

# Guía Informativa Covid-19. Exenciones y “Clock Stoppage” (PM)

(Reglamento (UE) No 1321/2014 / Reglamento (UE) No 748/2012)

**A-CA-EA-01 1.0**

**AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA**

*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.*

*La clasificación de este documento indica el nivel de seguridad para su tratamiento interno en AESA. Si el documento le ha llegado por los cauces legales, no tiene ningún efecto para usted.*

[www.seguridadaerea.gob.es](http://www.seguridadaerea.gob.es)

## Índice

<b>1.</b>	<b>OBJETO Y ALCANCE .....</b>	<b>2</b>
<b>2.</b>	<b>INFORMACIÓN PARA LA TRAMITACIÓN DE UNA SOLICITUD DE EXENCIÓN .....</b>	<b>3</b>
2.1	INTRODUCCIÓN .....	3
2.2	OBJETO .....	3
2.3	REQUISITOS SUSCEPTIBLES DE EXENCIÓN DURANTE EL ESTADO DE ALARMA (RD 463/2020) .....	3
2.3.1	CERTIFICACIÓN DE PERSONAL NDT APROBADO SEGÚN EN4179 .....	4
2.3.2	CALIBRACIÓN DE ÚTILES Y HERRAMIENTAS. ....	6
2.3.3	REVISIÓN DE AERONAVEGABILIDAD (ARC), PARA LOS CASOS EN LOS QUE LA AERONAVE OBJETO DE DICHA ACTUACIÓN SE ENCUENTRE EN ESTADO DE PRESERVACIÓN (SOLO AERONAVES PARTE M). ..	7
2.3.4	REVISIONES DE AERONAVEGABILIDAD (ARC) DE AERONAVES FUERA DE ENTORNO CONTROLADO (SOLO AERONAVES PARTE M). ....	10
2.3.5	REVISIONES DE AERONAVEGABILIDAD (ARC) DE AERONAVES INCLUIDAS EN ORGANIZACIONES ATO/DTO BAJO ENTORNO CONTROLADO Y NO INCLUIDAS EN OPERADORES DE TRANSPORTE AEREO COMERCIAL (CAT) U OPERACIONES ESPECIALIZADAS (SPO) .....	11
2.3.6	ENTRENAMIENTO Y/O FORMACIÓN. ....	12
<b>3.</b>	<b>INFORMACIÓN PARA LA MODIFICACIÓN DEL PM EN RELACIÓN CON LAS TAREAS DE MANTENIMIENTO PROGRAMADO CON LÍMITE POR CALENDARIO DURANTE EL PERIODO DE PRESERVACIÓN DE LA AERONAVE .....</b>	<b>14</b>
3.1	INTRODUCCIÓN .....	14
3.2	OBJETO .....	14
3.3	REQUISITOS/CONDICIONES PARA LA APLICACIÓN .....	15
3.4	APROBACIÓN DE LOS PROGRAMAS DE “CONGELACIÓN” .....	15
<b>4.</b>	<b>LISTA DE ACRÓNIMOS .....</b>	<b>16</b>

## 1. OBJETO Y ALCANCE

La situación creada por la crisis global del COVID-19 ha motivado la aplicación de restricciones drásticas en los viajes y el cierre de fronteras entre numerosos países. En esta difícil situación por la que pasa el sector, AESA está recibiendo numerosas consultas sobre la forma de actuar de las organizaciones y sobre la problemática existente para el cumplimiento de determinados requisitos normativos.

El presente documento tiene por objeto transmitir la posición de AESA en estos casos y proporcionar una guía como resultado de la crisis del Covid-19 y la imposibilidad de hacer frente a las necesidades previsibles de los operadores y organizaciones respecto del cumplimiento de requisitos de los siguientes reglamentos:

- a) Reglamento (UE) No 1321/2014, de 26 de noviembre de 2014, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas Parte-M Subparte G, Parte-CAMO o Parte-CAO.
- b) Reglamento (UE) No 748/2012 de la comisión de 3 de agosto de 2012 por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción

Por este motivo, el presente documento trata de ser una guía que facilite la gestión y tramitación de:

- Solicitudes de emisión de exenciones de conformidad con lo establecido en el artículo 71 del reglamento (UE) 2018/1139, en relación con la situación creada por la crisis global del coronavirus Covid-19.
- Revisión de los Programas de Mantenimiento para la inclusión de modificaciones en las condiciones y criterios a tener en cuenta durante el periodo de preservación de las aeronaves con respecto de aquellas tareas de mantenimiento que caduquen por calendario (siempre que la aeronave se encuentre en situación de preservación).

El contenido de esta guía está basado en la normativa de referencia aplicable, en particular:

- a) El Reglamento (UE) 2018/1139 de la Comisión de 04 de julio de 2018 sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de Seguridad Aérea de la Unión Europea.
- b) Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19.
- c) Resolución de 1 de abril de 2020 de la directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que acuerda la continuación de determinados procedimientos administrativos afectados por el real decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el Covid-19.
- d) Resolución de 2 de abril de 2020 de la dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se emite exención, de conformidad con lo establecido en el artículo 71 del reglamento (UE) 2018/1139, para la emisión de los certificados de revisión de aeronavegabilidad, así como para la finalización de la formación de tipo y OJT necesarios para la inclusión de una habilitación de tipo en una licencia de técnico de mantenimiento de aeronaves, en relación con la situación creada por la crisis global del coronavirus covid-19.

**Esta guía es aplicable a todas las aeronaves que estén incluidas dentro del marco EASA (Reglamento Base 216/2008) y registradas en el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles de España.**

Cualquier consulta sobre esta guía, se podrá realizar a través del siguiente buzón de correo electrónico:

[exenciones.aesa@seguridadaerea.es](mailto:exenciones.aesa@seguridadaerea.es)

## 2. INFORMACIÓN PARA LA TRAMITACIÓN DE UNA SOLICITUD DE EXENCIÓN

### 2.1 INTRODUCCIÓN

Ante la situación creada por la crisis del COVID-19 y con el fin de facilitar la continuidad de los trabajos realizados por las organizaciones recogidas en los reglamentos Nº 1321/2014 y Nº 748/2012, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea ha desarrollado un listado de posibles exenciones que las organizaciones pueden solicitar, así como los criterios necesarios que éstas deben cumplir para su solicitud.

### 2.2 OBJETO

El objeto de este punto es definir:

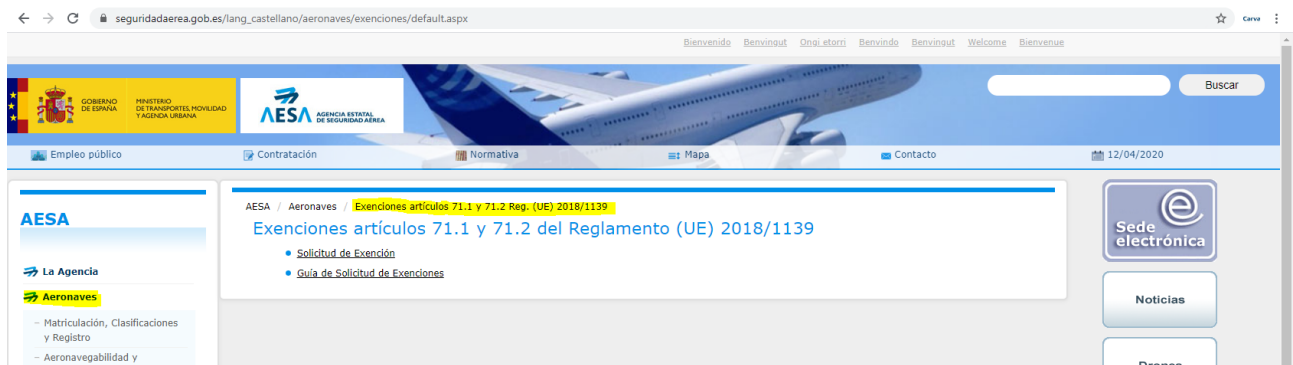
- Las posibles exenciones para solicitar por parte de las organizaciones indicadas en cada punto, de conformidad con lo establecido en el artículo 71 del reglamento (UE) 2018/1139 y en relación con la situación creada por la crisis global del coronavirus Covid-19.
- Las Organizaciones que pueden solicitar cada una de las exenciones, así como los puntos normativos a los que afectan.
- Las medidas mitigadoras que las organizaciones deben aplicar para poder solicitar cada una de las exenciones indicadas.

### 2.3 REQUISITOS SUSCEPTIBLES DE EXENCIÓN DURANTE EL ESTADO DE ALARMA (RD 463/2020)

En los siguientes puntos se proporciona una guía con los requisitos normativos sobre los que se podrá solicitar la emisión de exenciones de conformidad con lo establecido en el artículo 71 del reglamento (UE) 2018/1139 de modo que facilite la gestión y tramitación de dichas exenciones a las Organizaciones afectadas.

Las solicitudes deberán ser realizadas según se indica en la guía de exenciones publicada por AESA en la siguiente dirección:

[https://www.seguridadaerea.gob.es/lang\\_castellano/aeronaves/exenciones/default.aspx](https://www.seguridadaerea.gob.es/lang_castellano/aeronaves/exenciones/default.aspx)



## 2.3.1 CERTIFICACIÓN DE PERSONAL NDT APROBADO SEGÚN EN4179

### 2.3.1.1 Organizaciones afectadas.

- Organizaciones aprobadas acorde el Anexo II (Parte 145) del Reglamento 1321/2014.
- Organizaciones aprobadas acorde a la Subparte F del Anexo I (Parte M) del Reglamento 1321/2014.
- Organizaciones de producción aprobadas conforme a la Subparte G del Anexo I (Parte 21) del Reglamento (UE) 748/2012.

### 2.3.1.2 Referencia Normativa.

- UNE-EN 4179 Cualificación y aprobación del personal de ensayos no destructivos.
- Reglamento (UE) No 1321/2014. Puntos 145.A.30 f) y M.A.606 f).
- Reglamento (UE) No 748/2012. Punto 21.A.139 (b) 1 (xi)

### 2.3.1.3 Descripción

Todas las organizaciones incluidas en el Reglamento (UE) No 1321/2014 y que poseen personal cualificado para la realización de ensayos no destructivos, deben controlar que dicho personal está cualificado conforme se establece en la normativa UNE-EN 4179. En función del nivel de certificación de cada personal, en dicha normativa se establecen unos criterios para poder mantener su certificación.

El personal de las organizaciones de producción aprobadas de acuerdo con el Reglamento (UE) 748/2012 que, si así se establece en su Sistema de Gestión de Calidad, deba estar cualificado conforme a la normativa UNE-EN 4179.

### 2.3.1.4 Exención.

Los siguientes puntos se corresponden con las exenciones que pueden solicitar las organizaciones referidas en este punto, siempre que cualquiera de ellos deba de ser realizado durante el periodo correspondiente al estado de alarma:

- Procesos de Recertificación.
- Mantenimiento anual
- Exámenes de agudeza visual

### 2.3.1.5 Medidas mitigadoras

Para la aprobación de la correspondiente exención, la Organización deberá cumplir con las siguientes medidas:

- a) Procesos de Recertificación y/o restablecimiento de la certificación.
  - En caso de no poder cumplir con alguno de los requisitos establecidos en los procedimientos descritos en la memoria de la organización, el nivel 3 responsable deberá realizar un procedimiento de validación alternativa establecida para cada proceso.
  - El nivel 3 responsable deberá tras la validación positiva indicada en el punto anterior, emitir un certificado por un máximo de 6 meses que será válido hasta la realización de los procesos normales para la recertificación y/o restablecimiento de la certificación establecidos en el manual de NDT o equivalente.
- b) Mantenimiento anual.
  - La organización deberá preparar, presentar y poner en marcha un proceso anual alternativo al ya existente en la organización (en caso de no cumplir con el proceso actual) de forma que pueda garantizarse la cualificación técnica de cada

método en el transcurso de un ciclo de certificación, para todos los niveles del personal encargado de procesar o inspeccionar el material.

c) Exámenes de agudeza visual.

- Si durante la realización de cualquier tipo de ensayo se detectase cualquier problema relacionada con la percepción del color o con la visión, el nivel 3 responsable deberá evaluar los resultados y determinar si el ensayo puede ser considerado como válido o es necesario repetirlo por otra persona. Este proceso deberá quedar documentado por parte del nivel 3.

Para todos los casos anteriores:

- 1) Deberán conservarse todos los registros asociados a las medidas mitigadores aplicadas en cada caso.
- 2) **Organización deberá presentar junto con la solicitud de exención la planificación prevista para la realización y cumplimiento de todos aquellos requisitos que hayan sido objeto de exención tras la finalización del estado de alarma.**

## 2.3.2 CALIBRACIÓN DE ÚTILES Y HERRAMIENTAS.

### 2.3.2.1 Organizaciones afectadas.

- Organizaciones aprobadas acorde el Anexo II (Parte 145) del Reglamento 1321/2014.
- Organizaciones aprobadas acorde a la Subparte F del Anexo I (Parte M) del Reglamento 1321/2014.
- Organizaciones de producción aprobadas (POA) conforme a la Subparte G del Anexo I (Parte 21) del Reglamento (UE) 748/2012.

### 2.3.2.2 Referencia Normativa.

- Reglamento (UE) No 1321/2014. Puntos M.A.402, M.A.608 y 145.A.40
- Reglamento (UE) No 748/2012. Punto 21.A.139 (b) 1 (vii)

### 2.3.2.3 Descripción

Todas las organizaciones incluidas en el Reglamento (UE) No 1321/2014 que dispongan de herramientas y equipos que deban ser calibrados, deben establecer la frecuencia con la que dicha calibración debe llevarse a cabo, de forma que se garantice su utilidad y precisión; así como los procedimientos para su calibración conforme a una norma oficialmente reconocida. Del mismo modo, la organización deberá mantener registros de dichas calibraciones y de la trazabilidad conforme a la norma aplicada.

Todas las organizaciones de producción aprobadas de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento (UE) 748/2012 deben mantener un Sistema de Calidad documentado, que debe contener procedimientos de control para la calibración de herramientas, útiles y equipos de ensayo.

### 2.3.2.4 Exención.

La posible exención que puede ser solicitada con respecto de las herramientas y útiles es la siguiente:

- Extender en un 50% adicional el intervalo de calibración de las herramientas y útiles que, debido a la situación de alarma decretada por el Gobierno, no puedan llevarse a un centro acreditado.

### 2.3.2.5 Medidas mitigadoras

Para la aprobación de la correspondiente exención, la Organización deberá cumplir con las siguientes medidas:

- 1) El equipo cumple con los requisitos establecidos en el Manual de la Organización para la extensión de su intervalo de calibración, documentándose conforme a lo que en él se establece (en caso de existir dichos requisitos en el Manual).
- 2) Se deberá dejar constancia documental como mejor proceda de los motivos por los que no se puede llevar a un centro acreditado. Por ejemplo: correos intercambiados con la organización de calibración, noticias de cierre de instalaciones publicadas en la web, o por cualquier otro medio.
- 3) Se deberán conservar todos los registros asociados a cada ampliación del intervalo de calibración concedida por este motivo. Incluyendo las presentes medidas mitigadoras.
- 4) La organización deberá asegurar que los equipos se calibrarán en la primera ocasión disponible, aunque la extensión no haya finalizado.
- 5) Para el cálculo de los intervalos de calibración posteriores no se tendrán en cuenta las extensiones concedidas con motivo de esta situación.
- 6) **La Organización deberá presentar junto con la solicitud de exención la planificación prevista para la realización y cumplimiento de todos aquellos requisitos que hayan sido objeto de exención tras la finalización del estado de alarma.**



### **2.3.3 REVISIÓN DE AERONAVEGABILIDAD (ARC), PARA LOS CASOS EN LOS QUE LA AERONAVE OBJETO DE DICHA ACTUACIÓN SE ENCUENTRE EN ESTADO DE PRESERVACIÓN (SOLO AERONAVES PARTE M).**

#### **2.3.3.1 Organizaciones afectadas.**

- Organizaciones aprobadas acorde a la Subparte G del Anexo I (Parte M) del Reglamento 1321/2014.
- Organizaciones aprobadas acorde al Anexo Vc (Parte CAMO) del Reglamento 1321/2014.
- Organizaciones aprobadas acorde al Anexo Vd (Parte CAO) del Reglamento 1321/2014.

#### **2.3.3.2 Referencia Normativa.**

- Reglamento (UE) No 1321/2014. Punto M.A.901.

#### **2.3.3.3 Descripción**

En estos momentos, las operaciones aéreas se han visto reducidas y muchos operadores están optando por la preservación de un gran número de aeronaves de sus flotas. Las aeronaves que no vayan a volar deben preservarse de acuerdo con las instrucciones publicadas por los fabricantes en los manuales de mantenimiento aplicables (comúnmente, en el capítulo 10 del correspondiente “Aircraft Maintenance Manual”). El objetivo de la preservación es proteger el avión y mantener su valor, evitando cualquier deterioro de la estructura o degradación de la funcionalidad de sus sistemas, y permitiendo una puesta en servicio posterior segura y eficiente.

Si bien deben seguirse los procedimientos para la preservación de las aeronaves recomendados por los fabricantes, existen diferentes opciones a las cuales los operadores pueden acogerse en función, básicamente, de la carga de trabajo que conlleva, de la duración estimada de la preservación y de la flexibilidad pretendida para poner la aeronave en servicio de nuevo. Así, el operador puede optar por un método de preservación mediante el cual la aeronave se mantiene en condición “lista para el vuelo” (algunos fabricantes la denominan “Inflight Ready Condition” o “Active Storage”), frente a la opción de la preservación de largo estacionamiento (“Prolonged Parking” o “Long Storage”).

La modalidad “lista para el vuelo” es la habitual cuando se espera un periodo de preservación corto o medio; en este caso, la aeronave suele estar fácilmente accesible para las inspecciones in situ y se puede poner en servicio con relativa rapidez cuando se necesite. Por el contrario, en el caso de estacionamiento de mediana o larga duración, la aeronave suele estar ubicada en una localización con medios limitados o dificultades de acceso para el personal; incluso, con partes desmontadas (por ejemplo: motores, APU, flaps, etc) o componentes no serviciables, por lo que se necesitará un tiempo considerable para volver a ponerla en servicio.

Con la mayor parte de la flota de las aeronaves en condiciones de preservación, se plantean dudas sobre la emisión y extensión de los certificados de revisión de aeronavegabilidad en esas condiciones.

##### **a) Prórrogas de ARC**

Según la Parte-M, la extensión del ARC es posible cuando la aeronave haya permanecido en un entorno controlado, es decir, cumpliendo con M.A.901 (b).

Además, de acuerdo con M.A. 901 (j), no debe existir ninguna evidencia o indicación de que la aeronave no esté aeronavegable.

EASA considera que una aeronave que está en mantenimiento/modificación prolongado o en una preservación de largo estacionamiento (“Long-Term Storage”) no cumple la

condición requerida en M.A. 901 (j), por lo que no procederá la extensión del ARC en este caso.

b) Emisión/Recomendación de ARC.

Si la aeronave está en estado de preservación, será muy probable que en la evaluación necesaria tanto para la emisión como para la recomendación no pueda demostrarse cumplimiento con, al menos, el punto M.A. 901 k) 3) que exige que “todo el mantenimiento requerido en el programa de mantenimiento aprobado haya sido llevado a cabo”. Además, de acuerdo con M.A. 901 (j), no debe existir ninguna evidencia o indicación de que la aeronave no esté aeronavegable, tanto para la emisión como para la prórroga de un ARC, lo cual puede ponerse en cuestión para una aeronave en preservación.

**2.3.3.4 Exención.**

Ante la situación descrita, cuando la aeronave se encuentre preservada dentro de la modalidad de “lista para el Vuelo” (“Inflight Ready Condition” o similar) y salvo que no haya ninguna indicación de que la aeronave no esté aeronavegable, excepto las tareas de mantenimiento por calendario caducadas con motivo de la preservación y/o el procedimiento de despreservación, la CAMO que gestiona la aeronave (o, en su caso, la organización contratada por dicha CAMO para realizar la revisión de aeronavegabilidad), podrá solicitar las siguientes exenciones:

a) Prórrogas de ARC con la aeronave en preservación “Lista para el vuelo”.

- Extensión del ARC en esas condiciones.

b) Emisión/Recomendación de ARC con la aeronave en preservación “Lista para el vuelo”.

- Emisión o recomendación del ARC en esas condiciones.

**2.3.3.5 Medidas mitigadoras**

A continuación, se describen las medidas mitigadoras que deberá llevar a cabo la organización para la tramitación de la solicitud:

a) Prórrogas de ARC

- La solicitud de exención debe ser presentada para cada caso individual, siguiendo el procedimiento que AESA tiene establecido para la emisión de exenciones en base al artículo 71.1 del Reglamento Básico 2018/1139 de 4 de julio.
- La Organización deberá aportar evidencias del control continuado y efectivo de las tareas pendientes y de su planificación para ser incluidas en el paquete de puesta en servicio a la salida de la preservación.

**NOTA:** *En cualquier caso, es importante recordar que la extensión del ARC puede hacerse después de la caducidad del ARC siempre que la nueva fecha de caducidad sea de un año desde la fecha en que originalmente venció el certificado (y no 1 año desde que se emite la extensión). Por ello, el operador podrá optar también por esperar a la realización del paquete de trabajo de puesta en servicio de la aeronave tras la preservación y, entonces, emitir la extensión del ARC.*

b) Emisión/Recomendación de ARC.

- La solicitud de exención debe ser presentada para cada caso individual, siguiendo el procedimiento que AESA tiene establecido para la emisión de exenciones en base al artículo 71.1 del Reglamento Básico 2018/1139 de 4 de julio.
- La aeronave se debe encontrar preservada dentro de la modalidad de “lista para el Vuelo” (“Inflight Ready Condition” o similar): en cumplimiento con todas las inspecciones periódicas exigidas para este tipo de preservación de corto periodo, y sin que tenga ninguna parte o componente desmontado, canibalizado o no servicial.
- No pueden estar caducadas ninguna de las tareas consideradas como mandatorias: Airworthiness Directives, Airworthiness Limitation Items, Life Limited Parts, Certification Maintenance Requirements, etc.
- Que las tareas de mantenimiento por calendario que estén pendientes, bien:
  - hayan sido ampliadas adecuadamente (mediante aprobación interna o por AESA); o,
  - estén controladas de manera continuada por la organización para ser incluidas en el paquete de puesta en servicio tras la preservación.
- Que la organización aporte todos los informes y evidencias que sustenten los requisitos anteriores junto a su solicitud.

## **2.3.4 REVISIONES DE AERONAVEGABILIDAD (ARC) DE AERONAVES FUERA DE ENTORNO CONTROLADO (SOLO AERONAVES PARTE M).**

### **2.3.4.1 Organizaciones afectadas.**

- Organizaciones aprobadas acorde a la Subparte G del Anexo I (Parte M) del Reglamento 1321/2014.
- Organizaciones aprobadas acorde al Anexo Vc (Parte CAMO) del Reglamento 1321/2014.
- Organizaciones aprobadas acorde al Anexo Vd (Parte CAO) del Reglamento 1321/2014.

### **2.3.4.2 Referencia Normativa.**

- Reglamento (UE) No 1321/2014. Puntos M.A.901.

### **2.3.4.3 Descripción**

Esta exención pretende cubrir a todas aquellas aeronaves que no estando recogidas en la Resolución de 2 de abril de 2020 de la dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea pueden solicitar una exención individual, aun estando en una situación de “NO Entorno controlado”. Al igual que las aeronaves contempladas en la Resolución de 2 de abril, esta exención permitirá la extensión del ARC por 6 meses con carácter excepcional aun cuando la aeronave no cumpla con las condiciones de entorno controlado.

### **2.3.4.4 Exención.**

Para la solicitud de una exención bajo este punto, deberá cumplir con lo siguiente:

- a) La solicitud de exención debe presentarse siguiendo los procedimientos que tiene AESA establecido para la emisión de exenciones en base al artículo 71.1 del Reglamento Básico 2018/1139 de 4 de julio.
- b) La solicitud deberá ser por aeronave individual (matrícula) y no por flota.
- c) Para la solicitud deberá cumplir con las medidas mitigadoras establecidas en la Resolución de 2 de abril de 2020 de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea por la que se emite exención, de conformidad con lo establecido en el artículo 71 del reglamento (UE) 2018/1139, para la emisión de los certificados de revisión de aeronavegabilidad, así como para la finalización de la formación de tipo y OJT necesarios para la inclusión de una habilitación de tipo en una licencia de técnico de mantenimiento de aeronaves, en relación con la situación creada por la crisis global del coronavirus covid-19.
- d) La solicitud de exención debe incluir justificación de las circunstancias extraordinarias que llevan a requerir la aeronave más allá de la situación actual de crisis debida al COVID19, por ejemplo: número de aeronaves en esta situación del total de la flota, especificidad de la operación, etc.

## **2.3.5 REVISIONES DE AERONAVEGABILIDAD (ARC) DE AERONAVES INCLUIDAS EN ORGANIZACIONES ATO/DTO BAJO ENTORNO CONTROLADO Y NO INCLUIDAS EN OPERADORES DE TRANSPORTE AEREO COMERCIAL (CAT) U OPERACIONES ESPECIALIZADAS (SPO)**

### **2.3.5.1 Organizaciones afectadas.**

- Organizaciones aprobadas acorde a la Subparte G del Anexo I (Parte M) del Reglamento 1321/2014.
- Organizaciones aprobadas acorde al Anexo Vc (Parte CAMO) del Reglamento 1321/2014.
- Organizaciones aprobadas acorde al Anexo Vd (Parte CAO) del Reglamento 1321/2014.

### **2.3.5.2 Referencia Normativa.**

- Reglamento (UE) No 1321/2014. Puntos M.A.901 (a) y ML.A.901 (a).

### **2.3.5.3 Descripción**

Esta exención pretende cubrir a todas aquellas aeronaves que no estando recogidas en la Resolución de 2 de abril de 2020 de la dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea pueden solicitar una exención individual, al amparo de dicha resolución aun estando fuera del Anexo III (Parte-ORO) del Reglamento (UE) 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre al estar incluidas en una organización ATO/DTO.

### **2.3.5.4 Exención.**

Para la solicitud de una exención bajo este punto, deberá cumplir con lo siguiente:

- a) La aeronave no debe estar incluida en ningún otro tipo de operación que ya esté recogida en el Anexo III (Parte-ORO) del Reglamento (UE) 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre. En ese caso no podrá aplicarse esta guía y deberá aplicarse lo indicado en la Resolución de 2 de abril de 2020 de la dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.
- b) La solicitud de exención debe presentarse siguiendo el procedimiento que tiene AESA establecido para la emisión de exenciones en base al artículo 71.1 del Reglamento Básico 2018/1139 de 4 de julio.
- c) La solicitud deberá presentarse por aeronave (matrícula) y no por flota.
- d) Para la solicitud se deberá cumplir con las medidas mitigadoras establecidas en la Resolución de 2 de abril de 2020 de la dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se emite exención, de conformidad con lo establecido en el artículo 71 del reglamento (UE) 2018/1139, para la emisión de los certificados de revisión de aeronavegabilidad, así como para la finalización de la formación de tipo y OJT necesarios para la inclusión de una habilitación de tipo en una licencia de técnico de mantenimiento de aeronaves, en relación con la situación creada por la crisis global del coronavirus covid-19.
- e) La solicitud de exención debe incluir justificación de las circunstancias extraordinarias que llevan a requerir la aeronave más allá de la situación actual de crisis debida al COVID19, por ejemplo: número de aeronaves en esta situación del total de la flota, actividad prevista, etc.

## 2.3.6 ENTRENAMIENTO Y/O FORMACIÓN.

### 2.3.6.1 Organizaciones afectadas.

- Organizaciones aprobadas acorde el Anexo II (Parte 145) del Reglamento 1321/2014.
- Organizaciones aprobadas acorde a la Subparte G del Anexo I (Parte M) del Reglamento 1321/2014.
- Organizaciones aprobadas acorde a la Subparte F del Anexo I (Parte M) del Reglamento 1321/2014.
- Organizaciones aprobadas acorde al Anexo Vc (Parte CAMO) del Reglamento 1321/2014.
- Organizaciones aprobadas acorde al Anexo Vd (Parte CAO) del Reglamento 1321/2014.
- Organizaciones aprobadas acorde al Anexo IV (Parte 147) del Reglamento 1321/2014.
- Organizaciones de producción aprobadas conforme a la Subparte G del Anexo I (Parte 21) del Reglamento 748/2012.

### 2.3.6.2 Referencia Normativa.

- **Reglamento (UE) No 1321/2014.** Puntos M.A.606, M.A.706, M.A.707, 145.A.30, 145.A.35, CAMO.A.200, CAMO.A.310, CAO.A.040, CAO.A.045, 147.A.105.
- **Reglamento (UE) No 748/2012.** Puntos 21.A.139 (b) 1 (xi).

### 2.3.6.3 Descripción

Las diferentes organizaciones recogidas en los puntos anteriores incluyen requisitos de formación y/o entrenamiento, necesarios para la correcta capacitación, competencia o habilitación de su personal; que les permita poder ejercer las funciones y cargos que cada normativa les exige.

En muchos de los casos, es posible que, debido a las interrupciones del negocio, la imposibilidad de viajar o de contratar los servicios de formación necesarios, estas organizaciones tengan problemas para la correcta cumplimentación de los requisitos establecidos en la norma conforme se establece en los procedimientos descritos en sus memorias.

### 2.3.6.4 Exención.

Teniendo en cuenta lo descrito en este punto, las organizaciones descritas podrán solicitar la siguiente exención:

- Una extensión de un máximo de cuatro meses para capacitación y/o evaluación recurrente, que caduque antes del 31 de julio de 2020.

NOTA:

- a) La exención podrá ser única por organización de forma que cubra todo el personal de la misma, que esté sujeto a los requisitos de formación y/o entrenamiento.
- b) Esta disposición no se aplica a la capacitación inicial.

**2.3.6.5 Medidas mitigadoras**

Con el fin de poder hacer uso de la presente exención, la organización deberá asegurar que:

- El personal objeto de la exención ha estado realizando tareas (aeronavegabilidad continua / inicial) de acuerdo con sus responsabilidades en los 3 meses anteriores a la aplicación de la extensión; y
- El personal objeto de la exención ha sido informado de los cambios relevantes en los procedimientos aprobados de la organización según sea necesario para realizar su función desde que se realizó la última capacitación inicial o recurrente.
- Se conservan los registros de todas las extensiones otorgadas a los empleados.
- Se garantiza que se brinde capacitación o evaluación, según corresponda, al personal en la primera oportunidad disponible después de que las condiciones para esta extensión hayan finalizado, pero no más tarde del 30 de noviembre de 2020. La fecha límite de capacitación / evaluación posterior se calculará a partir de la fecha original de vencimiento.

### 3. INFORMACIÓN PARA LA MODIFICACIÓN DEL PM EN RELACIÓN CON LAS TAREAS DE MANTENIMIENTO PROGRAMADO CON LÍMITE POR CALENDARIO DURANTE EL PERIODO DE PRESERVACIÓN DE LA AERONAVE

#### 3.1 INTRODUCCIÓN

La situación creada por la crisis del COVID-19 ha motivado que:

- a) Un gran número de aeronaves hayan sido preservadas de acuerdo con las instrucciones correspondientes que establecen los fabricantes en sus manuales de mantenimiento. El criterio utilizado en circunstancias normales es que “el reloj no se para” para aquellas tareas de mantenimiento que caduquen por calendario mientras la aeronave esté en preservación. Por lo tanto, es esperable que exista un considerable número de tareas de calendario requeridas en los programas de mantenimiento aprobados que vayan a caducar durante este periodo.
- b) Los recursos y las capacidades de las compañías aéreas y de las organizaciones de mantenimiento se han visto reducidos como consecuencia de los diferentes expedientes de regulación temporal de empleo (ERTE) que ha provocado la crisis, y que presumiblemente se mantendrán mientras dure la misma.

Ambas circunstancias conducen a un escenario en el que es muy probable que se produzca un preocupante “cuello de botella” y acumulación de trabajo en el momento de volver a poner las aeronaves en servicio, cuando la situación así lo permita.

Aunque el criterio tradicional seguido por los fabricantes sea el de considerar que no hay “parada de reloj” durante la preservación, se deja la puerta abierta a que las Autoridades puedan aceptar propuestas de paralización del reloj (“Clock Stoppage”) durante la preservación y ello, siempre y cuando ésta no se aplique a las tareas mandatorias (ej.: Airworthiness Directives, Airworthiness Limitation Items, Life Limited Parts, Certification Maintenance Requirements, etc). Estas últimas deberán realizarse a la salida de la preservación, mientras que para las demás el reloj se podría reiniciar en el momento de la puesta en servicio de la aeronave.

Actualmente, los fabricantes están trabajando en la emisión de recomendaciones técnicas (Non Technical Objections –NTO- o documentos equivalentes) para que todos los operadores con aeronaves preservadas puedan justificar, excepcionalmente, el aplazamiento de la realización de determinadas tareas de mantenimiento que caduquen durante el periodo de la preservación (o, incluso, en el periodo inmediatamente posterior a la misma) y, por ende, posibilitar una vuelta al servicio ordenada y eficiente de la flota paralizada como consecuencia de la crisis del COVID-19.

#### 3.2 OBJETO

El objeto de este punto es definir:

- Los criterios aplicables para la inclusión de programas de “congelación” (“Clock Stoppage”) en los programas de mantenimiento aprobados de las aeronaves, cuando estas se encuentran en situación de preservación.
- Los procedimientos para la aprobación de dichas modificaciones a los programas de mantenimiento, así como de los programas de transición que de ellas resulten.
- El periodo de tiempo durante el cual estas modificaciones del programa de mantenimiento serán aplicables.



### 3.3 REQUISITOS/CONDICIONES PARA LA APLICACIÓN

A continuación, se indican los requisitos/condiciones que deben cumplirse para poder realizar las modificaciones del PM que se ajusten al objeto indicado en el punto 3.2 de la presente guía:

- La aeronave está siendo gestionada por una Organización de Gestión de Mantenimiento de la Aeronavegabilidad (CAMO) o por una Organización Combinada (CAO).
- El Programa de Mantenimiento de la aeronave incluye un programa de “congelación” (“Clock Stoppage”) que siga estrictamente los criterios marcados por el fabricante a través de los medios que comúnmente utilice para ello (AMPES, en caso de Airbus; NTO, en caso de Boeing; etc.).
- La aeronave se encuentra preservada como consecuencia de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, siguiendo los procedimientos e inspecciones periódicas que establece los respectivos fabricantes.
- La Organización CAMO/CAO ha establecido una comunicación continua con el fabricante de la Aeronave para que éste le proporcione cuantas recomendaciones, justificaciones y limitaciones sean necesarias para la definición y actualización del programa de congelación (“Clock Stoppage”).
- La “congelación” de aquellas tareas sujetas a control por calendario contenidas en el Programa de Mantenimiento no aplica a todas aquellas tareas que por su particular categoría y especial repercusión en la seguridad (“safety-related tasks”), no puedan acogerse a ninguna desviación. Entre las tareas que quedan fuera de esta guía se encuentran las siguientes:
  1. Componentes sujetos a vida límite certificada, según la definición del AMC M.A.305(d)(4) y M.A.305(h).
  2. Directivas de aeronavegabilidad.
  3. Requisitos de certificación relativos al mantenimiento (CMR - Certification Maintenance Requirements)
  4. Limitaciones de Aeronavegabilidad (ALIs)

### 3.4 APROBACIÓN DE LOS PROGRAMAS DE “CONGELACIÓN”

Una vez que la organización CAMO/CAO se ha asegurado que se cumple con todos los requisitos establecidos en el punto 3.3 de la presente guía, en caso de querer aplicar la presente guía para la congelación de los periodos de calendario del mantenimiento programado durante la preservación deberá:

- Añadir dicho procedimiento (de forma temporal) para poder incluir las tareas objeto de congelación en base a los datos de mantenimiento y/o recomendaciones técnicas emitidas por el fabricante.
- Indicar en dicho procedimiento:
  1. Que dicha congelación es aplicable únicamente durante el periodo de alarma establecido según el R.D.463/2020.
  2. La planificación prevista para la realización de las tareas que hayan sido objeto de congelación tras la finalización del estado de alarma.

Estas modificaciones del PM podrán ser realizadas de forma indirecta por la organización CAMO/CAO siempre y cuando tenga incluido entre sus procedimientos, uno de aprobación indirecta de PM, **con independencia del alcance** que en este procedimiento se indique, y siempre que se sigan estrictamente los criterios marcados por los fabricantes.

En caso de no disponer de aprobación indirecta de PM, la Organización podrá presentar la modificación del PM a la unidad de supervisión de la misma, adjuntando junto con la revisión del PM, toda la documentación que justifique el cumplimiento con los requisitos establecidos en el punto 3.3 de la presente guía.

En el caso de las aeronaves para las que aplique la nueva normativa ML, son ya las propias organizaciones que gestionan la aeronavegabilidad las facultadas para aprobar un nuevo AMP que contemple el procedimiento y criterios de extensión de tareas, sin que sea por tanto necesaria la intervención de AESA.

#### 4. LISTA DE ACRÓNIMOS

ACRÓNIMO	DESCRIPCIÓN
<b>AESA</b>	AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA
<b>EASA</b>	AGENCIA DE LA UNIÓN EUROPEA PARA LA SEGURIDAD AÉREA
<b>CA</b>	COORDINACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD
<b>EX</b>	EXENCIONES
<b>DSA</b>	DIRECTORA DE SEGURIDAD DE AERONAVES
<b>PM</b>	PROGRAMA DE MANTENIMIENTO