

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

14958 *Resolución de 28 de julio de 2022, de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se concede la exención al cumplimiento de todos los requisitos aplicables o referidos a la habilitación de clase monomotor de pistón contemplados en el Anexo I (Parte- FCL) del Reglamento (UE) 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre, en virtud del artículo 71 del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio.*

El Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo de 4 de julio de 2018 establece las normas comunes en el ámbito de la aviación civil y el Reglamento (UE) número 1178/2011 de la Comisión de 3 de noviembre de 2011 establece los requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil.

Mientras que el citado Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo aplica a todas las aeronaves, sin distinguir entre sus formas de propulsión, los requisitos contemplados en el Anexo I (Parte-FCL) del Reglamento (UE) 1178/2011 aplican, actualmente, únicamente a las aeronaves con motores de pistón o turbina dejando fuera de su alcance a las aeronaves con motor eléctrico.

La actual Parte-FCL no establece los requisitos técnicos y procedimientos administrativos que deben cumplirse para obtener las atribuciones necesarias para volar el Pipistrel Virus Electro SW128 (de aquí en adelante: SW 128), aunque este nuevo avión con motor eléctrico sí esté dentro del alcance del Reglamento (UE) 2018/1139 y esté certificado por EASA desde el 10 de junio de 2020 (EASA TC NO. EASA.A.573).

Los pilotos, organizaciones de formación, instructores y examinadores se encuentran por tanto con la necesidad de tener que operar el Pipistrel Virus Electro SW128 sin que existan los correspondientes requisitos normativos en la regulación que les es de aplicación, la Parte FCL.

De acuerdo con lo anterior, existe una iniciativa normativa (RMT.0678) por parte de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) que modificará el Reglamento (UE) 1178/2011 y establecerá los requisitos de licencias de tripulación de vuelo relativos a las aeronaves con motor eléctrico.

Por tanto, resulta aplicable el artículo 71.1 del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo el cual establece que:

«Los Estados miembros podrán conceder a las personas físicas o jurídicas sujetas al presente Reglamento exenciones de los requisitos aplicables a dichas personas en virtud del capítulo III, que no sean los requisitos esenciales establecidos en dicho capítulo, o de los actos delegados o de ejecución adoptados en virtud de dicho capítulo, de producirse circunstancias urgentes imprevistas que afecten a esas personas o por necesidades operativas urgentes de esas personas, si se cumplen todas las condiciones siguientes:

- a) no es posible hacer frente a esas circunstancias o necesidades de forma adecuada cumpliendo los requisitos aplicables;
- b) 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;
- c) el Estado miembro ha mitigado cualquier posible distorsión de las condiciones del mercado como consecuencia de la concesión de la exención en la medida de lo posible, y

d) el alcance y la duración de la exención están limitados a lo que resulta estrictamente necesario y esta se aplica sin discriminación.»

En relación con el artículo citado, se siguen cumpliendo todas las condiciones anteriores ya que:

a) Pilotos, organizaciones de formación, instructores y examinadores se encuentran con la necesidad de tener que operar el Pipistrel Virus Electro SW128 (aeronave dentro del alcance del Reglamento (UE) 2018/1139 y certificado por EASA) sin que existan los correspondientes requisitos normativos en la regulación que les es de aplicación, la Parte FCL.

b) Esta exención, incluyendo todas las medidas de mitigación aplicables, detalladas en la misma, proporciona un nivel de seguridad equivalente al proporcionado por el reglamento (UE) 1178/2011 para los aviones monomotores de pistón.

Aunque la protección medioambiental no está directamente afectada por esta exención sí hay que tener en cuenta que con ella se está permitiendo la operación con aeronaves de propulsión eléctrica que tiene un menor impacto medioambiental.

c) Esta exención no genera ninguna distorsión en el mercado porque permite la introducción y operación, dentro de la actual regulación y hasta que ésta se adapte a las nuevas necesidades, de una aeronave, la Pipistrel Virus Electro SW 128, que ya está certificado por EASA. Las medidas de mitigación incluidas en esta exención aseguran además la adecuada integración temporal del Pipistrel Virus Electro SW 128 dentro del marco regulatorio de la Parte-FCL, estableciendo condiciones similares tanto para el Pipistrel Virus Electro SW 128 como para los monomotores de pistón convencionales.

d) La duración de la exención se ha establecido teniendo en cuenta que EASA tiene previsto introducir los requisitos de licencias de tripulación de vuelo relativos a las aeronaves con motor eléctrico en el Reglamento (UE) 1178/2011 en el último trimestre del 2023 y que hasta entonces los pilotos, instructores, examinadores y organizaciones de formación no pueden cumplir con los requisitos de la Parte-FCL para operar este tipo de aeronave.

En función de la situación específica descrita, esta Dirección, en virtud de las competencias que le corresponden conforme al artículo 71.1 del Reglamento (UE) 1139/2018, en relación con el artículo 9.1.d) del Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, considera necesario adoptar esta exención, posibilitando así que se pueda operar el Pipistrel Virus Electro SW128 en condiciones de vuelo visual y con la actual habilitación de clase de monomotor de pistón (SEP), siempre y cuando se cumplan todas las condiciones establecidas en esta misma resolución en su apartado segundo, que garantizan la seguridad y el cumplimiento con los requisitos esenciales para la tripulación de vuelo y en consecuencia, resuelve:

Primero. *Objeto.*

Conceder, en virtud del artículo 71.1 de Reglamento (UE) 2018/1139, la exención a los requisitos aplicables referidos a continuación, siempre que se cumplan, igualmente, las condiciones señaladas:

Esta exención aplica a las aeronaves Pipistrel Virus Electro SW128 y se otorga a:

– Pilotos titulares de licencia emitida por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea que sean titulares o estén en proceso de obtener la habilitación de clase monomotor de pistón (SEP).

– Organizaciones de formación (ATOs, DTOs), instructores y examinadores, cuyos certificados hayan sido emitidos por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, que participen en el entrenamiento, verificaciones y pruebas relativas a la habilitación de clase monomotor de pistón (SEP).

Con el fin de asegurar un nivel de seguridad adecuado, los titulares de la habilitación SEP, o aspirantes a la obtención de la misma, a lo que se les concede esta exención deberán cumplir, siempre que operen o pretendan operar la aeronave Pipistrel Virus Electro SW 128 contemplada en esta exención en condiciones de vuelo visual (VFR), con todas las condiciones que se mencionan a continuación y que se aplican en lugar de los requisitos establecidos en el Reglamento 1178/2011 en todo lo relativo o referido a la habilitación de clase monomotor de pistón (SEP):

(a) El SW 128 se considera una variante dentro de la habilitación de clase monomotor de pistón.

(b) El programa de entrenamiento establecido en el documento emitido por Pipistrel número "DOT-128-00-11-401 - Virus SW 128 Difference Training Programme" se incluirá en:

(1) el entrenamiento en vuelo para la LAPL(A) (conforme al FCL.115) o PPL(A) (conforme al FCL.210) que se realice en el SW128.

(2) El entrenamiento de diferencias (conforme al FCL.135.A (b) y FCL.710) para extender atribuciones de la habilitación SEP al SW128.

(c) Para extender atribuciones del SW128 a variantes del SEP con motor de pistón el entrenamiento de diferencias (conforme al FCL.135.A(b) y FCL.710) consistirá en aquellas partes del curso de entrenamiento para la obtención del SEP que se consideren necesarios para que el aspirante adquiera la competencia suficiente para operar una variante SEP con motor de pistón de manera segura.

(d) Los requisitos de experiencia reciente establecidos en el FCL.140.A se considerarán cumplidos para ambas variantes, SEP de motor de pistón y SW128, sólo si el titular de la LAPL ha completado:

(1) En el caso del FCL.140.A (a) y, si aplica, del FCL.140.A (b)(2), 12 horas de vuelo en variantes SEP con motor de pistón o en SW128 o en una combinación de ambos, que incluyan lo siguiente:

- (i) al menos 3 horas en variantes SEP con motor de pistón;
- (ii) al menos 3 horas en el SW128;
- (iii) un vuelo de entrenamiento conforme a lo establecido en el FCL.140.A (a)(2) en una variante SEP de motor de pistón;
- (iv) un vuelo de entrenamiento de al menos 40 minutos con un instructor de vuelo (FI) o un instructor de clase (CRI) en el SW128; o

(2) En el caso del FCL.140.A (b)(1) una verificación de competencia en cada variante SEP, con motor de pistón y el SW128.

(e) Los requisitos de revalidación establecidos en el FCL.740.A (b) se considerarán cumplidos para ambas variantes, SEP de motor de pistón y SW128, sólo si el titular de la habilitación de clase SEP ha completado:

- (1) Las 12 horas de vuelo establecidas en el FCL.740.A (b)(1)(ii) incluyendo:
- (i) al menos 3 horas en variantes SEP con motor de pistón;
 - (ii) al menos 3 horas en el SW128;
 - (iii) un vuelo de entrenamiento conforme a lo establecido en el FCL.140.A (a)(2) en una variante SEP de motor de pistón;
 - (iv) un vuelo de entrenamiento de al menos 40 minutos con un instructor de vuelo (FI) o un instructor de clase (CRI) en el SW128; o

(2) En el caso del FCL.740.A(b)(1)(i) una verificación de competencia en cada variante SEP, con motor de pistón y el SW128.

(f) Si el titular de la habilitación de clase SEP, conforme al FCL.740.A(b)(1)(ii), desea revalidar exclusivamente las atribuciones para el SW128 el entrenamiento en vuelo requerido tendrá una duración mínima de 40 minutos.

(g) El contenido del entrenamiento en vuelo especificado en los puntos (d)(1)(iv), (e)(1)(iv) y (f) de esta resolución incluirá todo lo siguiente:

- (1) procedimiento de emergencia en caso de sobrecalentamiento de la batería;
- (2) mal funcionamiento de la batería:
 - (i) estado de carga (SOC);
 - (ii) gestión de la reducción de la autonomía de la batería (pérdida de batería);
 - (iii) sobrecalentamiento de la batería y fuego de la batería (simulacros y procedimientos de emergencia);
- (3) reducción de potencia (empuje) tras la activación del sistema de «derating» (simulación de una reducción de potencia).

(h) Para la renovación de las variantes SEP con motor de pistón y la SW128 deben cumplirse los requisitos del FCL.740 (b)(1), renovándose exclusivamente las atribuciones del SEP con motor de pistón o las del SW128 dependiendo del avión en el que se realice la verificación de competencia.

(i) Un alumno piloto que esté realizando el entrenamiento para la obtención de una LAPL(A) o PPL(A) en un SW128 podrá ser autorizado, conforme al FC.020(a), a llevar a cabo los vuelos de travesía solo en una variante SEP con motor de pistón únicamente después de que haya adquirido las competencias necesarias para operar dicha variante SEP de manera segura.

(j) El instructor, el examinador o la organización de formación, según aplique, especificará en toda la documentación siguiente que el entrenamiento, prueba o verificación, lo que corresponda, se llevó a cabo en base y conforme a esta exención:

- (1) En el caso del punto (b)(1) de esta exención:
 - (i) los registros de entrenamiento de conformidad con el punto ORA.ATO.120 del Anexo VII (Parte-ORA) y punto DTO.GEN.220 del Anexo VIII (Parte-DTO) del Reglamento (EU) 1178/2011;
 - (ii) la recomendación para la prueba de pericia (conforme al FCL.030(b));
- (2) En el caso de los puntos (b)(2), (c), (d)(1), (e)(1) o (f) de esta exención, la anotación del instructor en el libro de vuelo del piloto;
- (3) En el caso de los puntos (d)(2), (e)(2) y (h) de esta exención, o en el caso de una prueba de pericia para la emisión de una LAPL(A) o una PPL(A) en un SW128, el informe de la prueba de pericia o verificación de competencia cumplimentado por el examinador (conforme al FCL.1030(b)(3)).

Segundo. *Ámbito.*

En virtud de la presente resolución se aceptará el entrenamiento, verificaciones y pruebas llevadas a cabo por instructores, examinadores y organizaciones de formación (ATO, DTO) en aeronaves Pipistrel Virus Electro SW128 cuyas licencias, certificados, así como el entrenamiento, verificación o prueba se haya realizado al amparo de una exención emitida por un Estado EASA en los mismos términos previstos en la misma.

Tercero. *Vigencia.*

Esta Resolución tendrá vigencia desde su publicación en «Boletín Oficial del Estado» hasta el día 31 de marzo de 2024.

Cuarto. *Publicidad.*

Esta Resolución o cualquiera de sus modificaciones deberán hacerse públicas en la página web de AESA y publicarse en el «Boletín Oficial del Estado».

Contra la presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, se podrá interponer recurso contencioso-administrativo, ante los Juzgados Centrales de lo Contencioso-administrativo de Madrid, en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente a la publicación de este acto, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa, o alternativamente, recurso potestativo de reposición ante la Directora de AESA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 123 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en el plazo de un mes contado a partir del día siguiente a la publicación de esta resolución.

Madrid, 28 de julio de 2022.–La Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, Montserrat Mestres Domènech.