5 de julio de 2002, por la que se establecen procedimientos operativos específicos para operaciones de trabajos aéreos y agroforestales, normativa anterior a la aplicación del Reglamento (UE) 965/2012 a este

cve: BOE-A-2017-5814
Verificable en http://www.boe.es

tipo de operaciones, no requería que estas verificaciones fueran realizadas por examinadores de vuelo, permitiendo que fuesen realizadas por personal que cumpliese unos determinados requisitos de experiencia.

Adicionalmente a lo indicado en el párrafo anterior debe tomarse en consideración la especificidad de la verificación requerida en ORO.FC.330, destinada a que la tripulación de vuelo demuestre su competencia en la realización de los procedimientos normales, anormales y de emergencia que abarcan los correspondientes aspectos asociados a las tareas especializadas descritas en el manual de operaciones. Esto supone que el mero hecho de ser examinador en el tipo o clase de aeronave no es suficiente para realizar esta verificación, siendo necesario que el personal encargado de realizar estas verificaciones tenga formación y experiencia en la tarea especializada que va a ser verificada.

En cuanto a las operaciones de transporte aéreo comercial con origen y destino en el mismo aeródromo o lugar de operación y dentro de un área local, realizadas 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, la aplicación del ORO.FC.145 a) 2) sin ningún alivio supone aplicar un nivel de exigencia superior al requerido a las operaciones de transporte aéreo comercial, a las que resulta aplicable el requisito ORO.FC.230 b) 5). Es más, en el caso de operaciones con avión, el Anexo III al Reglamento (CEE) 3922/1991 de 16 de diciembre, normativa de aplicación a las operaciones de transporte aéreo comercial con origen y destino el mismo aeródromo realizadas con aviones de performance clase B según las reglas de vuelo visual diurno antes de la aplicación del Reglamento (UE) número 965/2012, ya contemplaba este mismo alivio en el apéndice 1 al requisito OPS.1005.

Teniendo en cuenta que a las operaciones de transporte aéreo comercial se aplican los niveles más altos de seguridad, la extensión del alivio previsto en ORO.FC.230 b) 5) a las operaciones comerciales especializadas así como a las operaciones de transporte aéreo comercial con origen y destino en el mismo aeródromo o lugar de operación y dentro de un área local, realizadas 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, puede concluirse que permite mantener un nivel de seguridad equivalente aplicado a estas operaciones.

Por último, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea ha propuesto a la Agencia Europea de Seguridad Aérea la inclusión en la Rulemaking Task 0599, que actualmente está desarrollando nuevos requisitos en materia de entrenamiento y verificación de las tripulaciones de vuelo, la modificación del Reglamento (UE) 965/2012 en lo relativo a los requisitos exigidos al personal encargado de realizar verificaciones de competencia en línea con lo expuesto en la presente exención.

Atendiendo a lo anteriormente expuesto, la Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, de acuerdo con lo previsto en el artículo 14.4 del Reglamento (CE) 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de febrero y en virtud de las atribuciones conferidas por el artículo 8 del Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea aprobado mediante el Real Decreto 184/2008 de 8 de febrero, resuelve:

Primero.

Conceder una exención por tres años desde la publicación de la presente resolución, al cumplimiento con el requisito ORO.FC.145 a) 2) 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, 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 comandante debidamente cualificado nombrado por el operador, formado en los conceptos de CRM y la evaluación de las capacidades de CRM, con las siguientes condiciones:

cve: BOE-A-2017-5814
Verificable en http://www.boe.es

El operador debe determinar en su Manual de Operaciones los requisitos aplicables de experiencia y formación para los comandantes 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.
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 Brefing/Debriefing, Conceptos de CRM y la evaluación de las capacidades de CRM.

Segundo.

Conceder una exención por tres años desde la publicación de la presente resolución, al cumplimiento con el requisito ORO.FC.145 a) 2) 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, 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 comandante debidamente cualificado nombrado por el operador, formado en los conceptos de CRM y la evaluación de las capacidades de CRM, con las siguientes condiciones:

El operador debe determinar en su Manual de Operaciones los requisitos aplicables de experiencia y formación para los comandantes 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 Brefing/Debriefing, Conceptos de CRM y la evaluación de las capacidades de CRM.

Madrid, 28 de abril de 2017.–La Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, Isabel Maestre Moreno.

cve: BOE-A-2017-5814
Verificable en http://www.boe.es