

## III. OTRAS DISPOSICIONES

### MINISTERIO DE FOMENTO

- 9523** *Resolución de 16 de junio de 2017, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se concede una exención al cumplimiento de los apartados 3 y 5 del artículo 5 del Reglamento (UE) 965/2012 de la Comisión de 5 de octubre y a los requisitos SPO.IDE.A.130, SPO.IDE.A.131 y SPO.IDE.A.145 previstos en el anexo VIII del mismo reglamento en relación con la operación de la aeronave Air Tractor AT 802 y Air Tractor AT 802 A en operaciones no comerciales, operaciones de instrucción en organizaciones de formación aprobadas y operaciones comerciales especializadas.*

El Reglamento (CE) n.º 216/2008, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n.º 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE, en adelante el Reglamento Base, establece en su artículo 14, apartado 4, lo siguiente:

(...)

4. Los Estados miembros podrán conceder exenciones de los requisitos esenciales especificados por el presente Reglamento y sus disposiciones de aplicación en caso de circunstancias operativas urgentes imprevistas o de necesidades operativas de duración limitada, siempre que ello no afecte negativamente al nivel de seguridad. Notificará cuanto antes a la Agencia, a la Comisión y a los demás Estados miembros en cuanto las exenciones pasen a ser repetitivas o se concedan por períodos superiores a los dos meses.

Así mismo el Reglamento Base define el concepto de aeronave propulsada compleja, que en el caso de aviones incluye a los que tienen una masa máxima certificada de despegue (MCTOM) superior a 5.700 kg o con una configuración máxima operativa de asientos de pasajeros (MOPSC) de más de 19 asientos de pasajeros o certificados para operar con una tripulación mínima de dos pilotos o equipado con un turborreactor o con más de un motor turbohélice.

Por otro lado el Reglamento (UE) n.º 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) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, en adelante AIR OPS, determina los requisitos que deben cumplir los operadores que realizan operaciones de transporte aéreo comercial, operaciones especializadas y operaciones no comerciales. Así mismo establece que las organizaciones de formación, o ATO en sus siglas en inglés, deben cumplir con determinados anexos a este reglamento en función de si operan aeronaves propulsadas complejas o aeronaves distintas de estas.

En aplicación de lo establecido en el artículo 5.3 del AIR OPS, la realización de operaciones no comerciales con aeronaves propulsadas complejas requiere el cumplimiento con los requisitos de los Anexos III (Parte ORO) y VI (Parte NCC). En cuanto a las organizaciones de formación que impartan entrenamiento para la obtención y/o renovación de la habilitación de clase requerida para volar un Air Tractor AT802 el artículo 5.5 del AIR OPS establece que deben cumplir con el Anexo VI (Parte NCC) del AIR OPS. En relación con las operaciones comerciales especializadas el artículo 5.6 del AIR OPS requiere el cumplimiento con los requisitos de los Anexos III (Parte ORO) y VIII (Parte SPO). La aplicación de estas disposiciones normativas supondría equipar esta aeronave con equipos, que hasta la fecha no han sido requeridos como son el Sistema de advertencia y alarma de impacto (TAWS), el Sistema anticolidión de a bordo (ACAS) y el Registrador de datos de vuelo (FDR), lo que de facto ha supuesto la paralización de las

operaciones tanto de las organizaciones de formación como de los operadores que realizan operaciones comerciales especializadas con estos aviones.

El avión Air Tractor AT 802 y AT 802 A entra dentro de la definición de aeronave propulsada compleja dado que su MCTOM es superior a los 5700 kg. Si bien el MCTOM varía entre los 6350 kg (14.000 lbs) y 7.257 kg (16.000 lbs), es importante tener en cuenta que el AT 802 dispone de una capacidad de carga de hasta 3628 kg (8000 lbs), esto es, la mitad del MCTOM lo constituye la carga que es capaz de transportar la aeronave.

Se trata de un avión monomotor de turbina, no presurizado y certificado únicamente para realizar operaciones según las reglas de vuelo visual (VFR). En cuanto a los ocupantes, según su certificado de tipo dispone de un puesto para el piloto, siendo opcional la instalación de un puesto adicional para otro miembro de la tripulación, esto es, el número máximo de ocupantes, que se considerarían tripulación de la aeronave, por lo que la configuración máxima operativa de asientos de pasajeros (MOPSC) es cero, puesto que no puede transportar pasajeros. Para su pilotaje se requiere la misma habilitación de clase que la requerida para otros modelos del fabricante como son los Air Tractor AT 502 y 602, que difieren fundamentalmente en la capacidad de carga.

Este avión está destinado fundamentalmente a tareas agroforestales como son la protección vegetal, control de plantas y de matorrales cuyo crecimiento no se desea, control de crecimiento de plantas, siembra de cultivos, etc, que requieren de la realización de vuelos a baja altura, generalmente a alturas inferiores a las establecidas en el Reglamento de Ejecución (UE) 923/2012 de la Comisión de 26 de septiembre.

El avión en cuestión no está diseñado para la instalación de los equipos referidos en el apartado anterior. Tampoco los pilotos actualmente habilitados para operar estas aeronaves han sido instruidos en la utilización de estos equipos puesto que tanto el entrenamiento como la verificación en vuelo requerida para la obtención y revalidación de la habilitación At-4/5/6/8 SET en el AT802 y AT 802A, de acuerdo con lo establecido en el apartado B del Apéndice 9 al Reglamento (UE) 1178/2011 de la Comisión de 3 de noviembre, es la misma requerida para aviones de un solo piloto distintos de los de altas performances.

Si comparamos otros aviones que vienen realizando el mismo tipo de operación que el AT 802, para los cuales se exige la misma habilitación de clase, como por ejemplo los Air Tractor AT 502 y AT 602, a los que no resulta de aplicación la Parte NCC en la operación no comercial, ni en la operación como organización de formación, ni los requisitos SPO. IDE.A.130, 131, 145 en el caso de las operaciones comerciales especializadas, la única diferencia existente es que el MCTOM es inferior a 5700 kg, si bien la operación es la misma que la del AT 802 y AT802A.

Adicionalmente existen otras aeronaves monomotor de turbina certificadas para ser operadas según las reglas de vuelo instrumental (IFR), con una MOPSC de entre 6 y 9 pasajeros, consideradas como aeronaves de altas performances, presurizadas y cuyas velocidades de operación son superiores a las del AT 802 y AT 802 A, como son la Pilatus PC12 y la Socata TBM 700, a las cuales por el hecho de tener un MCTOM inferior a 5700 kg les aplica la Parte NCO y no deben contar con Sistema de advertencia y alarma de impacto (TAWS), el Sistema anticolidión de a bordo (ACAS).

También debe considerarse que en el caso de las operaciones en el ámbito de las organizaciones de formación este avión siempre se opera sin carga, esto es, el peso en estas operaciones no se aproxima al límite previsto en la normativa, 5.700 kg, para que pueda ser considerado como complejo.

En cuanto a las operaciones comerciales especializadas resulta de gran interés la provisión contenida en el requisito SPO.OP.200 de la Parte SPO, que especifica que «El sistema de aviso de proximidad al suelo podrá desactivarse durante las tareas especializadas que por su naturaleza requieran la operación de la aeronave a una distancia del suelo inferior a la que activaría el sistema de aviso de proximidad al suelo», esto es, en el caso de la operación habitual de este avión en el ámbito de las operaciones agroforestales este sistema estaría desactivado puesto que los vuelos se realizan por debajo de las alturas mínimas establecidas en el Reglamento (UE) 923/2012 de la

Comisión de 26 de septiembre. Adicionalmente hay que tener en consideración lo ya mencionado con anterioridad, esto es, que este avión está certificado únicamente para realizar operaciones según las reglas de vuelo visual (VFR). En este tipo de operaciones es el piloto el responsable de evitar obstáculos y otras aeronaves mediante observación directa. La instalación de este sistema evidentemente es de vital importancia en las operaciones realizadas siguiendo las reglas de vuelo instrumental (IFR), en las cuales se puede dar la circunstancia de que la operación se realice en condiciones meteorológicas instrumentales (IMC) o a una altura tal que el piloto no pueda mantener la referencia visual con el terreno, operación que no puede realizar este avión.

Por otro lado, y en relación con la instalación del Sistema anticolidión de a bordo (ACAS), es aplicable lo indicado en el párrafo anterior, esto es, que este avión está certificado únicamente para realizar operaciones según las reglas de vuelo visual (VFR) en las que es el piloto el responsable de evitar obstáculos y otras aeronaves mediante observación directa. Además al ser este avión el único al que se requiere la instalación de este equipo de entre los modelos de avión que realizan operaciones agroforestales, se da la circunstancia de que en el caso de estar operando distintos modelos de aeronaves en un mismo entorno de trabajo, situación habitual, este sistema no previene de colisión alguna al no disponer el resto de aeronaves dedicadas a las actividades agroforestales de este sistema. Al igual que en el caso del sistema de aviso de proximidad al suelo, su instalación tiene un sentido más que evidente en el caso de operaciones realizadas según las reglas de vuelo instrumental, no siendo este el entorno operativo en el que desarrolla su actividad el AT 802.

También se debe tener en cuenta la última modificación del AIR OPS mediante el Reglamento (UE) 2016/1199 de la Comisión de 22 de julio en la que, considerando que «...Como quiera que el esfuerzo de conformidad exigido a esos operadores (operadores no comerciales de aeronaves motopropulsadas complejas) es desproporcionado en relación con los beneficios de la aplicación de esos requisitos para la seguridad de sus operaciones, esos operadores deben quedar excluidos del ámbito de aplicación del anexo VI del Reglamento 965/2012 y, en cambio, estar autorizados a cumplir los requisitos establecidos en el anexo VII. En aras de la coherencia, las organizaciones de formación que impartan instrucción de vuelo en los mismos aviones bimotores turbopropulsados ligeros deben también poder cumplir los requisitos establecidos en el anexo VII.» se ha eximido del cumplimiento con los apartados 3 y 5 del artículo 5 del AIR OPS a los operadores de aviones motopropulsados complejos de masa máxima certificada de despegue (MCTOM) igual o inferior a 5 700 kg, equipados con motores turbohélice, que efectúen operaciones no comerciales y a las organizaciones de formación que operen este tipo de aeronaves, permitiendo que la operación de estas aeronaves se realice cumpliendo los requisitos del Anexo VII (Parte NCO) del AIR OPS.

Si bien es cierto que el MCTOM es igual o inferior a 5.700 kg, también lo es que la mayoría de estas aeronaves están certificadas para realizar operaciones según las reglas de vuelo instrumental (IFR) y cuentan con una MOPSC superior a la del AT 802. Además, al aplicar los requisitos contenidos en el Anexo VII no resulta obligatorio instalar el Sistema anticolidión de a bordo (ACAS) y en cuanto a la instalación de Sistema de advertencia y alarma de impacto (TAWS) únicamente se requiere en el caso de aviones de turbina certificados para una configuración máxima superior a nueve asientos.

Por último, la concesión de una exención con un carácter temporal, como es este caso, se debe a la necesidad de disponer del tiempo necesario para poder tramitar la derogación de los requisitos anteriormente citados aplicando el artículo 14.6 del Reglamento Base que recoge que:

«Cuando pueda conseguirse por otros medios un nivel de protección equivalente al conseguido mediante la ejecución de las disposiciones de aplicación del presente Reglamento, los Estados miembros podrán conceder, sin discriminación por motivo de la nacionalidad, aprobaciones que supongan una excepción de dichas disposiciones de aplicación.»

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 dos años desde la publicación de la presente resolución al cumplimiento con el apartado 3 del artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 965/2012, de la Comisión de 5 de octubre, a los operadores que realicen operaciones no comerciales con el avión Air Tractor AT 802 y AT 802 A, de manera que la operación de estos aviones se realice cumpliendo con el Anexo VII (Parte NCO) del citado reglamento.

Segundo.

Conceder una exención por dos años desde la publicación de la presente resolución al cumplimiento con el apartado 5 del artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión de 5 de octubre a las Organizaciones de Formación aprobadas de acuerdo con el Reglamento (UE) 1178/2011 de la Comisión de 3 de noviembre, cuya oficina principal esté en España, para impartir el entrenamiento para la obtención y/o renovación de la habilitación de clase AT-4/5/6/8 SET en el AT802 y AT 802 A de manera que la operación se realice cumpliendo con el Anexo VII (Parte NCO) del citado Reglamento.

Tercero.

Conceder una exención por dos años desde la publicación de la presente resolución al cumplimiento con los requisitos SPO.IDE.A.130 (Sistema de advertencia y alarma de impacto), SPO.IDE.A.131 (Sistema anticolidión de a bordo) y SPO.IDE.A.145 (Registrador de datos de vuelo) del Anexo VIII (Parte SPO) del Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión de 5 de octubre a aquellos operadores cuya oficina principal esté en España y realicen operaciones comerciales especializadas de acuerdo con lo previsto en el artículo 5.6 del Reglamento (UE) 965/2012 de la Comisión de 5 de octubre con el avión Air Tractor AT 802 y AT 802 A.

Madrid, 16 de junio de 2017.–La Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, Isabel Maestre Moreno.