



DICTAMEN N° 02/2011

DE LA AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD AÉREA

de 19 de abril de 2011

sobre un Reglamento de la Comisión por el que se establecen disposiciones de aplicación para la cualificación de la tripulación de cabina que interviene en operaciones comerciales

«Cualificación de tripulación de cabina y certificación relacionada»

Nota explicativa

I. Introducción

1. La finalidad del presente Dictamen es asesorar a la Comisión en la elaboración de las disposiciones aplicables al personal de aviación civil mencionado en el artículo 4(2) del Reglamento (CE) n° 216/2008¹ del Parlamento Europeo y del Consejo (en adelante, «Reglamento de base»).
2. El Reglamento de base establece un marco regulador exhaustivo para la definición e implementación de los requisitos técnicos y los procedimientos administrativos comunes en el campo de la aviación civil. Dentro de dicho marco regulador, este Dictamen contempla específicamente la cualificación de los miembros de la tripulación de cabina que intervienen en las operaciones de transporte aéreo comercial a bordo de las aeronaves mencionadas en el artículo 4(1)(b) y (c) de dicho Reglamento.
3. El objetivo de la Parte Tripulación de cabina (en adelante, «Parte-CC») que se propone a continuación es establecer los requisitos técnicos comunes que especifiquen las condiciones para la expedición, mantenimiento, modificación, limitación, suspensión o revocación de la certificación de tripulación de cabina prevista en el artículo 8(4) y (5)(e) del Reglamento de base y los privilegios y responsabilidades de sus titulares.
4. La Parte-CC, de acuerdo con lo propuesto en el presente Dictamen, se compone de tres subpartes, a saber:
 - o Subparte GEN, requisitos generales;
 - o Subparte CCA, requisitos específicos para la certificación de tripulación de cabina;
 - o Subparte TRA, requisitos de formación para los solicitantes y titulares de la certificación de tripulación de cabina.
5. El texto propuesto en el presente Dictamen incorpora los cambios formulados a las propuestas iniciales de la Agencia (publicada en NPA 2009-02e) como resultado de una consulta pública, así como otros cambios formulados tras la revisión de las reacciones recibidas al CRD.

II. Consulta

6. Las propuestas iniciales para la Parte-CC se publicaron como parte de la NPA 2009-02 en el sitio web de la Agencia (<http://www.easa.europa.eu>) el 30 de enero de 2009.

El periodo de consulta del NPA se amplió, de conformidad con el artículo 6(6) del Procedimiento normativo², por solicitud de las partes implicadas, para garantizar su yuxtaposición con los NPA relacionadas y para dar más tiempo a la recepción de comentarios, habida cuenta del tamaño y el ámbito del NPA.

¹ Reglamento (CE) n° 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° 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE (OJ L 79, 19.03.2008, p. 1), en su versión modificada por el Reglamento (CE) n° 1108/2009.

² Decisión del Consejo de Administración de EASA 08-2007, por el que se modifica y sustituye el Procedimiento de reglamentación, adoptado en la reunión del Consejo de Administración 03-2007 del 13 de junio de 2007. (http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/management-board-decisions-and-minutes.php).

7. El NPA 2009-02 se dividió en siete documentos independientes, uno de los cuales, el NPA 2009-02e³, contenía el proyecto de propuesta para las reglas de aplicación (IR), así como los medios de cumplimiento aceptables (AMC) y documentación orientativa (GM) para la cualificación de la tripulación de cabina que interviene en operaciones de transporte aéreo comercial y la certificación de tripulación de cabina relacionada, conforme a lo dispuesto en el artículo 8 (4) y (5)(e).
8. A 31 de julio de 2009⁴, la fecha de conclusión prevista del periodo de consultas, la Agencia había recibido 568 comentarios en relación con la Parte-CC. La mayor parte de dichos comentarios procedían de las Autoridades de Aviación Nacionales, organizaciones de aerolíneas y asociaciones de tripulación de cabina, así como de aerolíneas individuales y particulares.
9. El trabajo de revisión de los comentarios se enmarcó dentro de un enfoque común a la ampliación de competencias de la UE acordadas entre la Agencia, la Comisión Europea y el Consejo de Administración de la Agencia. Este enfoque común establecía no solo una jerarquización detallada del trabajo que había de desarrollar la Agencia, sino también los sólidos principios que presidirían la revisión de los comentarios, y entre los que cabría destacar: la adhesión a los SARP de la OACI, la legislación de la UE y los Requisitos conjuntos de aviación (JAR) adoptados, la necesidad de prestar la debida atención a los principios de seguridad y reglamentarios y a la distribución actual del texto entre derecho imperativo y el derecho indicativo; la necesidad de tener debidamente en cuenta restricciones tales como los cambios derivados del Reglamento de base y los NPA de las autoridades aeronáuticas conjuntas (JAA) en las que se hubiera llegado a un consenso; la necesidad de instaurar requisitos proporcionales, y finalmente, el requisito de prestar especial atención a la claridad, certeza y fundamento jurídico del texto normativo.
10. La Agencia remitió el resultado de la revisión de los comentarios y el proyecto de texto resultante a los grupos de revisión OPS.001 para el transporte aéreo comercial (CAT)⁵ y para operaciones no comerciales con aeronaves a motor complejas (NCC)⁶.
11. Los grupos mencionados se crearon de conformidad con el Procedimiento de reglamentación e incluían a miembros del grupo de proyectos principal OPS.001, así como a otros expertos de la Agencia, las autoridades de aviación nacionales y del sector no implicados en la fase inicial del borrador.
12. En base a una meticulosa revisión de todos los comentarios al NPA y de las aportaciones de los grupos de revisión, las propuestas revisadas fueron publicadas en el sitio web de la Agencia el 7 de octubre de 2010 como documento de respuesta a los comentarios (CRD) al NPA 2009-02e - Parte-CC. En la fecha de cierre de 7 de diciembre de 2010, la Agencia había recibido 80 reacciones (plasmadas en 176 reacciones diferentes) procedentes de 35 comentaristas, en particular autoridades de aviación nacionales, organizaciones de aerolíneas y asociaciones de tripulación de cabina, así como organizaciones de formación, aerolíneas y fabricantes de dispositivos de formación individuales.

³ NPA 2009-02e: http://easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/NPA%202009-02E.pdf.

⁴ De conformidad con el artículo 6.6 de la Decisión del Consejo de Administración 08-2007, la Agencia amplió el periodo de consultas durante un periodo de 2 meses para garantizar el solapamiento con los NPA relacionados (del 30/05/2009 al 31/07/2009).

⁵ Composición del grupo de elaboración de normas para el CAT (http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/Review%20Group/GC%20OPS%20001%20CAT.pdf).

⁶ Composición del grupo de elaboración de normas para NCC (http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/Review%20Group/GC%20OPS%20001%20CMPA.pdf).

13. Las reacciones incorporadas en la Parte-CC incluían 29 réplicas relacionadas con los requisitos operativos para la tripulación de cabina publicadas en el CRD correspondiente a los requisitos de la organización (Parte-OR - OR.OPS.CC) y 5 reacciones relativas a las propuestas correspondientes a la subparte AR.CC publicadas en el CRD para los requisitos de autoridad (Parte-AR). De forma similar, 29 de las 113 reacciones relativas a la tripulación de cabina recibidas en el CRD correspondiente a las Partes AR y OR (AR.CC y OR.OPS.CC) eran reacciones a la Parte-CC. Algunas de dichas reacciones estaban desdobladas.

III. Resumen de las reacciones recibidas sobre el CRD Parte-CC y el texto resultante

14. La Agencia analizó y evaluó meticulosamente todas las reacciones recibidas. Sobre la base de dicho análisis, se realizaron modificaciones al texto preliminar del CRD correspondiente a la Parte-CC. Puede encontrar más información a continuación, en los apartados correspondientes.

Reglamento marco para la Parte-CC

15. **El Reglamento marco sobre el personal de aviación civil** contempla requisitos dirigidos a los Estados miembros, define la aplicabilidad general de las Partes que lo integran y propone medidas transitorias que pueden incluir cláusulas de autoexclusión⁷ si se prolongan más allá del 8 de abril de 2012. Dado que la publicación de los Dictámenes de la Agencia, por lo que se refiere a la primera ampliación, se está llevando a cabo por fases, se espera que los reglamentos relacionados también puedan adoptarse por fases, teniendo en cuenta que a la conclusión del proceso de adopción por parte de la Comisión, el reglamento sobre personal de aviación civil cubrirá la Parte-FCL, Parte-MED y Parte-CC (es decir, las normas que afectan a la concesión de licencias para la tripulación de vuelo y su certificación médica, así como la cualificación de la tripulación de cabina y su aptitud física).
16. **La mayor parte de las reacciones recibidas en relación con el Reglamento marco sobre la Parte-CC publicada en el CRD** se centraron en el requisito propuesto de sustituir las certificaciones de formación en seguridad expedidas de acuerdo con el anexo III del Reglamento (CE) n° 3922/91⁸ de la Comisión, modificado por el Reglamento (CE) n° 859/2008⁹ de la Comisión (en adelante, EU-OPS), por certificaciones para tripulación de cabina en el nuevo formato, y sobre los periodos de transición propuestos.
17. **El Reglamento marco publicado en este Dictamen:** Se ha mantenido y se ha clarificado el principio general de derechos adquiridos en materia de certificado de formación en seguridad expedido conforme al EU-OPS a la tripulación de cabina que intervenga en la explotación de aeronaves con fines de transporte aéreo comercial. Además, los periodos de transición asociados y previstos para su sustitución por certificaciones de miembro de tripulación de cabina conforme al nuevo formato han sido prolongados hasta el 8 de abril de 2017, de manera idéntica a la medida que se aplicará a la concesión de licencias de piloto en el nuevo formato conformes con los JAR, con vistas a:

⁷ Una disposición específica es un tipo de medida de transición que deja a elección de los Estados miembros posponer la fecha de implementación de una cierta disposición, hasta un cierto límite de tiempo definido por ley.

⁸ DO L 373, 31/12/1991, p. 4-8.

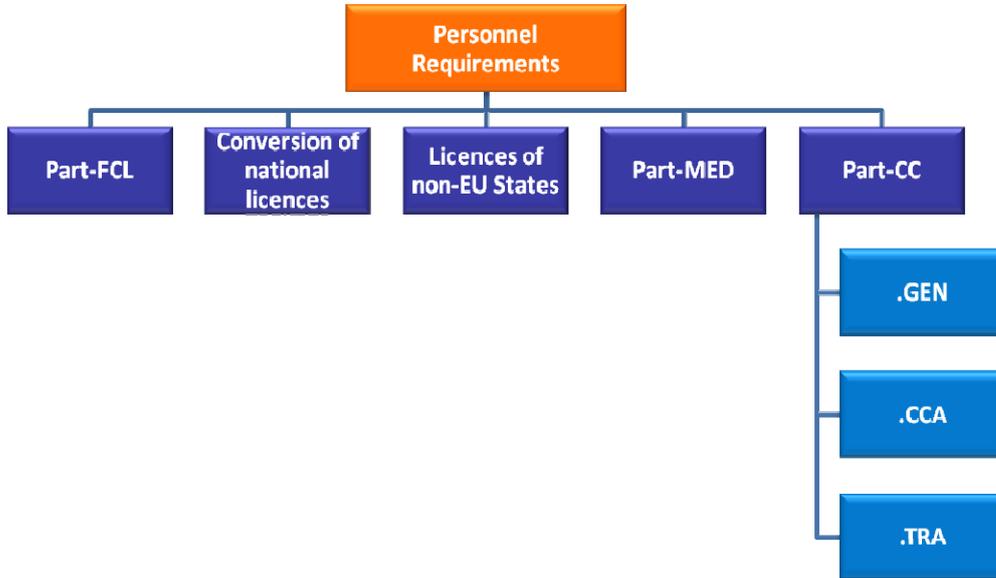
⁹ DO L 254, 20/09/2008, p. 1.

- o proporcionar a los Estados miembros y las partes implicadas más tiempo para la expedición de una certificación de miembros de tripulación de cabina en el nuevo formato; y
- o cubrir las diferentes situaciones de los miembros de la tripulación de cabina titulares, en el momento de la entrada en vigor de dicho Reglamento, de un certificado de formación en seguridad otorgado conforme a la EU-OPS. Esta tiene en cuenta el hecho de que se ha eliminado el requisito que obligaba a haber completado una formación por tipo de aeronave además de la formación inicial antes de otorgar el certificado de miembro de tripulación de cabina, inicialmente prevista en el NPA y al CRD, limitando así la exigencia a completar el curso de formación inicial.

Aunque esta práctica es inhabitual para la tripulación de vuelo, la experiencia demuestra que los miembros de la tripulación de cabina pueden optar por dejar de volar durante uno o más años. En ese caso, los conocimientos y competencias adquiridas durante su formación inicial no pueden mantenerse mediante la experiencia de vuelo y la formación y verificación requeridas asociadas, y la validez de la formación inicial expira al cabo de un cierto periodo sin volar.

18. El artículo 1 del Reglamento marco enumera el listado de modificaciones que deberán introducirse en el Reglamento de la Comisión relativo al personal de aviación civil con el fin de cubrir a la tripulación de cabina, y en particular:
- o Se añade un punto acerca de la cualificación de la tripulación de cabina bajo el título «Ámbito y aplicación»;
 - o Se añade una definición de miembro de la tripulación de cabina en la sección «Definiciones»: la definición tiene en cuenta los cambios sobrevenidos en el sector aeronáutico desde la publicación inicial de la JAR-OPS 1 que contenía la definición, actualmente presente en la EU-OPS, y proporciona más seguridad jurídica. Abarca todas las funciones y tareas que incumben a los miembros de la tripulación de cabina, así como las zonas en que se efectúan estas tareas (tanto en el interior como el exterior de la cabina de la aeronave, por ejemplo tras una evacuación) y confirma que dicho personal debe estar cualificado para llevar a cabo las tareas necesarias.
 - o Se añade un nuevo artículo sobre «Cualificación de la tripulación de cabina y certificación relacionada» con el fin de especificar que la tripulación de cabina que interviene en las operaciones de transporte aéreo comercial a bordo de aeronaves, conforme al artículo 4, apartado 1, letras b) y c) del Reglamento de base, deben estar cualificados conforme a la Parte-CC, así como con el fin de describir las medidas de transición. Se aborda el caso específico de los miembros de tripulación de cabina que intervienen en operaciones de transporte aéreo comercial en helicóptero, y que en la actualidad no necesitan ser titulares de una certificación de formación en seguridad.
19. El artículo 2 del Reglamento marco especifica la fecha de entrada en vigor y proporciona medidas específicas referentes a las disposiciones relativas a la conservación de documentos y registros, así como a la expedición de certificados de miembros de tripulación de cabina a los miembros de la tripulación de cabina que intervengan en operaciones de transporte aéreo comercial en helicópteros.

20. El diagrama que figura a continuación muestra la estructura de la Parte-CC en tanto anexo V al Reglamento marco para personal de aviación civil, según lo publicado en el presente Dictamen.



Parte-CC - Requisitos para la cualificación de la tripulación de cabina

21. Las propuestas del CRD para la Parte-CC contenían los requisitos relativos a la cualificación y al certificado asociado, aplicables a la tripulación de cabina que intervenga en operaciones de transporte aéreo comercial a bordo de aeronaves. A estos requisitos se añaden los requisitos operativos aplicables a los operadores de aeronaves que recurren a tripulación de cabina, así como los requisitos de las autoridades aplicables a los candidatos a la obtención de un certificado de miembro de tripulación de cabina y a los titulares de tal certificado.
22. **Reacciones al CRD** procedentes de 35 comentaristas, de la siguiente forma:
- 6 Estados miembros: 3 de ellos confirmaron sus objeciones a algunas de las propuestas del CRD, así como a las propuestas al NPA, aunque apoyaron otras de las modificaciones aportadas.
 - 5 organizaciones europeas en representación de aerolíneas europeas y de 6 aerolíneas individuales pertenecientes a 3 Estados miembros formularon su desacuerdo respecto al ámbito de aplicación del certificado de miembro de la tripulación de cabina, pese a los cambios aportados a las propuestas iniciales.
 - 13 organizaciones de tripulación de cabina: todas ellas se quejaron de que las propuestas del CRD se había reducido notablemente y solicitaron la vuelta a las propuestas iniciales del NPA.
 - 5 organizaciones de formación (TO) y fabricantes de dispositivos de formación expresaron temores en relación con la ausencia de requisitos comunes para las aprobaciones de TO y los dispositivos de formación, y solicitaron la elaboración de tales criterios o normas por la AESA.
23. **Problemas principales** - Durante la revisión de las reacciones recibidas, se identificaron los siguientes problemas principales:
- **Ámbito de aplicación del certificado de miembro de tripulación de cabina:**

- El requisito propuesto, consistente en completar una formación específica por tipo de aeronave, además de la formación inicial, previa a la expedición de un certificado de miembro de tripulación de cabina, parece constituir el problema principal. La mayoría de las reacciones expresaron la opinión de que la certificación debería otorgarse tras completar el curso de formación inicial, a imagen de lo previsto en EU-OPS, sin que fuera necesaria una formación específica por tipo de aeronave.
 - **Condiciones de uso del certificado por parte de los titulares:**
 - El requisito que obliga a la persona a estar en posesión física del certificado en el momento de ejecutar las tareas a bordo de una aeronave provocó reacciones diversas.
 - El requisito que obliga a la tripulación de cabina a encontrarse médicamente apto, ya requerido por la EU-OPS, fue aceptado tal cual.
 - **Requisitos de formación:**
 - Otras reacciones expresaron la opinión de que el programa de formación detallado debería estar especificado en un apéndice a las modalidades de aplicación, con estatuto similar al EU-OPS, con el fin de garantizar la fiabilidad y facilitar el reconocimiento de los certificados de tripulación de cabina en toda la Unión Europea.
24. **Texto resultante presentado en el Dictamen:** las modalidades de aplicación (IR) de la Parte-CC se retoman en las tres Subpartes descritas a continuación.
25. **Parte-CC Subparte GEN – Requisitos generales**
- La Subparte GEN retoma las IR que definen la autoridad competente (CC.GEN.001) y el ámbito de aplicación (CC.GEN.005) de la Parte-CC. Además indica el procedimiento que debe seguirse para presentar una solicitud de miembro de la tripulación de cabina (CC.GEN.015) y la edad mínima de los candidatos (CC.GEN.020).
 - la Subparte GEN contiene también las IR en CC.GEN.025 que describen los privilegios asociados al certificado de miembro de tripulación de cabina requeridos por la Parte-CC, así como las condiciones de utilización del certificado y las responsabilidades de los titulares. Los requisitos ya incluidos en EU-OPS, es decir, la aptitud física permanente y las competencias en el tipo de aeronave en el que se opere, se han confirmado. El requisito de portar consigo la certificación en el momento de ejercer los privilegios ha sido trasladado a una nueva IR «CC.GEN.030 Conservación de documentos y registros» por los motivos descritos en el siguiente apartado.
 - Estas IR fueron elaboradas con el objetivo de clarificar la responsabilidad de los titulares en relación con sus documentos profesionales y registros de formación particulares. Habida cuenta de las diferentes opiniones expresadas, la Agencia considera que los miembros de la tripulación de cabina, como cualquier otro personal de aviación civil obligado a cumplir las normas, debe estar en condiciones de demostrar su conformidad con las mismas en todo momento. Este es la finalidad principal de cualquier documento profesional requerido por las normas de seguridad aeronáuticas. Su objetivo es mejorar la concienciación y el compromiso de los titulares en la garantía de que cumplen con las normas aplicables y que los documentos relacionados son válidos y se mantienen en buen estado. También tiene como objetivo facilitar las inspecciones en pista. Este último punto resulta particularmente importante en el contexto aeronáutico actual, en el que existe un número cada vez mayor de miembros de la tripulación autónomos y estacionales, y de miembros de la

tripulación de cabina a tiempo parcial o completo que trabajan para más de un operador.

- o Además, de acuerdo con lo previsto en el Reglamento de base (artículo 8, apartado 5, letra e)), los certificados de miembro de tripulación de cabina deben conservarse. Dado que el certificado de tripulación de cabina se otorga una vez concluido el curso de formación inicial, por una duración ilimitada en condiciones normales, la conformidad permanente del titular requerida por otras normas de seguridad aplicables no podrá demostrarse salvo que la certificación se complementa con una lista de cualificaciones por tipo de aeronave, que los operadores pondrán a disposición de cada titular de certificación de tripulación de cabina que empleen. Si tenemos en cuenta que todos los operadores deben disponer de un sistema implantado para proporcionar a su personal la información relativa a la seguridad, así como las actualizaciones relacionadas, esta opción se propone dentro de una óptica de aplicación pragmática por comparación con un proceso administrativo dependiente de una autoridad o de una organización homologada para reexpedir y/o revalidar las certificaciones.

26. Parte-CC Subparte CCA - Requisitos específicos para la certificación de tripulación de cabina

- o La Subparte CCA contiene las IR que tratan específicamente la expedición, validez y suspensión o revocación del certificado de miembro de la tripulación de cabina. El certificado de miembro de la tripulación de cabina debe otorgarse una vez completado satisfactoriamente el curso de formación inicial y el examen relacionado. La conformidad con cualquiera otra exigencia de formación aplicable continúa siendo una condición para el uso de la certificación por parte de los titulares, tal como se ha mencionado anteriormente.
- o Por otra parte, según lo solicitado por las reacciones recibidas por parte de varios Estados miembros, la tarea de expedición del certificado (CC.CCA.100) puede, si así lo decide un Estado miembro de acuerdo con el artículo 8, apartado 4) del Reglamento de base, ser delegada en un organismo, siempre que dicho organismo esté homologada para ello por la autoridad competente.
- o La IR del CC.CCA.105 sobre la validez de la certificación de tripulación de cabina ha sido modificada y las condiciones inicialmente propuestas de validez han sido sustituidas por propuestas alternativas sugeridas por los comentaristas, en concreto, la validez de la certificación expirará en caso de suspensión o revocación por parte de la autoridad competente o si el titular no ejerce sus privilegios durante un periodo de más de 60 meses.
- o La IR en CC.CCA.110 sobre la suspensión y revocación de la certificación de tripulación de cabina especifica las condiciones que son muy similares a las aplicables a otro personal de aviación civil y según las cuales la certificación puede ser suspendida o revocada por parte de la autoridad competente.

27. Parte-CC Subparte TRA – Requisitos de formación aplicables a los solicitantes y titulares de la certificación de tripulación de cabina

La Subparte TRA contiene las IR que tratan específicamente los requisitos de formación, basados principalmente en los requisitos correspondientes de los EU-OPS.

- o Se especifica un programa detallado para el curso de formación inicial requerido por el CC.TRA.220 en un apéndice a dicha Parte, el cual tiene el mismo estatus legal que en EU-OPS. Esto debería facilitar el reconocimiento de las certificaciones de tripulación de cabina en toda la Unión Europea;

- o El tipo de aeronave o cualificaciones variantes según CC.TRA.225, que reflejan los requisitos de formación y control actuales de EU-OPS, se especifican como condiciones de uso de la certificación por parte de los titulares. Los programas de formación se especificarán en las disposiciones de aplicación dirigidas a los operadores y que traten las operaciones aéreas (Parte-CAT).

28. Elemento que deberá tomarse en cuenta en una normativa adicional

El proceso de consulta indicó claramente un amplio consenso entre la mayoría de los Estados miembros y partes implicadas sobre la necesidad de desarrollar criterios o normas comunes a nivel de la UE, relativas a la aprobación de organismos de formación para las tripulaciones de cabina, a las cualificaciones de instructores y examinadores y a los dispositivos de formación. Por ello, a reserva de un acuerdo común sobre la base jurídica para el legislador, la Agencia propone abordar estos problemas en una futura tarea de elaboración de reglamentación.

Colonia, 19 de abril de 2011

P. GOUDOU
Director Ejecutivo