



La Jornada de Análisis de las operaciones aéreas de Lucha Contra Incendios realizada el día 2 de diciembre de 2022 tuvo como objeto exponer las principales preocupaciones del sector y los retos que se plantean para este tipo de operación en el futuro.

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

Preguntas relativas al nuevo marco normativo para los aeródromos nacionales

1. ¿Cuáles son las diferencias entre aeródromos eventuales y lugares de operación?
¿Tienen alguna restricción de movimientos los lugares de operación?

La diferencia fundamental consiste en que los lugares de operación no son aeródromos, mientras que los aeródromos eventuales sí, y por tanto están sometidos a diferentes legislaciones y requisitos.

En el Reglamento (UE) 965/2012, Air Ops, se define lugar de operación (*operating site*, en inglés) como un lugar, diferente de un aeródromo, seleccionado por el operador o por el piloto al mando o el comandante para realizar operaciones de aterrizaje, despegue y/o carga exterior. Los lugares de operación no están regulados ni definidos en la legislación de aeródromos y helipuertos.

Los aeródromos eventuales, de acuerdo con el art. 39 de la Ley de Navegación Aérea, son superficies de límites definidos aptas normalmente para la salida y llegada de aeronaves, y que se establecen por necesidades transitorias o son designados para un uso particular en circunstancias especiales.

Por tanto, cuando una superficie o lugar esté delimitada por ayudas visuales o tenga alguna infraestructura construida expresamente no puede considerarse un lugar de operación, sino un aeródromo eventual o permanente.

Con la legislación actual, reales decretos 1189/2011 y 1070/2015, los aeródromos eventuales tienen las operaciones limitadas a 40 al año y 15 al mes, sin que existan límites a la infraestructura que puedan tener. En el nuevo proyecto de real decreto se pretende mantener la limitación de operaciones, que podría superarse por necesidades transitorias o circunstancias especiales, y se pretende limitar la infraestructura que pueda considerarse eventual.

2. ¿Los helipuertos eventuales han de tener gestor declarado?

Los helipuertos y los aeródromos eventuales no son objeto de autorización, su uso es a riesgo del operador o del comandante de la aeronave, y por tanto no tienen gestor. Las responsabilidades por el uso de aeródromos o helipuertos eventuales serían por tanto del operador o comandante de la aeronave y del titular del terreno.



3. ¿Hay establecido un protocolo de notificación a AESA para el uso de aeródromos eventuales? (¿A quién se notifica?, ¿con cuanta antelación? ¿el silencio de la administración es positivo?)

Cuando entre en vigor la nueva legislación sobre aeródromos AESA establecerá el procedimiento de uso de los aeródromos eventuales.

En aquellos casos en los que el aeródromo eventual se encuentre en zona controlada, una FIZ, una zona restringida o una zona peligrosa, o cuando pueda afectar a la seguridad de una infraestructura aeronáutica, la nueva legislación prevé que será necesario obtener compatibilidad de espacio aéreo. En este caso el silencio podrá ser negativo de acuerdo con el art. 24 de la Ley 39/2015. En el resto de los casos no se requiere tramitación por parte de la administración, sino que bastará con comunicación previa a AESA, que no debe autorizar nada, por lo que no existiría silencio administrativo.

4. ¿El *operating site* tiene alguna restricción de movimientos?

El Reglamento (UE) 965/2012, Air Ops, no establece ninguna restricción en cuando al número de aterrizajes o despegues. Además, los lugares de operación no están regulados o definidos ni en la actual legislación de aeródromos ni en la futura, por lo que no se establecen restricciones en el número de movimientos.

5. ¿La nueva normativa presentada está aprobada ya? Si no fuera así, ¿en qué estado está de aprobación?

La nueva legislación se encuentra ya redactada por AESA y se espera que pueda ser enviada para tramitación por la DGAC a comienzos de 2023, que la sacará a información pública para recibir comentarios y alegaciones.

6. ¿Se puede utilizar un helipuerto eventual o lugar de operación para operaciones nocturnas en TTAA?

La legislación actual y la futura sobre aeródromos no establecen limitaciones para el uso de helipuertos eventuales en función de si la operación es diurna o nocturna o de si es un trabajo aéreo o no. Solo se establecen las limitaciones que se indican en el punto 1 anterior. En todo caso la responsabilidad de la operación de TTAA, tanto diurna como nocturna, será del operador o el piloto de la aeronave y el titular del terreno.



7. ¿Pueden aclararnos cuáles son las circunstancias de uso de hidrosuperficies?

Las hidrosuperficies o hidroaeródromos pueden ser de uso restringido o uso público verificado. Las condiciones para su uso son las mismas que para los aeródromos restringidos o verificados. El proceso de autorización de estas infraestructuras, además de incluir el preceptivo trámite ambiental, requerirá que el gestor acredite disponibilidad de la lámina de agua sobre la que se vayan a realizar las operaciones. En el caso en que las aguas sean de dominio público deberá ser la autoridad correspondiente la que autorice el uso del agua para operaciones de hidroaeródromo.

8. ¿Se pueden operar aeronaves con un D superior al autorizado para una instalación determinada amparándonos en el procedimiento de saturación en situaciones como un gran incendio?

Los aeródromos y helipuertos de lucha contra incendios deben diseñarse para el tamaño y características de las aeronaves que vayan a operar. Únicamente en caso de gran incendio y aplicando el procedimiento de saturación pueden emplearse helicópteros con valor D superior al empleado para el diseño del helipuerto. En el caso de que se requiera que un helicóptero con valor D superior al de diseño esté basado en el helipuerto, deberá adaptarse la infraestructura previa aprobación de AESA.

9. ¿Un helipuerto restringido base HEMS se puede considerar eventual para vuelo nocturno?

Las bases HEMS y los helipuertos hospitalarios no tienen carácter eventual, por lo que no pueden considerarse eventuales para uso nocturno.

10. En caso de grandes incendios, si se sobrepasa la capacidad de los procedimientos de saturación, ¿cómo se debería proceder y quien sería responsable?

La legislación exige que el gestor cuente con un procedimiento de saturación para los aeródromos y helipuertos base de lucha contra incendios forestales, pero no regula su contenido, que es responsabilidad del gestor. El procedimiento debería recoger todas las situaciones de uso excepcional de la instalación. La capacidad en saturación debería determinarse con criterios de riesgo aceptable, y por tanto no debería sobrepasarse, ya que el riesgo podría ser inaceptable. La responsabilidad por incumplimiento del procedimiento podría recaer sobre el gestor que lo permita o sobre el operador o piloto que lo incumpla. Esto no implica que no pueden emplearse como aeródromos eventuales y a riesgo del operador zonas aledañas a la base contra incendios en virtud de las exenciones a las reglas del aire que la DGAC haya aprobado para la operación especial de exención de incendios.



11. ¿No serán los *operating sites* una patente de *corso* para realizar Transporte de pasajeros? (transporte de clientes a restaurantes)

En el Reglamento (UE) 965/2012, Air Ops, se define lugar de operación (*operating site*, en inglés) como un lugar, diferente de un aeródromo, seleccionado por el operador o por el piloto al mando o el comandante para realizar operaciones de aterrizaje, despegue y/o carga exterior. Los lugares de operación no están regulados ni definidos en la legislación de aeródromos y helipuertos.

Para que un operador de transporte aéreo comercial pueda usarlos debe cumplir con CAT.OP.MPA.105, donde se indica que los lugares de operación tienen que estar adaptados a los tipos de aeronave y de operación de que se trate, así como con AMC1 CAT.OP.MPA.105 DEFINING OPERATING SITES — HELICOPTERS, donde se detallan las condiciones para su definición y uso.

12. ¿Se puede ocupar una de las dos trayectorias del helipuerto cuando se aplique el procedimiento de saturación sin requerir un estudio de seguridad?

El contenido del procedimiento de saturación no está regulado en la norma, que no requiere estudios de seguridad para determinarlo. Sí puede indicarse que no se considera una buena práctica situar helicópteros inmediatamente debajo de las trayectorias de despegue o aterrizaje de otros helicópteros. Los contenidos del procedimiento de saturación deberían determinarse por los gestores y operadores con criterios de riesgo aceptable y no son objeto de aprobación por AESA.

13. Si tenemos un gran incendio en las cercanías de un helipuerto de uso restringido autorizado para labores de salvamento, ¿podría ser utilizado para realizar labores de puesta a bordo de combustible por los helicópteros de incendios que participan en dicha extinción?, ¿deberían de conocer y cumplir los procedimientos de dicho helipuerto dichos helicópteros de lucha contra incendios?, ¿es el gestor de dicha infraestructura el responsable de autorizar dichas actividades no autorizadas?, ¿qué responsabilidades recaen en los operadores?

La operación en estos helipuertos de uso restringido autorizados que están en las cercanías de un gran incendio con objeto de combatirlo requiere el permiso del gestor del helipuerto y respetar los procedimientos que tenga implantados. No existen limitaciones para la puesta a bordo de combustible si se cuenta con el permiso del gestor y se respetan sus procedimientos. La responsabilidad del gestor consiste en mantener la infraestructura con la configuración autorizada y en correcto estado de funcionamiento y poner en conocimiento del operador los procedimientos promulgados. Son responsabilidades del operador las propias operaciones, que deben atenerse a la regulación y exenciones vigentes, y respetar los procedimientos del aeródromo.

No pueden comenzar a usarse como base permanente de lucha contra incendios aeródromos que no cuenten con autorización como base contra incendios, ni pueden darse situaciones de saturación en aeródromos que no estén autorizados como base contra incendios y cuenten con su procedimiento de saturación.



14. ¿Va AESA a revisar los procedimientos de saturación existentes en infraestructuras ya aprobadas que han demostrado ser escasos o f. contribuyentes de incidentes?

El contenido del procedimiento de saturación no está regulado y no es responsabilidad de AESA aprobarlo. El diseño, revisión y mejora continua de los procedimientos de saturación debe ser realizado por los gestores y los operadores. Cualquier situación de escasez del procedimiento o de contribución de accidentes debería ser puesto inmediatamente en conocimiento de AESA.

15. ¿Considera AESA que los helipuertos eventuales, aparte de ser evaluados por el operador, deben estar relacionados y haber constancia de esa evaluación en el Manual de Operaciones?

De conformidad con la Resolución de la Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea por la que se publica material orientativo para la aplicación del Real Decreto 750/2014, de julio de 2020, el manual de operaciones debe describir el método de categorización de aeródromos e incluir el listado de aquellos categorizados como B o C, de conformidad con AMC1 ORO.FC.105(b)(2);(c) *Designation as pilot-in-command/commander*.

El concepto aeródromo incluye a los helipuertos eventuales, por lo que estos últimos, si están categorizados como B o C, deben incluirse como parte del listado de aeródromos del manual de operaciones.

Preguntas relativas a la mesa redonda

1. Respecto al mencionado estudio de seguridad sobre la coordinación de medios aéreos, ¿en qué fase se encuentra? ¿Qué información se puede consultar al respecto?

El real decreto-ley 15/2022, de 1 de agosto, por el que se adoptan medidas urgentes en materia de incendios forestales, indica en su artículo 2, letra b), sobre medidas urgentes de coordinación instrumental para la prevención, vigilancia y extinción de los incendios forestales, que en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de este (entrada en vigor: 3 de agosto de 2022), se aprobarán por real decreto, previo informe del CLIF un protocolo de coordinación común en materia de medios aéreos.

Adicionalmente, encuadrado en el marco del Grupo de Estudio de Helicópteros y Trabajos Aéreos (GEHTA), se ha creado un grupo de trabajo cuyo objetivo es elaborar los requisitos mínimos necesarios que deberán cumplir los coordinadores de medios aéreos en materia de seguridad aérea.

2. A futuro, ¿se tiene previsto que vuelen helicópteros y UAS a la vez en extinción de incendios?

Tal y como se indica en “LIBRO BLANCO DE I+D+i PARA LA AVIACIÓN NO TRIPULADA EN ESPAÑA DRONES/ UAS” publicado por AESA, en diciembre de 2022, la aviación no tripulada, conocida comúnmente como drones (por el vehículo) y técnicamente por sus siglas en inglés UAS (Unmanned Aircraft System), es un sector en continuo desarrollo y con nuevos impactos.



En el período 2022-2026, AESA ha identificado como prioridad relativa a I+D+i, entre otras, Incentivar y fomentar el desarrollo de aplicaciones en el ámbito de la gestión de emergencias y la observación y vigilancia, entre otros.

El RD 1036/2017 aplica a actividades de policía, aduana, salvamento, lucha contra incendios, etc. que quedan fuera de la norma europea. Actualmente, AESA está trabajando en la actualización de la normativa nacional para la aplicación del sistema basado en riegos en todas las tipologías de operación.

3. ¿En bases contra incendios forestales que dependan de las CCAA se van a exigir unos mínimos de condiciones de las instalaciones a las administraciones para cumplir con FTL/16B dignamente?

En el Real Decreto 750/2014, en el requisito TAE.ORO.GEN.215 se indica que:

- a) *El operador dispondrá de instalaciones que permitan la realización y gestión de todas las funciones y actividades planificadas de conformidad con los requisitos aplicables.*
- b) *Cuando el operador realice la actividad contratado por una organización, y las instalaciones sean propiedad y facilitadas por la organización, adicionalmente a las medidas que deban tomarse respecto a la operación, el operador será responsable de trasladar a la organización propietaria las deficiencias que puedan existir en las instalaciones. Será responsabilidad de la organización propietaria la subsanación de dichas deficiencias. En caso de falta de subsanación de deficiencias en las instalaciones, podrá procederse a suspender la utilización de dichas instalaciones para cualquier operador.*

Adicionalmente en Resolución de la Dirección General de Aviación Civil por la que se adopta el Anexo nº1 a la Circular Operativa 16-B se define “Lugar de descanso” como “*el que disponiendo de servicios propios, y reuniendo condiciones adecuadas para el descanso en función del lugar en cuanto a temperatura, luz, ruido, ventilación, sirve para que los tripulantes puedan disfrutar de un periodo de descanso (alojamiento individual o el domicilio del tripulante)*”.

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea, cumpliendo con su función inspectora, es el organismo encargado de verificar que los operadores cumplen con este requisito. Para la selección de las bases que se pretenden inspeccionar se tienen en cuenta diversos factores, tales como: la proporcionalidad respecto al total del operador, aquellas bases que son de nuevo uso para las actividades de COE, bases no inspeccionadas anteriormente, seguir una alternancia de flotas (si aplica), bases que, a priori, presentan un riesgo alto por sus características o localización, denuncias relacionadas, informes del Servicio de Inspección en Rampa, de la Unidad PEGASO, del Comité de Seguridad de Trabajos Aéreos, discrepancias de niveles 1 relacionadas con la base o cualquier otra incidencia extraordinaria. Durante el año 2022 se han realizado un total de 18 inspecciones de base. Si bien es cierto que este tipo de inspecciones es el que acumula mayor número de discrepancias, no se ha observado ninguna discrepancia con respecto al Anexo I de la Circular Operativa 16 B, respecto a las condiciones de las bases contra incendios como lugares de descanso.