

La información incluida en las siguientes preguntas y respuestas se ha coordinado con los servicios pertinentes y pretende ayudar y orientar a las asociaciones y operadores de globo de España. Estas respuestas no tienen efecto vinculante ni reflejan las decisiones finales de AESA.

Las III Jornadas de Operadores de Globo se celebraron el día 5 de noviembre de 2024 tuvo como objetivo divulgar información relevante para el sector. Se realizaron ponencias sobre:

- La supervisión de las operaciones comerciales de globos.
- Siniestralidad, factores contribuyentes y recomendaciones. Cultura de seguridad.
- La visión de las asociaciones de aerostación.
- Gestión de la operación con globos en el espacio aéreo controlado.
- Licencias de pilotos de globos, instructores y examinadores.
- Requisitos de entrenamiento y verificación de personal.
- Sistemas de gestión para operadores de globo.

A continuación, se exponen las preguntas y respuestas que se gestionaron a través de la plataforma online.

Les recordamos que pueden contactar con nosotros a través del buzón globos.aesa@seguridadaerea.es

III Jornadas de Operadores de Globo - 5 noviembre 2024

Preguntas y Respuestas

1. ¿Hay que comunicar un incidente/accidente a CIAIAC y AESA o solo con uno se cumple?

La notificación de incidentes o accidentes se debe hacer a ambos, AESA y CIAIAC.

La AESA en el caso de un suceso “no accidente”, como cualquiera de las situaciones detalladas en el Reglamento 2015/1018, que establece una lista de sucesos en la aviación civil de notificación obligatoria. Por ejemplo: utilizar el combustible de reserva, declarar una emergencia, entrar sin autorización en espacio aéreo controlado, etc.

- <https://www.seguridadaerea.gob.es/es/ambitos/gestion-de-la-seguridad-operacional/sistema-de-notificacion-de-sucesos>
- www.seguridadaerea.gob.es/sites/default/files/triptico_aesa_sns.pdf

La CIAIAC en el caso de un suceso “accidente/incidente grave”, cualquier situación en la que, en líneas generales, se hayan producido cualquier tipo de daño personal o material.

- <https://www.transportes.gob.es/organos-colegiados/ciaiac>

2. Los globos cautivos no se consideran trabajos especializados. ¿Cuál sería la coordinación que hay que hacer para volar en espacio aéreo controlado?

Con independencia de que la operación sea normal o especializada, la manera de coordinar una operación dentro de un espacio aéreo controlado es mediante la realización de un plan de vuelo (FPL), conforme se indica en la sección, en particular SERA 4001. Esto es aplicable a vuelos libres y cautivos.

- Si la zona de operación se encuentra en el seno de las servidumbres aeronáuticas de un aeropuerto, se debe contactar con el gestor aeroportuario (AENA/Aeroports Cat.), con un mínimo de 20 días naturales.
- Si la zona de operación se encuentra en espacio aéreo controlado por ENAIRE y fuera de servidumbres de aeródromo, se debe enviar directamente la petición al COOP mediante ENAIRE Planea/otros usos, con un mínimo de antelación de 10 días.
- Si el globo cautivo se eleva a una altura igual o inferior a la de los edificios colindantes, no se necesita coordinación con ENAIRE/COOP.
- Estas operaciones NO requieren autorización por parte del Servicio de Aviación General de AESA. No obstante, si la operación puede afectar a servidumbres aeronáuticas se debe coordinar con servidumbres.aesa@seguridadaerea.es de manera paralela.

3. En solicitudes de coordinación para cautivos en espacios controlados o servidumbres, los plazos de solicitud, de al menos 20 días hábiles pueden parecer exagerados. ¿Cuál es el motivo?

Para los espacios aéreos controlados el plazo mínimo es de 10 días mediante la plataforma ENAIRE Planea. Para espacios que se encuentren en servidumbres aeronáuticas, el trámite implica a los gestores aeroportuarios, quienes determinan que el plazo necesario para evaluar cuestiones de seguridad y la viabilidad de la petición sea de 20 días.

4. ¿Por qué en otros países bajo la norma EASA, no se exigen verificaciones del operador a cada uno de sus pilotos y en España es obligatorio?

En todos los países bajo la norma EASA la formación y verificación de los miembros de la tripulación de vuelo es igual de obligatoria y exigible, tal como se detalla en el requisito BOP.ADD.315 del Reglamento (UE) 2018/395 de la Comisión de 13 de marzo de 2018 por el que se establecen normas detalladas para la operación de globos. Es responsabilidad de cada autoridad atender las cuestiones relacionadas con la supervisión de la normativa EASA en su territorio.

5. ¿Se podría plantear dejar en suspenso la 16B para los operadores de globos mientras se busca una alternativa a su modificación?

No es posible, ya que el Reglamento (UE) 2018/395 establece en el apartado b) del requisito BOP.ADD.400 que las limitaciones del tiempo de vuelo y de servicio y los requisitos de descanso serán con arreglo a la legislación nacional del Estado miembro en que el operador tenga su centro de actividad principal, siendo actualmente de aplicabilidad en España la CO16B para los operadores comerciales.

6. Las anotaciones del FI(B) no incluyen la formación para cambio de grupo, y puede llevar a confusión.

Se está trabajando en la homogeneización de las anotaciones recogidas las licencias (certificados de FI(B) incluidos) con objeto de aclarar qué atribuciones otorgan.

7. ¿Se puede hacer algo con las habilitaciones antiguas de FI?

Se está trabajando en la homogeneización de las anotaciones recogidas las licencias (certificados de FI(B) incluidos) con objeto de aclarar qué atribuciones otorgan.

8. ¿Podrían implementarse los globos para formación fuera de las DTO?

La necesidad de que la aeronave utilizada para la formación sea de titularidad de la organización de formación está recogida en el Reglamento 1178/2011, en particular en el punto ORA.ATO.135 y DTO. GEN.115 y, aunque

en el caso de las DTO, el AMC1 DTO.GEN.115 (a)(5) plantea la identificación de los modelos, en lugar de la matrícula, al igual que el GM1 DTO.GEN.210(a)(2), el punto DTO.GEN.240 determina la necesidad de la autorización de la aeronave para el entrenamiento en la DTO y el mantenimiento actualizado de una lista de las utilizadas por la organización.

Por otro lado, sin considerar otros detalles como el alcance del seguro obligatorio para esta actividad, las cuestiones relativas a la aeronavegabilidad continuada y la responsabilidad de la gestión misma, ya sea del propietario o transferida al operador; la trazabilidad y normalización de la alternancia en el uso de la aeronave por la DTO para el entrenamiento y por el operador para otros fines, pueden dificultar enormemente esta posibilidad. Tampoco debe olvidarse la vinculación del personal instructor con la organización de formación y sus procedimientos y documentación.

Por todo lo anterior, hasta que todas estas cuestiones no tengan un respaldo debidamente documentado y aceptado por la autoridad, esta posibilidad no es viable.

9. ¿Por qué el departamento de licencias pide unos requisitos mínimos para curso de examinadores?

Respecto a los examinadores, según lo hablado en la reunión con el sector del día 29 de octubre y como se mencionó en la jornada del 5 de noviembre, se ha solicitado al sector una relación de candidatos para el correcto desarrollo y aprovechamiento del curso.

10. Antes de las licencias BFCL podía hacer cautivos y soltar paracaidistas. Actualmente soy FI y, no se reflejan. ¿Soy FI de cautivos?

Las atribuciones del titular de un certificado FI(B) se encuentran recogidas en el punto normativo **BFCL.315 Certificado de FI(B) — Atribuciones y condiciones** del Reglamento (UE) 2018/395.

11. Teniendo que realizar una VdC cada dos años con un FE, ¿podrían ser convalidables los entrenamientos con un FI por experiencia reciente demostrable?

Los entrenamientos son independientes de las verificaciones. No son elementos que puedan ser convalidados. No obstante, el operador puede plantear procedimientos que, mientras sean acordes con la norma de referencia, podrían suponer alivios para su gestión de esta parte de la actividad. (ver Guía de Entrenamientos de AESA)

12. ¿Sería posible tener un documento con los criterios del formato de las licencias BPL, para que los pilotos puedan detectar si las licencias se han emitido correctamente?

Se está trabajando en la homogeneización de las anotaciones recogidas las licencias (certificados de FI(B) incluidos) con objeto de aclarar qué atribuciones otorgan.

13. ¿Pueden revisarse los informes históricos de las licencias? Se han detectado varios errores en diferentes pilotos.

Se está trabajando en la homogeneización de las anotaciones recogidas las licencias (certificados de FI(B) incluidos) con objeto de aclarar qué atribuciones otorgan.

14. ¿Pueden generarse criterios de conversión para licencias 3r país (atribuciones) y proceder a como rellenar prueba de pericia?

La conversión de la licencia de tercer país solo contempla la expedición de la licencia con la habilitación de la clase y grupo para la que se realizó la prueba de vuelo.

AESA tendrá en cuenta la experiencia del piloto para la anotación de aquellas habilitaciones adicionales que no requieran prueba de vuelo.

15. Una vez establecido, implementado y mantenido el Sistema de Gestión, la actualización de este depende de la identificación de nuevos peligros. ¿Qué pasa si no se encuentran?

No pasa nada, no obstante, la identificación de peligros no es una acción delimitada en el tiempo, y en cualquier momento el operador puede identificar nuevos peligros o considerar aplicables otros que no lo fueron con anterioridad. Asimismo, el Sistema de Gestión no contiene solamente la identificación de peligros, su evaluación y sus medidas mitigadoras, también se incluyen otras funciones o actividades descritas en BOP.ADD.030 que deben revisarse y mantenerse para asegurarse la efectividad del sistema en conjunto.

16. ¿Se podría cambiar el PVO por una declaración jurada donde el piloto jure haber hecho la tabla, el registro pasajero y calculo pesos?

El PVO es un documento que diseña el operador y que necesariamente ha de contener los elementos indicados en el Reglamento 395 (puntos BOP.ADD.500 y BOP.ADD.600), otros posibles se detallan en el BOP.ADD.435. (Ver Guía de entrenamientos de AESA) y el operador puede ampliar su detalle a voluntad. Este formato y las explicaciones necesarias para su utilización deberían estar asociados al MO.

17. PVO. 7kg pasajero es abusivo en verano. Es legal calcularlo, pero ¿obligar a no llevar equipaje y restarlo en "cambios de último minuto"?

El aumento del peso es una condición que la norma aplica a las declaraciones de los pasajeros. Si el dato se obtiene mediante el pesaje individual del pasajero no es necesario. Por otro lado, ya que existe la posibilidad de los cambios de último minuto, tanto aumentar como reducir el peso, en función de las condiciones operativas reales es viable y ha de ser debidamente documentado. La causa de reducción por equipaje o vestuario ligero es tan aceptable como la no presentación de un pasajero, pero ambas situaciones han de ser debidamente trazadas en el PVO.

18. ¿Para cuándo se prevé hacer un curso de FE? ¿Si se hace, será presencial o tal vez digital?

Se está valorando por la jefatura de la división de Licencias al Personal Aeronáutico.

19. ¿Por qué la participación en competiciones es algo especializado? Eres piloto privado y puedes con pocas horas. Como comercial no puedes. Plantearía quitarlo.

Esta es una de las operaciones específicamente indicadas por EASA como especializada. Cualquier modificación posible debería ser realizada por EASA, no AESA. Por otro lado, los criterios relacionados con las operaciones especializadas (BOP.BAS.190, BOP.ADD.5109 son proporcionales a la actividad privada o comercial y se fundamenta en la identificación de peligros, el análisis de sus riesgos asociados y el establecimiento de las medidas de mitigación necesarias, para poder acometer, o no, la tarea; siendo esta una decisión del operador (privado o comercial). Por lo que, como operador comercial, no existe impedimento alguno a la participación en competiciones, siempre que se sigan los SOP del operador, con todo lo que eso implica (entrenamientos, verificación, etc.)

20. ¿Se considera el vuelo en globo un vuelo con motor o sin motor?

Si la aeronave en cuestión no lleva un motor no puede considerarse un vuelo a motor, dejando de lado otras posibles especificaciones de ésta.

21. ¿Por qué un FI con 3.000 horas de vuelo no puede hacer una verificación, y sí un cambio de categoría de un 300 a un 355, por ejemplo?

La razón más evidente es que las verificaciones de competencia, ya sean las realizadas en el seno de un operador (BOP.ADD.315), para el mantenimiento de la cualificación en ese operador o las realizadas individualmente a un piloto para la ampliación o recuperación de las atribuciones de su licencia (BFCL.160, BFCL.215) han de hacerlas los FE (BFCL 415) y no los FI (BFCL.315), ya que los respectivos alcances de atribuciones son distintos, en función de su distinta formación (BFCL.330 y BFCL.430, respectivamente).

En el ejemplo propuesto, muy probablemente, un FI que cuente con 3000 horas de experiencia cumpliría los requisitos para optar a la obtención de su certificado FE, tras lo que no habría ningún inconveniente para que el FI, con atribuciones de FE, desempeñe esa tarea.

22. ¿Quién debe cumplimentar las páginas de personalización del globo en el AFM, con los detalles de los pesos, que ha de llevarse a bordo?

La determinación de la masa inicial de la aeronave, tal y como explica el punto BOP.BAS.205 debe ser realizado por el fabricante de la aeronave, de acuerdo con el Anexo I al Reglamento 1321; y antes de la entrada en servicio de esta, siendo responsabilidad del operador que este dato esté disponible.

En el caso de globos transferidos entre operadores, si este dato no pudiera precisarse debería ser calculado nuevamente. En este sentido, dado que el cálculo peso es una de las tareas de mantenimiento que puede realizar el personal cualificado de acuerdo con la parte 66 e igualmente está dentro del alcance de las organizaciones CAO, no es necesario que deba ser realizado nuevamente por el fabricante.

En el caso de los operadores comerciales, al ser un requisito disponer de una aprobación como CAO o contratar una organización aprobada como CAO, esta tarea debe ser realizada y documentada por la CAO, no resultando admisible el pesaje por parte del piloto propietario.

La información y documentos que han de llevarse a bordo y cómo pueden estar disponibles, se detalla en BOP. BAS.050 y BOP.ADD.435 y sus correspondientes AMC y GM.