

Preguntas-Respuestas Webinar COE 15 de diciembre de 2021

1. ¿Cómo se realizará el perfil de riesgo del operador? ¿Se dispone de alguna guía para los SG?

El perfil de riesgo lo elabora el Principal de Operaciones del operador en función de diversos factores a tener en cuenta en relación con cada uno de los operadores, y centrándose en el ámbito relacionado con las operaciones que realiza (LCI, SAR, etc.). Los criterios utilizados se abordarán en las reuniones con el Director Responsable del operador.

2. ¿Están trabajando las administraciones en la ampliación del periodo de contratación de campaña LCI para reducir la problemática de la temporalidad?

MITECO es consciente de que se tienen que ampliar los periodos de contratación, y están trabajando en ello. Las Comunidades de Andalucía y Castilla la Mancha también están replanteando la posibilidad de ampliación de la contratación de algunos medios aéreos.

3. ¿Existe alguna previsión en tiempo para la entrada de la modificación del RD750?

Se está trabajando para que pueda salir lo antes posible, pero no se dispone de una previsión exacta. Tenga en cuenta que algunas fases, como la publicación en el BOE, o el visado por parte del Departamento de Asesoría Jurídica, no dependen directamente del equipo técnico de Operaciones.

4. ¿Mejoras normativas en curso sobre estandarización de procedimientos, formación, recursos mínimos... para coordinación LCI, también en incendios fronterizos?

El nuevo Real Decreto será mucho más específico en relación con los procedimientos y requisitos para las operaciones LCI y SAR, por lo que de algún modo se estandarizará y particularizará. Este RD llevará asociados unos AMCs y GMs que sí aportarán mejoras normativas globales y más detalladas para todos los operadores. Por otro lado, estos AMCs y GMs se publicarán tan pronto como sea posible para que se puedan ir implementando las medidas y así adaptándonos al futuro RD.

5. ¿Podría ser viable establecer un protocolo sobre un establecimiento de altura mínima para realizar descargas en LCI?

No es posible determinar una altura mínima en la norma, ya que ésta dependerá del manual de vuelo de la aeronave, el manual de operaciones del operador y los protocolos de cada CCAA.

6. ¿Qué ha motivado el aumento de las inspecciones en Rampa de forma tan exponencial?

Se ha identificado como riesgo general entre las Autoridades Europeas la reducción de supervisión on site como consecuencia de las restricciones derivadas del COVID. No obstante, en base a la experiencia de este año, se está trabajando en mejorar la coordinación de los diferentes equipos de inspección para asegurar una supervisión proporcionada y adecuada al riesgo.

7. ¿Se conocerán por los operadores los criterios de clasificación de las compañías para la realización de inspecciones?

Los criterios de clasificación los realizará el Principal de Operaciones del operador asignado y en las reuniones de éste con el Director Responsable se hablarán de estos temas entre otros.

8. ¿Tiene AESA más información sobre la evaluación en curso, por parte de autoridades europeas, de posibles interferencias "5G" en Radio Altimetros"?

No se dispone de información adicional a lo que ya se ha publicado. En el siguiente enlace podrá encontrar una circular informativa de finales de 2020 sobre las interferencias de telefonía 5G con los radioaltímetros: <https://www.seguridadaerea.gob.es/es/noticias/aesa-publica-una-informaci%C3%B3n-para-la-detecci%C3%B3n-precoz-de-posibles-interferencias-de-la>

En el momento de emisión de esta Circular Informativa, AESA no tiene constancia de ningún suceso o incidente relacionado con la interferencia de estaciones o dispositivos de telefonía 5G con los radioaltímetros de aeronaves. De manera adicional, debemos tener en cuenta entre otros elementos la diferencia en el espectro de frecuencias para el 5G entre Europa y EE. UU. así como la calificación High Intensity Radiated Field (HIRF) de las aeronaves modernas

9. ¿Cómo computan las SANA para establecer el perfil de riesgo?

El Principal de Operaciones que elabora el perfil de riesgo de cada operador tiene información sobre los resultados de todos los planes de vigilancia de AESA (aeronavegabilidad, SANA, ...) que utiliza para consolidar el mismo, sin ser ningún concepto decisivo a la hora de la categorización.

10. ¿Consideran introducir debriefing con las tripulaciones, al menos en grandes incendios?

El tema del briefing y debriefing operacional en los grandes incendios se incardina dentro del ámbito de las buenas prácticas operacionales que deben ser tenidas en cuenta en los protocolos de las CCAA/MITECO (ya se hace en algunos incendios) y es un tema que podemos incluir en el GT de Coordinación Aérea para que redunde en un aumento de la seguridad y se puedan sacar "lecciones aprendidas" tras la operativa de cada día...

11. Extinción nocturna. Un gran avance pero que requiere de inversión. ¿Tienen previsto contratos anuales que permitan operar con seguridad de forma rentable?

La extinción nocturna es un proyecto real a medio-largo plazo, por lo que no se conoce al detalle las características de estos contratos.

12. Protegemos el medio ambiente pero casi no hay zonas para entrenar, ¿las CCAA y Ministerio no pueden facilitar el uso de las ZEPA de forma excepcional?

Esta pregunta se trasladó a las Comunidades y al Ministerio, adquiriendo el compromiso por su parte de trasladarlo al Clif y que se permita el uso de las zepas para entrenamientos fuera de campaña.