



La Jornada de Helicópteros y Trabajos Aéreos realizada el día 9 de marzo de 2023 tuvo como objeto exponer la actual operación de trabajos aéreos especializados en España, actualización de normativa aplicada a la operación HEMS y nuevos escenarios para la operación con helicópteros.

A continuación, se exponen las preguntas que se abordaron durante la jornada.

### **Preguntas relativas a la operación SPO Crossborder en Austria**

1. ¿El SOP que se manda al otro país para un trabajo concreto, puede ser un SOP customizado o tiene que ser el que tenemos declarado en España?

Cada una de las actividades SPO desarrolladas por el operador presenta sus procedimientos operativos estándar en un SOP específico. Si el trabajo a realizar en otro país no difiere del que ya se realiza en España, parece lógico usar el mismo SOP en su lengua o en su defecto en inglés. En caso de que la operación, debido a sus particularidades específicas, difiera considerablemente de la operación desarrollada en España, podría crearse un nuevo SOP. Sin menos cabo del anterior, si es un trabajo concreto con una aprobación puntual, suele ayudar el hecho de que se incluya en el procedimiento general el trabajo el específico puntual, pues es lo que valorará la otra autoridad. Como siempre, lo importante es que el SPO refleje de forma efectiva los resultados del análisis de riesgos de la operación que se pretende realizar, y no se debe descartar que a veces se tenga que matizar o desarrollar algún aspecto durante la ejecución del expediente para una mayor comprensión en destino, ya que se pretende buscar la aprobación del otro país.

2. ¿Cómo pueden educarse los operadores y profesionales sin experiencia previa para ser capaces a ojos de la autoridad en HRO? ¿Cómo se inicia el camino?

Las operaciones de Alto Riesgo como su nombre indica, conllevan una exposición al riesgo más elevada que las operaciones aeronáuticas “convencionales”. Es por esa razón que la normativa es más específica en los requerimientos. Las operadoras que pretenden realizar este tipo de actividades, deberán disponer y demostrar la competencia y conocimiento necesario para su ejecución.

Normalmente, las operadoras que quisieran realizar operaciones de alto riesgo de las que no tienen experiencia previa, suelen incorporar a su staff nuevo personal que si tiene ese tipo de experiencia y conocimientos de forma sólida, para ayudar a desarrollar e incorporar estos conocimientos necesarios.

No hay un camino definido sino más bien una adaptación progresiva al desafío. Si el salto desde el nivel de competencia y experiencia que dispone la operadora en ese momento al requerido o exigido por la nueva operación que se desea realizar, es muy grande, se debería llegar allí en una forma progresiva y escalonada.

Cuando una autoridad tiene que revisar la documentación de una operadora, lo hace usando como referencia las mismas expectativas y requerimientos que usa diariamente



con otras docenas de organizaciones que realizan la misma actividad a nivel profesional desde hace años.

Si la operadora que está solicitando esa autorización no es capaz de plantear de forma adecuada las respuestas requeridas en el proceso de aprobación, la autoridad puede normalmente evidenciar la falta de conocimientos o competencia mínima en esa operación necesarios para afrontar los requerimientos para garantizar una operación de alto riesgo con un nivel de seguridad aceptable.

### **Preguntas relativas a la operación Crossborder**

3. ¿Cuánto tiempo considera, aproximadamente, AESA como tiempo suficiente para las diferentes aprobaciones?

Dependiendo de la complejidad de la actividad a desarrollar y de la madurez de la documentación que se presenta se requerirá más o menos tiempo para su evaluación. No obstante, siempre se recomienda que las solicitudes se realicen con al menos un mes de antelación.

4. ¿Los SOP deberán estar en el idioma del país, en inglés? ¿La aprobación te permite realizar todos los TTAA aprobados en cualquier fecha?

Sí, los SOP deberán estar o bien en idioma inglés (ampliamente aceptado dentro de las autoridades extranjeras) o bien en un idioma oficial que pueda entender la autoridad del país donde se van a desarrollar los trabajos.

5. ¿El SOP que se manda al otro país para un trabajo concreto, puede ser un SOP customizado o tiene que ser el que tenemos declarado en España?

Cada una de las actividades SPO desarrolladas por el operador presenta sus procedimientos operativos estándar en un SOP específico. Si el trabajo a realizar en otro país no difiere del que ya se realiza en España, parece lógico usar el mismo SOP. En caso de que la operación, debido a sus particularidades específicas, difiera considerablemente de la operación desarrollada en España, podría crearse un nuevo SOP.



## Preguntas relativas a la operación HEMS

6. Podría entenderse que para desarrollar las actividades HEMS o SAR existen 2 autorizaciones, es decir 2 formas de ver el asunto, aquel que contemple una autorización HEMS+HHO (AOC) para hacer servicios médicos de urgencia incluso los que requieran rescate y por otra parte una autorización SAR (COE) para hacer servicios de rescate incluso aquellos que necesiten atención médica. Digo esto de esta forma porque en algún punto he podido escuchar que algunas autoridades ven el ejemplo español como más flexible. Cabe preguntarse porque trabajar bajo AOC si puede hacerse bajo COE. Es decir, si quien dispone de una autorización COE puede hacer actividades que se denominen rescate como por ejemplo un accidente de tráfico con víctimas que requieren urgencia médica o cualquier otra situación que permita llamar al servicio de dicha forma. Varios servicios disponen de personal médico y de medicalización a bordo de aeronaves solo SAR, o sea solo COE ¿cuál es el impedimento entonces para que estas aeronaves puedan realizar lo que quizás en términos de urgencia médica debieran ser HEMS? A la postre una aeronave SAR tiene menos limitaciones de despacho y todo queda a la interpretación de la tripulación de vuelo. Visto lo que indican en España tendremos no dos sino 3 tipos de autorizaciones HEMS+HHO (AOC de empresas extranjeras o españolas) HEMS+SAR (AOC+COE de empresas españolas) y solo SAR (COE de empresas españolas).

El artículo 2 del RD 750/2014 define la operación SAR como:

*Operación de búsqueda y salvamento: “aquella que se realiza con el objeto de buscar, localizar y rescatar a una persona o personas que se encuentran en un medio anormal, hostil y cuya vida está amenazada si no se le retira de ese medio o si no se le proporciona protección o ayuda, y siempre que no corresponda a una operación de emergencia médica (HEMS).*

*En todo caso, incluso cuando se corresponda con una emergencia médica, se considerará operación de búsqueda y salvamento aquella en que sea necesario el uso de una grúa o en la que la aeronave no pueda posarse adecuadamente sobre el terreno.”*

Atendiendo a las demandas del sector, en el proyecto de modificación del RD 750/2014 se ha incluido una modificación de esta definición:

*Operación de búsqueda y salvamento: “aquella que se realiza con el objeto de buscar, localizar y/o rescatar a una persona o personas que se encuentran en un medio anormal, hostil y cuya vida está amenazada si no se le retira de ese medio o si no se le proporciona protección o ayuda, siempre y cuando el objeto principal del vuelo sea el rescate o la evacuación desde un lugar de difícil o imposible acceso por otros medios.*

*La operación de búsqueda y salvamento comprende el lanzamiento de objetos, la búsqueda de personas, animales o cosas, el rescate en tierra de personas, animales o cosas por una aeronave con grúa, el rescate en tierra de personas, animales o cosas por*



*una aeronave sin grúa y el rescate en el mar de personas, animales o cosas por una aeronave.*

*El rescate en tierra comprende el territorio nacional, península, islas, Ceuta y Melilla y las aguas adyacentes desde la línea de costa hasta 500 m.”*

Con esta nueva definición se ha tratado de diferenciar la operación SAR respecto de la operación HEMS al indicar que es un requisito necesario que la operación SAR se realiza hacia/desde lugares de operación de difícil o imposible acceso por otros medios, se trata de priorizar el rescate o la evacuación frente a la urgencia médica (en caso de que también se requiera). Una operación de difícil o imposible acceso por otros medios no tiene por qué requerir el uso de una grúa (*hoist*), ya que el helicóptero podría posarse adecuadamente sobre el terreno, en un lugar que no tiene un fácil o rápido acceso por tierra y requiere la intervención de rescatadores especializados para extraer a la víctima del entorno en el que está amenazada.

En el proyecto de modificación del RD 750/2014 se pretende también dar amparo a aquellas operaciones que se realizan, fundamentalmente en montaña, y que obligan a que el helicóptero de rescate traslade al paciente directamente al hospital, por ejemplo, porque requiera asistencia médica, evitando la transferencia del paciente entre el helicóptero de rescate y el helicóptero sanitario y los inconvenientes que puedan suponer para el paciente. En este caso, se justifica porque la presencia principal del helicóptero de rescate es sacar a la persona amenazada del lugar inadecuado y posteriormente, por razones de urgencia, se pueda trasladar a un centro hospitalario donde le puedan proporcionar la atención médica necesaria.

Un accidente de tráfico no es, salvo excepciones, un lugar de difícil o imposible acceso por otros medios, por lo que con una aprobación COE no podrá prestarse asistencia médica urgente en estos casos. En un accidente de tráfico se necesita facilitar asistencia médica urgente transportando tanto personal como suministros médicos, por lo que únicamente cabe la posibilidad de realizarlos bajo la aprobación HEMS.

Con la aplicación de la próxima modificación de Air Ops por la adopción de la *Opinion 08/2022*, la operación HEMS ampliará su definición para incluir operaciones donde es esencial un transporte rápido e inmediato en la que una persona se enfrenta a un riesgo para su salud, probable o inminente, debido al entorno y:

- la persona necesita ser rescatada o que se le proporcionen suministros; o
- que se transporten personas, animales o cosas desde/hacia un lugar de operaciones HEMS.

En la *Opinion 08/2022* se incluye información adicional sobre este último caso indicado que se trata típicamente de operaciones de rescate en avalanchas, donde personas (que no sean médicos ni la persona en peligro), animales o equipos (que no sean equipos médicos) necesitan ser transportados hacia/desde un lugar de operaciones HEMS.



EASA modifica esta definición para incluir cierto tipo de operaciones de rescate en montaña y otras operaciones de rescate que no se consideren operaciones SAR.

Asimismo, EASA modifica Air Ops para, que del mismo modo que se contemplan las operaciones HEMS+HHO, incluir las operaciones HEMS+HEC (nuevo SPA.HEMS.105) tanto con la grúa *hoist* como con el gancho baricéntrico *hook*.

Por tanto, un operador con aprobación HEMS podrá realizar tanto las operaciones que hasta la fecha se venían realizando como los nuevos tipos de operaciones HEMS arriba descritos. Un operador con aprobación SAR únicamente podrá realizar las operaciones que actualmente se definen en el RD 750/2014 y, cuando entre en vigor, las operaciones definidas en la propuesta de modificación de dicho RD 750/2014. Un operador con aprobación SAR no podrá realizar operaciones de emergencia en las que se necesite proporcionar asistencia médica urgente transportando personal médico, suministros médicos o la persona herida, cuando el lugar de operación no sea de difícil o imposible acceso por otros medios, típicamente un accidente de tráfico.

Por tanto, las operaciones aéreas definidas como SAR en el RD 750/2014, cumplirán con las limitaciones de despacho reguladas en el RD 750/2014 y se realizarán de conformidad con los procedimientos operacionales, limitaciones, cualificación del personal y equipamiento de la aeronave definidos por el operador en su manual de operaciones, bajo el amparo de su aprobación SAR.

Un operador que disponga de aprobaciones HEMS y HHO podrá realizar las operaciones HEMS definidas en Air Ops, incluyendo el nuevo alcance de las operaciones HEMS definidos según la Opinion 08/2022 así como las operaciones HEMS.HEC: operaciones donde es esencial un transporte rápido e inmediato en la que una persona se enfrenta a un riesgo para su salud, probable o inminente, debido al entorno y:

- la persona necesita ser rescatada o que se le proporcionen suministros; o
- que se transporten personas, animales o cosas desde/hacia un lugar de operaciones HEMS (típicamente de operaciones de rescate en avalanchas).