

Preguntas y Respuestas Webinar Transporte Aéreo Comercial

1. ¿Es la suspensión del certificado médico lo que se recoge definido como baja médica en la guía? ¿o es algo distinto?

Tendría que ver a qué punto de la guía se está refiriendo. Los conceptos de suspensión del certificado médico y de la baja médica no son lo mismo, pero están relacionados.

2. ¿Cómo afecta a los operadores NCC el programa de apoyo?

No aplica porque son requisitos CAT, para transporte aéreo comercial, y no son aplicables a NCC aún con aeronave compleja

3. ¿Cómo considera AESA que no hay Peers disponibles?

Entendemos que el hecho de que haya Peers disponibles se circunscribe al programa de apoyo del operador, esto es, que el operador decida contar con Peers en su programa.

4. ¿Cómo se diferencia se puede acreditar que la referencia de un tercero sea objetiva y no se convierta en denuncias?

No puede hablarse de denuncias. Sólo puede contrastarse analizando y contrastando la información aportada por el programa. Recordamos que el requisito de referencia de un tercero viene especificado en la norma.

5. ¿Cómo se pueden hacer indicadores/estadísticas si el programa de apoyo es confidencial?

Las estadísticas serán únicamente el número de positivos por operador y esa información sí la maneja EASA ya que no incluye datos personales.

6. ¿Cuál es el perfil del profesional de la salud mental que exige AESA, tiene que tener capacidad legal de diagnóstico?

Los requisitos sobre los profesionales de la salud mental se recogen en la guía del programa de apoyo publicada por AESA

7. ¿Cuál será el régimen sancionador aplicable en caso de positivo?

El establecido en la Ley de Seguridad Aérea. No hay otro marco específico.

8. ¿EASA diferencia en profesionales de la salud mental y psicólogos, como va a implementar esto AESA?

En la guía del programa de apoyo se especifican los requisitos que tienen que cumplir estos profesionales.

9. ¿El programa I del operador de sustancias psicoactivas, incluye a todo el personal sensible de seguridad bajo el control del operador, que va a exigir AESA?

En el programa se incluirá a tripulantes técnicos y de cabina, y otro personal con funciones de seguridad, que el operador deberá definir y ser coherente con lo que figure en el MO.

10. ¿El requisito de prueba de sustancias psicoactivas inicial se entiende cumplido con el certificado médico clase 1 en vigor?

No, la norma de operaciones establece realizarlo cuando el tripulante se incorpore al operador.

11. ¿Estando vinculado el programa de alguna forma al SMS de la organización, va a AESA en incidir en la posible incidencia de causas organizacionales?

No sé si entiendo bien la pregunta; AESA comprobará la vinculación al SMS en las auditorías de PVC.

12. ¿Estarán disponibles las presentaciones utilizadas durante el Webex? gracias

Buenos días, se publicarán en la web de AESA junto al resto de documentación utilizada durante el evento.

13. ¿Existe alguna pauta o indicación en relación a la documentación del Programa de Apoyo al Tripulante de Vuelo (MO, Manual Externo...)?

Se podría elegir cualquiera de los dos métodos

14. ¿Existe alguna pauta o indicación en relación a la documentación del Programa de Apoyo al Tripulante de Vuelo (MO, Manual Externo...)?

Se recomienda leer la guía pues hay contenidos que se especifican dónde podrían ir en el MO.

15. ¿Habrá sanciones económicas?

Desde AESA tras un caso positivo con carácter general se propondrá la apertura de un expediente sancionador. Cuando se instruya el expediente se estudiarán las circunstancias de cada caso en particular, pero es bastante probable que exista una sanción económica por el incumplimiento del artículo 34 de la Ley de Seguridad Aérea.

16. ¿Hasta dónde llega la responsabilidad de la compañía en estos controles de alcoholemia?

La compañía es responsable de los programas de prevención y soporte. La responsabilidad de dar positivo en una prueba de alcoholemia derivada del consumo de alcohol es personal de cada tripulante.

Sin ser una responsabilidad propiamente dicha la compañía deberá proporcionar una solución para poder continuar operando la aeronave, bien disponer de un tripulante adicional que pueda desplazarse a la aeronave bien suspender la operación hasta que el/los tripulantes que hayan dado positivo puedan garantizar que su condición psicofísica es la adecuada.

17. ¿Hasta qué punto se va a notificar a la compañía un dato personal de un FC?

AESA no dará ningún dato personal a la compañía ni los resultados de las pruebas. La comunicación será exclusivamente entre Licencias de AESA y el tripulante.

18. ¿La desprogramación se vincula a baja de la seguridad social?

Habría que ver el caso específico, pero en principio no sería necesario ese documento. Para la desprogramación, según la guía, es necesario que así lo recomiende el profesional de la salud mental del programa de apoyo; estamos hablando de períodos reducidos, de días, no de meses.

19. ¿Para la retención y poder realizar la segunda prueba es necesario que esté presente una persona que forme parte de los cuerpos de seguridad del estado?

No, no es necesario. Este es un proceso administrativo aeronáutico sin ninguna componente penal.

Cualquier proceso penal se iniciará de forma independiente una vez terminada la inspección en rampa siempre que la Guardia Civil entienda que se ha producido un delito a la luz de la Ley Penal y Procesal de la Navegación Aérea. Dado que ahora mismo aún no se ha firmado un protocolo de colaboración entre AESA y la Guardia Civil ésta última no estará presente en la inspección en rampa. En el momento en que se firme sí será posible ya que ambos lo vemos como algo positivo.

20. ¿Por qué no se ha incluido todo el Programa de Apoyo a Tripulantes en la normativa relacionada con la aptitud médica de los tripulantes?

Esto es una decisión de EASA, circunscribirlo a la regulación de operaciones. Señalar que el programa es para el apoyo frente a problemas del tripulante que no son "médicos". Si hubiera un problema médico (me refiero a psiquiátrico) el programa debe ser capaz de detectarlo y que se tomen las medidas necesarias para proteger la seguridad.

21. ¿Porque no se incluye en el programa a los otros miembros de la tripulación, léase TCP?

Porque la norma exige el programa específicamente para la tripulación de vuelo, siendo optativo para el operador extenderlo a TCPs y otro personal con funciones de seguridad.

22. ¿Puede un tercero de la compañía dar parte de un piloto, apoyándose en este programa, al entender que no está en condiciones psicológicas para el vuelo?

Sí, la norma prevé esta posibilidad y la compañía debe proceder en qué casos y qué cauces utilizar para ello

23. ¿Pueden iniciar un procedimiento de revocación de licencia por negarse a la prueba?

Exactamente igual que si se ha superado la tasa máxima de alcohol permitida pero esa decisión la tendrá que tomar la División de Licencias al Personal de AESA. Ellos son quienes tomarán la decisión, pero, hasta donde yo sé, es probable que al menos se inicie el proceso independientemente de la decisión final tras el análisis de las circunstancias concurrentes en cada caso particular.

24. ¿Qué habilitaciones sanitarias exige a AESA al profesional de la Salud mental de estos programas? ¿Tiene que tener capacidad legal de diagnóstico?

Nos remitimos a la guía publicada por AESA, donde figuran los requisitos de dicho personal.

25. ¿Qué mecanismos va a exigir EASA para garantizar la confidencialidad de datos?

Es responsabilidad del operador y del programa establecer estos procedimientos para asegurar la confidencialidad. Ver guía de AESA

26. ¿Qué procedimiento se va implementar para coordinar la suspensión del certificado médico temporal y baja laboral de la Seguridad Social?

El procedimiento que se siga en estos casos, por cualquier motivo que implique suspender el certificado médico de un tripulante de vuelo (con independencia de que exista o no el programa de apoyo). Para dudas sobre el certificado médico, preguntar a medicina aeronáutica. Acudir al programa de apoyo no implica la suspensión del certificado médico, salvo en aquellos casos que haya un problema de seguridad (Ej: patología psiquiátrica).

27. ¿Qué requisitos va a exigir AESA a los programas de apoyo para asegurar que tiene recursos sanitarios para recuperar aun tripulante para el servicio?

Nos remitimos a la guía publicada.

28. ¿Se va a publicar guía para el desarrollo y aplicación de la política de prevención y detección del uso de sustancias psicotrópicas?

Se valorará la publicación de una guía al respecto, no está decidido aún.

29. ¿Si se llevará un 1 TCP seguiría necesitando aprobación ya que la CC es por debajo de la mínima?

Correcto, toda desviación al ORO.CC.100 requiere aprobación.

30. ¿Un tripulante del AOC 1 puede llamar a un PEERS de otro AOC? ¿Está previsto la incorporación de las Cabin Crew? Se ha pensado mucho en pilotos, pero no las CC.

El tripulante del AOC contactará con los PEERS que el programa de apoyo ponga a su disposición, sean estos o no del propio operador. La no obligatoriedad para CC viene dada por la norma de EASA.

31. ¿Va AESA a exigir en el programa mecanismos para paliar el miedo a la pérdida de licencia como un revulsivo a la autodeclaración?

Según la norma, la responsabilidad de hacer el análisis de riesgos de este punto y las posibles medidas de mitigación asociadas, corresponde al operador, no a AESA. No obstante, AESA comprobará que el operador realiza este análisis de riesgos.

32. ¿Además de alcoholemia, se realizarán pruebas de otras sustancias psicoactivas durante las Inspecciones en Rampa?

No. EASA no lo contempla a día de hoy. Se desestimó durante la redacción y aprobación del Reglamento 2018/1042. Si un Estado quiere hacerlo debe comunicarlo previamente a EASA. España no se lo plantea a corto plazo.

33. Apoderados: La aplicación @podera actualmente tiene un error en el procesamiento de solicitud de apoderamiento para extranjeros con NIE que sólo tienen un apellido

Haremos llegar al Ministerio responsable de la aplicación este problema para que intenten solucionarlo.

34. ¿Buenos días, la independencia del programa “o de lo que pasa” se garantiza a través del SMS? o significa que debemos externalizar este programa?

El SMS sólo debería manejar información desidentificada del programa de apoyo. El programa debe ser independiente y autónomo, pero no tiene por qué ser subcontratado a otra organización.

35. Buenos días, Me ha parecido entender que si una ATO opera una aeronave de un AOC, la ATO tiene que obtener una MEL propia para esa aeronave. ¿Es correcto?

Si la aeronave es compleja, entonces opera conforme a la parte NCC y sí requiere MEL (ver NCC.GEN.101). Si la aeronave es no compleja, entonces opera conforme a la parte NCO y no requiere MEL.

36. CAT.GEN.MPA.215 yAMCs, no queda claro si la figura del PEER es obligatoria. ¿Sería posible centrar el programa en el apoyo psicológico x psicólogos acreditados?

Ha sido respondida en la jornada, la figura del PEER no aparece como obligatoria en la norma, pero es recomendable, como figura en la guía de AESA, para que el programa genere confianza suficiente a los tripulantes de vuelo.

37. ¿Cuándo se habla de funcionarios que pueden hacer las pruebas, se incluye a los técnicos expertos de SENASA?

No, serán siempre funcionarios de AESA. El personal técnico de SENASA puede colaborar a modo de apoyo, pero el artículo 25 de la Ley de Seguridad Aérea exige que la realización sólo sea posible en presencia de un funcionario de AESA, que será el responsable de la misma.

38. Dado que el programa de apoyo es responsabilidad del operador, pero autónomo del mismo, su responsable ¿a quién reporta/rinde cuentas?

Es responsabilidad del operador ponerlo a disposición de los tripulantes y el funcionamiento efectivo y eficaz del mismo. Quien rinde cuentas es el operador, que es quien tiene que cumplir el requisito normativo. No obstante, en el programa se establecerán las funciones y responsabilidades de cada uno de los profesionales que participan.

39. En base a qué criterios se ha establecido el nivel de positivo en 0.2?

Es un valor establecido por EASA que ya figuraba anteriormente en el Reglamento 965/2012 Air Ops.

40. En caso de que la acusación fuese realizada por un tercero, ¿cómo se contrastaría la necesidad de acudir al programa?

No se puede hablar de acusaciones. Sólo puede contrastarse analizando y contrastando la información aportada.

41. ¿En caso de que se necesite la intervención de un profesional de la salud mental este puede llamar directamente al tripulante que solicitó la asistencia?

En principio sí, la intervención del profesional de la salud mental puede ser directa o indirecta, según sea necesario

42. En caso de un positivo ¿se emitiría un finding como parte de la SANA/SACA?

Sí, en la presentación se ha insistido en que siempre se pondrá una categoría 3 y por tanto será necesario tomar medidas antes de iniciar el siguiente vuelo. Claramente será sacar de la actividad aeronáutica inmediatamente a los tripulantes que hayan dado un resultado positivo en las pruebas de alcoholemia.

43. En relación a los cursos para tripulaciones que realicen MCF, ¿son de aprobación por parte de AESA?

No están sujetos a aprobación.

44. ¿Estableciendo el Reglamento que las inspecciones se realizan a tripulantes de vuelo y cabina, sin discriminación, como garantiza que esto?

En relación con los tripulantes de vuelo no cabe discriminación porque las pruebas se realizarán a todos ellos.

En relación con los tripulantes de cabina de pasajeros si son 2-3, trataremos de realizar las pruebas a todos ellos. Si no es posible por el tiempo disponible o son más pediremos al comandante la lista de la tripulación y elegiremos según los nombres sin atender al aspecto de los tripulantes.

45. He entendido que el código deontológico de psicólogos y psiquiatras cubre el tratamiento de datos x lo que la titulación cubre la formación requerida. ¿Correcto?

La información sobre esto figura en la guía del programa. Hay formación específica en confidencialidad y protección de datos para este personal.

46. Hola. ¿Hay algún protocolo especial en la utilización de alcoholímetros por prevención de COVID19? Gracias.

Aún no se ha escrito ninguno. Creemos que con las prevenciones generales que estamos tomando durante las inspecciones no serán necesarios. Si surge la necesidad podemos escribir un procedimiento. Los dispositivos tienen boquillas desechables y los tripulantes no entrarán en contacto con ningún otro elemento del alcoholímetro.

47. La figura del "peer" en organizaciones pequeñas, independientemente de que sean complejas o no, puede ser difícil de conseguir. ¿qué alternativas hay?

El peer que forme parte del programa de apoyo del operador no tiene por qué ser tripulante de vuelo del mismo. En una organización pequeña, si no está disponible, podría buscarse fuera si se decidiera contar con él en el programa.

48. ¿Los vuelos de mantenimiento de una aeronave previos a la entrada al AOC también tienen que cumplir con SPO?

Si los vuelos se ajustan a la Definición 76bis del Anexo 1 del Reglamento (UE) 965/2012, deberán ajustarse a la parte SPO (NCO si es aeronave no compleja y actividad no comercial)
Definición:

vuelo de una aeronave que posee un certificado de aeronavegabilidad o una autorización de vuelo que se lleva a cabo para detectar problemas o comprobar el funcionamiento de uno o varios sistemas, componentes o equipos después de una operación de mantenimiento en caso de que dicho funcionamiento no pueda comprobarse en los controles en tierra, y que se lleva a cabo en cualquiera de las situaciones siguientes:

- a) si así lo exigen el manual de mantenimiento de la aeronave u otros datos de mantenimiento emitidos por el titular de la aprobación de diseño que sea responsable del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave;
- b) tras una operación de mantenimiento, si así lo requiere el operador o si así lo propone la organización responsable del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave;
- c) si así lo solicita la organización de mantenimiento para verificar si una rectificación de defectos ha resultado satisfactoria;
- d) para contribuir a localizar o detectar averías;

49. MCF - Comerc (aprob MEL). Manto puede durar 2-3 semanas. Aprobación de una MEL, más de media. ¿Se va a establecer algún mecanismo que lo agilice? Gracias

No está previsto actualmente.
La actividad MCF con carácter comercial deberá ajustarse a lo referido en el apartado 3.3.1 de la guía.

50. Operador con número reducido de tripulantes: ¿Sería aceptable contar únicamente con un profesional de la salud que sea contactado directamente, en lugar de peer?

Sería aceptable desde el punto de vista normativo, pues la norma no considera obligatorios los peers, aunque desde AESA vemos la figura recomendable para generar un ambiente de confianza. No obstante, en el caso que plantea, con el tiempo, habría que verificar que el hecho de no contar con peers y sólo con un psicólogo ha resultado en que los tripulantes no acudan al programa de apoyo.

51. Para vuelos de MCF NCO en la guía dice que para vuelos de nivel A PIC deberá ser FI o TRI. Mientras que en el AMC1 NCO.SPEC.MCF.120, dice "may"¿Tiene que serlo?

En el apartado 6.2 de la guía se indica lo siguiente para la OPERACIÓN CONFORME A PARTE NCO: El piloto encargado de realizar MCF nivel A DEBERÍA estar habilitado como instructor de vuelo conforme a indicado en el medio aceptable de cumplimiento AMC1 NCO.SPEC.MCF.120 (may). El operador deberá tener en cuenta la complejidad de la aeronave y el nivel del vuelo para seleccionar al personal de vuelo.

52. ¿Podría desarrollarse el concepto de Franquicia que se ha expuesto en la presentación?

El concepto de franquicia está definido en el derecho mercantil, se utiliza en prácticamente en todos los sectores y tiene una legislación propia, no específica del sector aéreo. En aviación no existe, por el momento, regulación al respecto en Europa, y solo OACI la menciona en algunos textos orientativos, en concreto el Doc. 9626, Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional.

53. ¿Podría explicar las implicaciones en caso de positivo con la Ley Penal y Procesal de Navegación Aérea?

La aplicación de la ley penal y procesal corresponde a la Guardia Civil, no a AESA. Llevamos 2 años trabajando con ellos para firmar un protocolo de colaboración. Se ha avanzado, pero aún no se ha firmado. Hasta que eso suceda nosotros les informaremos de los casos positivos que se produzcan y ellos actuarán o no según su propio criterio.

54. ¿Podrían dar más detalles de la vinculación con el SMS? ¿Qué se espera en las supervisiones que les faciliten fruto del análisis de esa vinculación?

La información desidentificada obtenida del programa de apoyo será analizada por el SMS como un peligro más, con el análisis de riesgos asociado al mismo y posibles medidas de mitigación si fueran necesarias.

55. ¿Puedo usar la misma MEL CAT para la operación de mi propia ATO?

Sí, pero incluyendo en el preámbulo de la MEL que se utilizará en el ámbito de la ATO

56. Req. Psicólogos. Formación en tratamiento de datos. La protección de datos se encuentra recogida en el código deontológico de la profesión. ¿A qué se refiere?

Fue respondida en la jornada; se refiere a que los psicólogos tienen un código deontológico propio con el que el tratamiento de sus pacientes es totalmente confidencial

57. ¿Se colgará la grabación del webinar en la web de AESA cuando finalice? Sería de gran utilidad.

Buenos días, no se está grabando el webinar para evitar sobrecarga del ancho de banda y mejorar la calidad

58. ¿Se enviarán o publicarán en la web de AESA las presentaciones utilizadas en la webinar?

Serán publicados en la web de AESA junto con el resto de material

59. Se va a hacer alguna guía sobre la implementación de arrendamiento por parte de Aesa

La guía se ha desarrollado como parte del procedimiento y se publicará en nuestra web una vez se apruebe dicho procedimiento

60. ¿Se va a permitir una lista de un operador para tener WLI de más de 5 operadores?

Si, en principio, no habrá límite. Sin embargo, considerando el trabajo de recopilación y análisis de datos ligado a cada relación arrendatario-arrendador, se invita a los operadores a evaluar el número óptimo de arrendadores a incluir en la lista.

61. Si con las aeronaves del AOC realizo vuelos privados, ¿puedo utilizar la misma MEL que para el AOC?

Sí se podría; debería especificarse en el preámbulo de la MEL el ámbito. Si es NCC se requiere; si fuera NCO, no

62. ¿Si se niega, se categoriza como 3 y se puede denunciar por LSA y LPPNA, pero se procede a dar como positivo al medical assessor?

AESA únicamente pone la discrepancia de categoría 3 y hace la comunicación a la División de licencias. Cualquier proceso subsiguiente dentro del operador tras la recepción de un informe de inspección en rampa SANA/SAFA/SACA será gestionado internamente de la manera que la compañía estime más adecuada a su propio funcionamiento. Las auditorías de operaciones de AESA verificarán que se cumple con las responsabilidades de un operador aéreo establecidas en el Reglamento 2018/1042.

63. ¿Si un peer es FC y contactan con él, hay que tenerlo en cuenta como actividad desde el punto de vista FTL?

Habrà que analizar caso a caso, las cuestiones particulares, pues es relevante que el Peer puede dar servicio a otros operadores que no sea en el que vuela. Se recuerda la definición de «Actividad»: cualquier tarea que desempeña un miembro de la tripulación para el operador, incluido la actividad de vuelo, trabajo administrativo, dar o recibir entrenamiento y verificación, posicionamiento, y algunos elementos de la imaginaria.

64. Va a puntuar (negativamente) en el ratio SAFA/SACA de una aerolínea cuando se detecte un positivo por alcoholemia a un tripulante (Cat. 3)?

Puntúa igual que cualquier otra discrepancia de categoría 3. Ni más ni menos.