

Guía de Información relativa a los aspectos necesarios para solicitar exenciones al cumplimiento de la experiencia reciente.

(Reglamento (UE) No 965/2012 / Reglamento (UE) No 1178/2012)

Revisión: 1.0

Fecha: 10 junio 2020

A-DSO-EXP-01 1.0

© AESA

AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA

Este documento se acoge al amparo del Derecho de la Propiedad Intelectual. Quedan reservados todos los derechos inherentes a que ampara la Ley, así como los de traducción, reimpresión, transmisión radiofónica, de televisión, Internet (página web), de reproducción en forma fotomecánica o en cualquier otra forma y de almacenamiento en instalaciones de procesamiento de datos, aun cuando no se utilice más que parcialmente.

Cualquier copia impresa o en soporte informático, total o parcial de este documento se considera como copia no controlada y siempre debe ser contrastada con su versión vigente en la web.

Índice

1.	INTRODUCCIÓN.....	2
2.	ALCANCE DE LAS EXENCIONES	2
3.	SOLICITUD DE LAS EXENCIONES	3
4.	ANÁLISIS DE RIESGO	3
5.	GENERALIDADES	4
6.	PAUTAS ESPECÍFICAS	4
7.	TABLA	5
8.	INFORMACIÓN	7
9.	ANEXOS	7
10.	DOCUMENTOS DE REFERENCIA.....	8
11.	LISTA DE ACRÓNIMOS	9

1. INTRODUCCIÓN

El propósito de este documento es proporcionar una guía a operadores aéreos sobre la información requerida por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea para evaluar la concesión de exenciones, al cumplimiento de los requisitos de experiencia reciente de los pilotos, bajo el Artículo 71(1) del Reglamento (UE) 1139/2018 (Reglamento Base, abreviado como RB en lo sucesivo) durante el actual brote de COVID-19.

Para la redacción de esta guía se han tenido en cuenta los criterios publicados por EASA en el documento “*Handling exemptions to flight crew recent experience requirements commercial air transport operations in accordance with ORO.FC.100 ANNEX III (PART-ORO) to Regulation (EU) 965/2012 and FCL.060 ANNEX I (PART-FCL) to Regulation (EU) 1178/2011 – under article 71(1) or Regulation (EU) 2018/1139*”.

El cese significativo de operaciones de transporte aéreo comercial como resultado del brote de COVID-19 y la falta de disponibilidad de determinados simuladores de vuelo, está causando que un gran número de pilotos no cumplan con los requisitos de experiencia reciente en los últimos 90 días.

Este material queda restringido a la evaluación de exenciones solicitadas por operadores titulares de un AOC para la realización de transporte aéreo comercial en operaciones multipiloto y operadores que realicen operaciones no comerciales multipiloto con pasajeros (NCC), para que puedan programarse vuelos a los pilotos miembros de la tripulación que no cumplan con el requisito ORO.FC.100 c) en lo relativo a la experiencia reciente, de acuerdo al requisito FCL.060 del Anexo I (Parte FCL) del Reglamento (UE) 1178/2011.

En este documento se proporcionan medidas de mitigación que se ajustan diversos escenarios para permitir la emisión de exenciones a los operadores cuyos pilotos no pueden cumplir con tales requisitos.

Las exenciones al cumplimiento de los requisitos aplicables deben venir motivadas por el hecho de que se produzcan circunstancias urgentes imprevistas o por necesidades operativas urgentes que impidan a los operadores cumplir con los requisitos aplicables.

Para la solicitud de la exención será imprescindible contar con la debida justificación que no es posible hacer frente a esas circunstancias o necesidades de forma adecuada cumpliendo los requisitos aplicables.

Además, se cumplirán las siguientes condiciones:

- la seguridad, la protección del medio ambiente y el cumplimiento de los requisitos esenciales aplicables están garantizados, en caso necesario mediante la aplicación de medidas de mitigación;
- el alcance y la duración de la exención están limitados a lo que resulta estrictamente necesario y esta se aplica sin discriminación.

Antes de la emisión de la exención, AESA garantizará, en la medida de lo posible, que se han establecido las medidas necesarias para mitigar cualquier posible distorsión de las condiciones del mercado como consecuencia de la concesión de la exención.

2. ALCANCE DE LAS EXENCIONES

Las exenciones cubren los ámbitos de operaciones aéreas y de licencias de la tripulación de vuelo. Deben ser emitidas a cada operador teniendo en cuenta el contenido de la tabla que se describe en el punto 7. Los requisitos para cuyo cumplimiento se emiten las exenciones son:

- Reglamento (UE) 965/2012, concretamente el punto ORO.FC.100(c).
- Reglamento (UE) 1178/2012, concretamente el punto FCL.060.

Para la aplicación del artículo 71(1) del RB debe especificarse lo siguiente:

- El periodo por el que se emite la exención debe estar referido a la duración del brote de COVID-19 en el Estado Miembro y en ningún caso exceder de 8 meses.
- Los aspectos particulares de los puntos (b) y (c) del FCL.060 de la Parte FCL para cuyo cumplimiento se emite la exención.

La exención debe permitir a los operadores, temporalmente y cuando sea aplicable y necesario, programar a miembros de la tripulación de vuelo que no cumplan todos los requisitos de experiencia reciente. Las exenciones pueden ser emitidas para:

- reducir el número de despegues, aproximaciones y aterrizajes indicados en el FCL.060, y/o
- extender el periodo de tiempo considerado en el FCL.060.

3. SOLICITUD DE LAS EXENCIONES

Para la solicitud de estas exenciones el operador deberá solicitar la exención a través de la sede electrónica de AESA, adjuntando los datos específicos de la exención solicitada a través del formato F-DSA-EX 01 que se adjunta en el anexo I

La solicitud debe incluir:

- Justificación de la necesidad de la exención por la no disponibilidad del FSTD, por restricciones de acceso al lugar donde se encuentre el simulador,
- Alcance y duración de la exención.
- Descripción de las medidas de mitigación a implementar como consecuencia del análisis de riesgo.
- Descripción del procedimiento a seguir para la monitorización y evaluación de la efectividad de las medidas implementadas.

4. ANÁLISIS DE RIESGO

Dado que no es adecuado seguir una estrategia única para la emisión de exenciones al cumplimiento del FCL.060 que sea adecuada a todos los operadores de transporte aéreo comercial, éstas deben emitirse únicamente a los que hayan establecido unas medidas de mitigación adecuadas.

El operador debe desarrollar un análisis de riesgo para determinar la probabilidad y severidad potencial a causa del deterioro de la competencia de la tripulación causada por un periodo largo de inactividad. La principal mitigación para asegurar la competencia de un tripulante se basa en la composición de la tripulación, de tal manera que un miembro de la tripulación que no cumpla con el requisito de experiencia reciente en su totalidad puede ser mitigado por el hecho que el otro tripulante sí cumpla. **Por esta razón, no podrán emitirse exenciones si ambos tripulantes no han volado en los últimos 90 días.**

Las exenciones podrían ser emitidas cuando los miembros de la tripulación de vuelo incumplan sólo algunos de los requisitos de experiencia reciente (número de aterrizajes y despegues o tiempo de validez de la experiencia).

Las extensiones de la validez de la experiencia reciente podrían ser mayores cuando un miembro de la tripulación es TRI o TRE o ha sido nombrado supervisor en línea para vuelos LIFUS. Debe tenerse en cuenta que los supervisores en línea están más familiarizados con la operación real con pilotos inexpertos que los instructores o examinadores que generalmente ejercen sus funciones en los simuladores.

El análisis de riesgo debería proporcionar medidas de mitigación apropiadas para reducir los riesgos identificados en la medida de lo posible. También debe considerar el efecto acumulativo de otras exenciones

y/o medidas de alivio relevante y el funcionamiento general del operador (madurez del sistema de gestión, estándares de entrenamiento, tiempo sin vuelo de los pilotos, etc.).

Deberán establecerse medidas de mitigación para el caso de incapacitación del tripulante que cumpla con los requisitos de experiencia reciente. En este caso puede ser recomendable establecer limitaciones en la operación (aumento de mínimos, limitaciones de viento cruzado, uso del autoland...) y/o experiencia total en el tipo del piloto que no cumple la experiencia reciente, como posibles acciones de mitigación.

Una de las medidas mitigadoras deberá ser la difusión de las instrucciones específicas, para garantizar que todo el personal involucrado (tripulación, programación, supervisores/despachadores...) sea consciente de sus funciones y responsabilidades. Las condiciones específicas a tener en cuenta para desarrollar estos vuelos, por ejemplo, limitaciones operativas (viento cruzado), deberán reflejarse, a través de una revisión temporal del manual de operaciones o a través de la distribución de instrucciones operacionales adicionales. En cualquier caso, como haya establecido el operador para implementar los cambios en la operación con carácter temporal.

El análisis de riesgo debe ser evaluado con anterioridad a la emisión de la exención.

5. MITIGACIONES Y EXTENSIONES DE VALIDEZ EN FUNCIÓN DE LA COMPOSICIÓN DE LA TRIPULACIÓN.

El operador debe analizar la experiencia reciente de cada piloto individualmente y en un entorno de operación multipiloto.

El operador debe establecer sus medidas mitigadoras en base a su propio análisis de riesgo, particularizado para su operación concreta. En esta guía puede obtener información orientativa para identificar las medidas mitigadoras adecuadas.

Definiciones utilizadas en la Tabla siguiente

- NO CUMPLE. El piloto no ha efectuado despegues, aproximaciones y aterrizajes en los 90 días precedentes.
- CUMPLE PARCIALMENTE. El piloto ha efectuado, como PF, al menos:
 - 2 despegues, aproximaciones y aterrizajes en los 90 días precedentes, o
 - 1 despegue, aproximación y aterrizaje en los últimos 30 días.
- CUMPLE. El piloto cumple totalmente con el FCL.060.
- OPERACIONES RESTRINGIDAS. Una o varias restricciones operacionales válidas para la tripulación completa para reducir su exposición a situaciones exigentes en cuanto al manejo del avión. Por ejemplo: reducir los límites máximos de viento cruzado, incrementar la velocidad mínima de aproximación, restringir operaciones de acuerdo a las condiciones de la pista (seca, húmeda, contaminada), incremento de los mínimos de aproximación, despachar con sistema de aterrizaje automático operativo (si está instalado) u otra medida que se considere apropiada.
- SUPERVISOR EN LÍNEA. Miembro de la tripulación de vuelo específicamente nominado y entrenado para la tarea de comandante durante los vuelos en línea bajo supervisión (LIFUS) en el contexto de los puntos normativos ORO.FC.220 y ORO.FC.230. Usualmente se denominan LTC (Line Training Captain) y en España PAE (Piloto de Alta Experiencia).
- TRI. Instructor de habilitación de tipo con privilegios para llevar a cabo vuelo en línea bajo supervisión.
- CÓDIGO DE COLORES:
 - **Amarillo**. Extensión de los periodos de experiencia previa especificados en el FCL.060.
 - **Rojo**. Desviación respecto al FCL.060.
 - **Verde**. Medidas de mitigación.
 - **Gris**. Cumplimiento con el FCL.060.

- Blanco. Cumplimiento con los periodos de experiencia previa especificados en el FCL.060.

Punto del FCL.060	90d	120d	150d	180d
(b)(1) (3 despegues, aproximaciones y aterrizajes dentro de los 90 días precedentes)	<p>CASO 1 Piloto 1 CUMPLE Piloto 2 CUMPLE PARCIALMENTE</p> <p>-----</p> <p>Medidas de mitigación:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Operaciones restringidas o 3 despegues, aproximaciones y aterrizajes en un FSTD que al menos tenga una disposición y estructura de cabina de vuelo, modelo de vuelo, reacciones en tierra y características de manejo, controles de vuelo y fuerzas específicos del tipo. 			
	<p>CASO 2 Piloto 1 CUMPLE y es el comandante Piloto 2 CUMPLE PARCIALMENTE</p> <p>-----</p> <p>Medidas de mitigación:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El comandante efectuará el primer despegue, aproximación y aterrizaje. • Operaciones restringidas o 3 despegues, aproximaciones y aterrizajes en un FSTD que al menos tenga una disposición y estructura de cabina de vuelo, modelo de vuelo, reacciones en tierra y características de manejo, controles de vuelo y fuerzas específicos del tipo. 			
(b)(2)(ii) (PIC por la noche con habilitación IR)	<p>CASO 3 Según validez de la habilitación IR extendida. Nota: No es posible extender el requisito (b)(2)(i) del FCL.060.</p>			
(b)(3)(ii) (al menos 3 sectores como copiloto de relevo en crucero)	<p>CASO 4 Piloto de relevo: NO CUMPLE</p> <p>-----</p> <p>Medidas de mitigación:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Al menos 1 sector como piloto de relevo en crucero en el mismo tipo o clase de aeronave si no es inexperto según el AMC1 ORO.FC.200(a)(a) y el resto de la tripulación cumple con los requisitos de experiencia reciente. 			
c)(1) CAT: Extensión del periodo de	<p>Piloto 1 NO CUMPLE Piloto 2 CUMPLE y es TRI</p> <p>CASO 5</p>			

<p>90 días hasta un máximo de 120 días cuando el vuelo se hace bajo la supervisión de un TRI o TRE.</p>	<p>Piloto 1 NO CUMPLE Piloto 2 CUMPLE y es TRI</p> <p>-----</p> <p>Medidas de mitigación:</p> <ul style="list-style-type: none"> Operaciones restringidas. 	<p>CASO 6 Piloto 1 CUMPLE PARCIALMENTE Piloto 2 CUMPLE PARCIALMENTE y es TRI</p> <p>CASO 6' Piloto 1 CUMPLE PARCIALMENTE Piloto 2 PAE que CUMPLE</p> <p>-----</p> <p>Medidas de mitigación:</p> <ul style="list-style-type: none"> Operaciones restringidas. 	
	<p>CASO 7 Piloto 1 NO CUMPLE Piloto 2 CUMPLE PARCIALMENTE y es TRI</p> <p>CASO 7' Piloto 1 NO CUMPLE Piloto 2 PAE que CUMPLE</p> <p>-----</p> <p>Medidas de mitigación:</p> <ul style="list-style-type: none"> Operaciones restringidas. 		

6. IMPLEMENTACIÓN

Una vez concedida la exención, el operador deberá realizar un seguimiento de la evaluación del riesgo para evaluar la eficacia de las medidas de mitigación.

Durante la aplicación de esta exención, el operador deberá:

- conservar registros de los vuelos en los que participen los pilotos sujetos a estas exenciones.
- actualizar el estado de cumplimiento con los requisitos de experiencia reciente del piloto. Los pilotos ganan progresivamente su experiencia reciente cuando vuelan como PF.

7. DOCUMENTOS DE REFERENCIA

REFERENCIAS GENERALES			
CÓDIGO	TIPO DOCUMENTO	TÍTULO	Edición
Reg 965/2012	Reglamento Europeo	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.	25/10/2012
Reg 1178/2011	Reglamento Europeo	Reglamento (UE) nº 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 virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo	25/11/2011

* Se aplica la Última Edición en vigor.

REFERENCIAS ESPECÍFICAS			
CÓDIGO	TIPO DOCUMENTO	TÍTULO	Edición
-	EASA GUIDELINES	Handling exemptions to flight crew recent experience requirements commercial air transport operations in accordance with ORO.FC.100 ANNEX III (PART-ORO) to Regulation (EU) 965/2012 and FCL.060 ANNEX I (PART-FCL) to Regulation (EU) 1178/2011 – under article 71(1) or Regulation (EU) 2018/1139.	1
-	EASA GUIDELINES	Handling exemptions to flight crew recent experience requirements commercial air transport operations in accordance with ORO.FC.100 ANNEX III (PART-ORO) to Regulation (EU) 965/2012 and FCL.060 ANNEX I (PART-FCL) to Regulation (EU) 1178/2011 – under article 71(1) or Regulation (EU) 2018/1139.	2

* Se aplica la Última Edición en vigor.

8. LISTA DE ACRÓNIMOS

ACRÓNIMO	DESCRIPCIÓN
AESA	Agencia Estatal de Seguridad Aérea
AOC	Air Operator Certificate
CAT	Commercial Air Transport
EASA	European Air Safety Agency
FCL	Flight Crew Licencing
FFS	Full Flight Simulator
FSTD	Flight Simulation Training Device
IR	Instrument Rating
LPC	Licence Proficiency Check
OPC	Operator Proficiency Check
PAE	Piloto de Alta Experiencia
PF	Pilot Flying
PIC	Pilot In Command
TRE	Type Rating Examiner
TRI	Type Rating Instructor

9. ANEXO 1. FORMATO DE SOLICITUD

Ver formato en página siguiente.