



## RESOLUCIÓN DE 5 DE MARZO DE 2018 DE LA DIRECCIÓN DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA POR LA QUE SE APRUEBA UN MEDIO ALTERNATIVO DE CUMPLIMIENTO DEL REQUISITO ORO.FC.230(b) DEL REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012 DE LA COMISION DE 5 DE OCTUBRE EN RELACIÓN A LA REALIZACIÓN DE LAS VERIFICACIONES DE COMPETENCIA DEL OPERADOR EN HELICOPTEROS MONOPILOTO PARA CIERTAS OPERACIONES DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL.

El 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 (AIR OPS), en el Anexo III, Subparte FC, Sección 1, requisitos comunes, establece en su punto ORO.FC.145(a)(2) que:

*“Todo el entrenamiento exigido en la presente subparte será dirigido por personal debidamente cualificado; en el caso del entrenamiento y la verificación de vuelo y simulación de vuelo, el personal que proporcione dicho entrenamiento y que lleve a cabo las verificaciones estará cualificado de conformidad con el anexo I (parte FCL) del Reglamento (UE) nº 1178/2011”.*

En coherencia con lo anterior, en la Sección 2, sobre requisitos adicionales para las operaciones de transporte aéreo comercial (CAT), con exclusión de las operaciones especificadas en ORO.FC.005(b), el punto ORO.FC.230(b)(1) establece que:

*“Cada miembro de la tripulación de vuelo completará las verificaciones de competencia del operador como parte del complemento normal de la tripulación, con objeto de demostrar la competencia en el desarrollo de procedimientos normales, anómalos y de emergencia.”*

Además, dicha verificación de competencia tiene una validez de 6 meses naturales.

El punto ORO.FC.230(b) no establece quién puede realizar una verificación de competencia del operador (*Operator Proficiency Check* u OPC), aunque el punto (5) permite que para helicópteros no complejos operados de día y sobre rutas navegadas por referencia visual a tierra, la OPC pueda ser realizada por un comandante nombrado por el operador y entrenado en conceptos y evaluación de gestión de recursos de la tripulación (*Crew Resource Management* o CRM). En este caso, el operador debe **informar** a la autoridad competente sobre los comandantes nombrados.

Por otra parte, en el Reglamento (UE) nº 965/2012, Anexo II, Subparte GEN, Sección 1, el apartado ARO.GEN.120(a) permite a la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) elaborar medios aceptables de cumplimientos (*Acceptable Means of Compliance* o AMC). Estos AMC permiten, cuando se cumple con ellos, asegurar que se cumple con el punto normativo a que se refieren. No obstante, como establece ARO.GEN.120(b), pueden usarse medios alternativos de cumplimiento para cumplir con la regulación.



EASA ha desarrollado un AMC para el punto normativo ORO.FC.230(b) en el que:

- Se definen las maniobras mínimas a realizar en la verificación de competencia del operador para avión y para helicóptero.
- Se permite que una de las dos OPC anuales se combine con la verificación de competencia de renovación de la habilitación de tipo (*Licence Proficiency Check* o LPC).
- Se define que la OPC debería ser realizada por un examinador de habilitación tipo (*Type Rating Examiners* o **TRE**) o bien por un examinador de vuelo en simulador (*Synthetic Flight Examiner* o **SFE**), **según aplique**. Hay que hacer notar que este punto del AMC es más restrictivo que la propia norma ya que no contempla la salvedad que sí incorpora el punto normativo para helicópteros no complejos.

Por otra parte, en el 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, en su Anexo I Parte FCL, se establecen las atribuciones de cada una de las licencias reguladas. En particular, las atribuciones de un TRE(H) son, entre otras las de llevar a cabo (FCL.1005.TRE(b)):

*“1) pruebas de pericia o verificaciones de competencia para la emisión, revalidación o renovación de habilitaciones de tipo de helicóptero”.*

Para un examinador de vuelo (*Flight Examiner* o FE) las atribuciones consisten, entre otras, en llevar a cabo (FCL.1005.FE(b)):

*“2) las pruebas de pericia para la emisión de la CPL(H) y las pruebas de pericia y verificaciones de competencia para habilitación de tipo helicópteros monomotor de un solo piloto anotadas en una CPL(H), siempre que el examinador haya completado 2.000 horas de vuelo como piloto en helicópteros, incluidas al menos 250 horas de instrucción de vuelo”,*

o, en su caso,

*“3) las pruebas de pericia y verificaciones de competencia para la habilitación de tipo helicópteros multimotor de un solo piloto anotadas en una PPL(H) o CPL(H), siempre que el examinador haya completado los requisitos recogidos en (1) o (2), según sea aplicable, y sea titular de una CPL(H) o ATPL(H) y, cuando sea aplicable, una IR(H)”.*

Es decir, de acuerdo al Reglamento (UE) nº 1178/2011, la verificación de competencia necesaria para renovar una habilitación de tipo (LPC), puede ser realizada **por un TRE, o por un FE** siempre que cumpla con los requisitos adicionales de experiencia y tipo de helicóptero que establece el FCL.1005.FE. De acuerdo al Reglamento (UE) nº 965/2012, esta verificación de competencia (LPC) puede combinarse con la del operador (OPC) una vez al año.



La normativa de operaciones de helicópteros JAR-OPS 3, aplicable en España hasta Octubre de 2014, fecha en la que entró en vigor el Reglamento (UE) nº 965/2012, establecía en su punto JAR-OPS 3.965(a)(4)(i) que la verificación de competencia del operador podía ser realizada:

*“por un Examinador de la habilitación de tipo (TRE) o un **Examinador de vuelo (FE)** con la habilitación de tipo correspondiente, nombrado por el operador y aceptable para la Autoridad”.*

Durante el proceso de implantación de la nueva normativa AIR OPS, EASA no identificó ningún cambio en ese punto normativo.

Por tanto, considerando que:

- El Reglamento (UE) nº 1178/2011, en su Parte FCL da a los FE privilegios para realizar las LPC en determinados tipos de aeronaves siempre que cumplan unos requisitos determinados de experiencia;
- La normativa en vigor hasta octubre de 2014 permitía a los FE realizar las OPC sin más requisito que tener la habilitación de tipo correspondiente;
- La normativa AIR OPS permite que en determinadas operaciones la OPC sea realizada por un comandante nombrado por el operador debidamente cualificado, aunque el AMC desarrollado por EASA no contemple esa posibilidad;
- La normativa AIR OPS permite que, una vez al año, la LPC y la OPC sean realizadas de forma combinada en una única sesión. Parece razonable que dicha LPC (y por tanto la OPC) pueda ser realizada por un FE con los requisitos de experiencia que establece FCL.1005.FE;
- Tanto la LPC como la OPC consisten en evaluar la capacidad del piloto para seguir los procedimientos normales, anormales y de emergencia del tipo de aeronave en cuestión.

Atendiendo a lo expuesto anteriormente, la Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, de acuerdo con lo previsto en el punto ARO.GEN.120(e) del Reglamento (UE) nº 965/2012 de la Comisión de 5 de Octubre de 2012 y en virtud de las atribuciones conferidas por el artículo 8 del Real Decreto 184/2008 de 8 de Febrero, por el que se aprueba el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea,

#### **RESUELVE:**

Primero.- Considerar como medio alternativo de cumplimiento al punto ORO.FC.230 del Reglamento (UE) nº 965/2012 de la Comisión, la siguiente redacción del AMC1 ORO.FC.230 de la Agencia Europea de Seguridad Aérea: A la redacción actual del AMC1 se le añade el texto sombreado. El resto del texto permanece invariado.

(...)



AMC1 ORO.FC.230(b)(1)(iv):

(iv) Operator proficiency checks should be conducted by a type rating examiner (TRE) or a synthetic flight examiner (SFE), as applicable. Operator proficiency checks for single-pilot helicopters, may be conducted for an FE provided that the examiner accomplish with requirements in FCL.1005.FE.  
(...)

AMC1 ORO.FC.230(d)(5)(i):

(i) operator proficiency check by a type rating examiner (TRE), class rating examiner (CRE) or, if the check is conducted in an FSTD, a TRE, CRE or a synthetic flight examiner (SFE). Operator proficiency checks for single-pilot helicopters, may be conducted for an FE provided that the examiner accomplish with requirements in FCL.1005.FE. All examiner must be trained in CRM concepts and the assessment of CRM skills.

(...)

Segundo.- La presente Resolución entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la página web de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

Madrid, a 5 de marzo de 2018

La Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea

Fdo.: Isabel Maestre Moreno

(Firmada en el Original)