Agencia Estatal
de Seguridad Aérea

Guía de Información relativa a los aspectos necesarios para solicitar exenciones al cumplimiento de requisitos de limitaciones de tiempos de vuelo y descansos, en relación con la pandemia COVID-19

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
AESA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA

DOCUMENTACIÓN PÚBLICA

Revisión: 1.0

Fecha: 10 junio 2020

© 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. JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD DE LA EXENCIÓN 3
5. ANÁLISIS DE RIESGO 3
6. ESTUDIO Y MONITORIZACIÓN DE LA FATIGA INDIVIDUAL 4
7. DOCUMENTOS DE REFERENCIA 5
8. LISTA DE ACRÓNIMOS 5
9. ANEXO 1. FORMATO DE SOLICITUD 6

1. INTRODUCCIÓN

El propósito de este documento es proporcionar una guía a los operadores aéreos sobre la información requerida por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea para evaluar la concesión de exenciones a requisitos de limitaciones de tiempos de vuelo y descansos, 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 *"FTL Temprary exemptions under Article 71(1) of Regulation (EU) 2018/1139 (the Basic Regulation) – Guidelines in relation to the COVID-19 pandemic".*

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 de 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

Los requisitos del Reglamento (UE) 965/2012, para cuyo cumplimiento se emiten las exenciones son:

- ORO.FTL.205 y CS asociadas;
- ORO.FTL.235 (b) y (c), y CS asociada: CS FTL 1.235 (c);
- ORO.FTL.110 (j).

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.

El alcance de esta guía corresponde a operadores de transporte aéreo comercial (CAT) con avión a los que aplica el Reglamento (UE) nº 83/2014. No obstante, los operadores CAT con avión a los que aplica la subparte Q del Reglamento 3922/91 pueden solicitar exenciones a los requisitos análogos.

Los vuelos no comerciales están fuera del alcance de una exención a los requisitos de la subparte ORO.FTL, según el artículo 8.4 del Reglamento (UE) nº 965/2012. Estos vuelos deben cumplir la normativa nacional en cuanto a actividad de vuelo de tripulaciones[1]. De acuerdo con el requisito ORO.AOC.125, si un operador con aprobación AOC realiza vuelos no comerciales deberá establecer en su manual de operaciones (MO-A-8.7)

[1] En España aplica el Real Decreto 1561/1995, sobre jornadas especiales de trabajo

los requisitos aplicables para estos vuelos y una descripción de las diferencias en los procedimientos operacionales con respecto a los procedimientos en operación de transporte aéreo comercial. La gestión de fatiga de las tripulaciones en vuelos no comerciales es responsabilidad del operador y dentro del alcance de su sistema de gestión (ORO.GEN.200). No obstante, los principios establecidos en esta guía pueden aplicarse a estos vuelos.

En el caso de combinaciones de vuelos CAT y no comerciales, la subparte ORO.FTL es de aplicación para proteger las operaciones CAT. Por tanto, una rotación consistente en un vuelo CAT seguido de un vuelo de posicionamiento, solo sería objeto de la exención el vuelo CAT. Mientras que en un vuelo de posicionamiento seguido de un vuelo CAT, el conjunto sería objeto de exención, por el efecto del vuelo de posicionamiento en la fatiga de los tripulantes del vuelo CAT.

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.
- 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. JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD DE LA EXENCIÓN

Según el artículo 71.1 del Reglamento Base, es condición necesaria para la concesión de exenciones que no sea posible hacer frente a las circunstancias o necesidades de forma adecuada cumpliendo los requisitos aplicables.

Esta justificación deberá incluir documentación que demuestre las gestiones realizadas y las circunstancias que impiden el descanso regulado en la normativa. Dado que la disponibilidad de instalaciones de descanso y la concesión de permisos y autorizaciones cambia cada poco tiempo, la justificación deberá estar actualizada.

El operador deberá demostrar que no es posible realizar los vuelos cumpliendo los requisitos aplicables. Para ello, si no hubiera posibilidad de descanso de los tripulantes en destino, debe valorar otras alternativas, como realizar escalas con descansos programados en localizaciones próximas al destino.

5. ANÁLISIS DE RIESGO

El operador debe desarrollar un análisis de riesgo según la metodología establecida en su manual de operaciones (sistema de gestión).

El análisis de riesgo debería proporcionar medidas de mitigación apropiadas para reducir los riesgos identificados a un nivel aceptable. El principal peligro debería ser el deterioro de rendimiento de los tripulantes causada por un periodo excesivo de actividad de vuelo. También se 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, etc.).

Una de las medidas mitigadoras deberá ser la difusión de las instrucciones específicas, para garantizar que todo el personal involucrado (tripulación, programación, supervisores/despachadores…) es consciente de sus funciones y responsabilidades. Las condiciones específicas a tener en cuenta para desarrollar estos vuelos deberán reflejarse en el esquema individual de especificaciones de tiempos de vuelo que se aprobará junto con la exención a través de una revisión temporal del manual de operaciones, o como haya establecido el operador para implementar los cambios en la operación con carácter temporal.

El operador debe establecer sus medidas mitigadoras en base a su propio análisis de riesgo, particularizado para su operación concreta. Puede obtener información orientativa en la guía desarrollada por EASA, pero no debe interpretarla como un documento que establece medidas suficientes para la obtención de exenciones en cualquier circunstancia. Como se aclara en su apartado 1.2 el propósito es ayudar a la identificación de medidas mitigadoras adecuadas, mediante una lista no exhaustiva de escenarios y medidas mitigadoras, obtenida de la experiencia operacional en las exenciones concedidas en el marco de la crisis del COVID-19.

Las medidas de mitigación deberían tener también en cuenta un estudio y monitorización de la fatiga individual de los tripulantes (ver siguiente punto)

6. ESTUDIO Y MONITORIZACIÓN DE LA FATIGA INDIVIDUAL

La solicitud debe incluir un estudio de la fatiga, individual para cada tripulante. Se tendrá en cuenta la actividad acumulada, cuyos límites no está previsto eximir en este marco.

Se debe tener en cuenta la actividad previa, y especialmente si se han operado vuelos con exención. También se considerarán los efectos acumulados debidos a varias exenciones (varios requisitos de FTL, transporte de carga, requisitos de entrenamiento y verificación, etc.)

El operador debería evaluar la operación propuesta (y alternativas, como el uso de otros horarios) a través de herramientas de modelos biomatemáticos, si dispone de ellas. El uso de estos modelos debe estar validado por la experiencia operacional (no se debe depositar una confianza ciega en un modelo no validado).

El operador debe explicar también el procedimiento para la monitorización de la fatiga ocurrida durante estos vuelos incluyendo los reportes de fatiga recibidos, pero sin limitarse a ellos.

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

* Se aplica la Última Edición en vigor.

REFERENCIAS ESPECÍFICAS			
CÓDIGO	**TIPO DOCUMENTO**	**TÍTULO**	**Edición**
N/A	EASA GUIDELINES	FTL Temprary exemptions under Article 71(1) of Regulation (EU) 2018/1139 (the Basic Regulation) – Guidelines in relation to the COVID-19 pandemic	1
N/A	EASA GUIDELINES	FTL Temprary exemptions under Article 71(1) of Regulation (EU) 2018/1139 (the Basic Regulation) – Guidelines in relation to the COVID-19 pandemic	2

* Se aplica la Última Edición en vigor.

8. LISTA DE ACRÓNIMOS

ACRÓNIMO	DESCRIPCIÓN
AESA	Agencia Estatal de Seguridad Aérea
AOC	Air Operator Certifícate
CAT	Commercial Air Transport
EASA	European Air Safety Agency

9. ANEXO 1. FORMATO DE SOLICITUD

Ver página siguiente.

ATENCIÓN: Antes de cumplimentar este formato, consulte las Instrucciones de la última página.

A DATOS DE LA ORGANIZACIÓN U OPERADOR SOLICITANTE

A.1	Nombre:		A.2	CIF/NIE/DNI:
A.3	Dirección de Notificación:			
A.4	Teléfono:			
A.5	Email:			
A.6	Firmante:			
A.7	Lugar de Firma:			
A.8	Fecha de Firma:	DD / MM / AAAA		

B EXENCIÓN SOLICITADA

B.1	Tipo de aeronave:	
B.2	Matrícula:	
B.3	Número de Serie:	
B.4	Resumen de la exención:	
B.5	Requisito normativo del que solicita exención:	
B.6	Periodo de Duración:	Desde ___/___/_____ hasta ___/___/_____ ☐ Menos de 8 meses (Artículo 71(1)) ☐ Más de 8 meses (Artículo 71(2))
B.7	Exención Repetitiva:	☐ NO ☐ SI -- Lista de exenciones previas: 1. Número de expediente original: 2. Valida desde ___/___/_____ hasta ___/___/_____
B.8	Motivo de la exención:	☐ Circunstancias impredecibles ☐ Necesidades operacionales urgentes
B.9	Medidas mitigadoras (si aplican):	☐ N/A ☐ SI:
B.10	Tipo de Operación (si aplica):	☐ N/A ☐ SI:

Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la Intranet.

B.11	En caso de cambio/reparación no aprobada:	☐ EASA Project number: ☐ Si no hay Project number, indicar si el cambio/reparación es: • Menor ☐ • Mayor ☐
B.12	Documentación que se adjunta:	

Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la Intranet.

INSTRUCCIONES GENERALES

1	Este formato de solicitud es aplicable para Propietarios, Organizaciones Parte M Subparte G (CAMO), Parte 145, Parte M Subparte F, Parte 21 Subparte G, Parte CAMO, Parte CAO, Parte 147, Operadores de Transporte Aéreo Comercial (AOC), de Operaciones Especializadas (SPO) y de operaciones no comerciales (NCC/NCO).
2	Podrá entregarse en cualquier registro oficial de la administración del Estado (Art. 16 Ley 39/2015). En el caso de personas jurídicas, éstas estarán obligadas a entregar la solicitud a través de medios electrónicos (Art. 14 Ley 39/2015). En este caso, se tramitarán a través de la Solicitud General de la **SEDE ELECTRÓNICA de AESA**.
3	Se dirigirá a la Unidad de Supervisión correspondiente.
4	Rellenar este formato digitalmente, en el caso de no ser posible, rellenar a mano con letras mayúsculas.
5	No es necesario imprimir la página de las instrucciones.
6	Todos los apartados de esta solicitud deberán ser cumplimentados y según se indican en las instrucciones detalladas de cada casilla.
7	Se aportará en el mismo momento de la realización de la solicitud la documentación especificada en el apartado B.

INSTRUCCIONES DETALLADAS

A.1	Introduzca el nombre registrado de la organización (Razón Social) o del propietario.
A.2	Introduzca el CIF de la organización o DNI, NIE o equivalente del propietario.
A.3	Introduzca la dirección postal de notificación a efectos de este procedimiento.
A.4	Introduzca el número de teléfono de contacto a efectos de este procedimiento.
A.5	Introduzca la dirección de correo electrónico de notificación a efectos de este procedimiento.
A.6	Introduzca el nombre de la persona que firma la solicitud de aprobación de exención.
A.7	Introduzca el lugar donde se firma la solicitud de aprobación de exención.
A.8	Rellene la fecha de firma de la solicitud de aprobación de exención con el formato DD/MM/AAAA.
B.1	Rellene el modelo de aeronave al que le afecta la exención (si son varios tipos, indíquelos).
B.2	Rellene con la matrícula de la aeronave.
B.3	Rellene el número de serie de la aeronave al que le afecta la exención (si son varios, indíquelos).
B.4	Esta descripción debe demostrar que cumple con los requisitos esenciales.
B.5	Indique el requisito sobre el que se solicita la exención.
B.6	Rellene el periodo de duración de la exención. Indique si el periodo es inferior o superior a 8 meses.
B.7	Indique si la exención se ha concedido previamente al operador que la solicita (o a otro operador).
B.8	Indique si se trata de circunstancias imprevisibles, necesidades operacionales urgentes o ambas.
B.9	Indique la aplicación de medidas de mitigación, en caso necesario, para asegurar la seguridad, la protección del medio ambiente y el cumplimiento de los requisitos esenciales aplicables.
B.10	Si la información es importante para la exención, indique la categoría de las operaciones (Transporte Aéreo Comercial, Trabajos aéreos, etc).
B.11	Rellene la clasificación del cambio/reparación (mayor/menor).
B.12	Rellene con todos los documentos que acompañen a la solicitud.

© AESA
DOCUMENTACION SENSIBLE
Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la Intranet.