



**DICTAMEN N° 02/2012**  
**DE LA AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD AÉREA**  
**de 16 de abril de 2012**

**relativo a un Reglamento de la Comisión por el que se establecen las disposiciones de aplicación relativas a las operaciones aéreas**

**«Operaciones Aéreas – OPS (Parte-SPO)»**

## Tabla de contenidos

<b>Resumen .....</b>	<b>3</b>
<b>Introducción .....</b>	<b>4</b>
I.    Generalidades .....	4
II.   Ámbito del Dictamen .....	4
III.  Consulta .....	5
IV.  Sistema de numeración de las normas .....	8
<b>Reglamento marco sobre operaciones aéreas.....</b>	<b>9</b>
I.    Ámbito .....	9
II.   Descripción general de las reacciones.....	9
III.  Explicaciones .....	9
<b>Anexo VIII - Parte-SPO .....</b>	<b>11</b>
I.    Ámbito .....	11
II.   De los trabajos aéreos a las operaciones especializadas.....	13
III.  Actividades cubiertas por la Parte-SPO .....	13
IV.  La naturaleza específica de las operaciones especializadas .....	15
V.   Reacciones concretas y principales cambios .....	18

### **Resumen**

El presente Dictamen contiene los siguientes documentos:

- Modificación del Reglamento marco sobre operaciones aéreas, en particular modificaciones del Anexo I – Definiciones;
- Anexo VIII – Parte SPO, requisitos técnicos aplicables a operaciones especializadas (comerciales y no comerciales) con aeronaves, helicópteros, planeadores y globos.

El desarrollo de estos requisitos se ha basado en los siguientes objetivos:

- mantener un alto nivel de seguridad;
- garantizar la proporcionalidad de las normas;
- garantizar la flexibilidad y eficacia de operadores y autoridades.

El presente Dictamen es el resultado de un amplio proceso de consulta en el que han tomado parte autoridades, asociaciones, operadores y expertos aeronáuticos.

El Dictamen correspondiente a las restantes secciones del Anexo IV – Parte-CAT relativa a planeadores y globos, así como a vuelos locales con aviones y helicópteros, se publicará posteriormente.

.

## Introducción

### **I. Generalidades**

1. El Reglamento (CE) nº 216/2008<sup>1</sup> del Parlamento Europeo y del Consejo (en lo sucesivo, el «Reglamento de base»), modificado en virtud del Reglamento (CE) nº 1108/2009<sup>2</sup>, establece un marco de trabajo adecuado y exhaustivo para la definición y la aplicación de requisitos técnicos y procedimientos administrativos comunes en el ámbito de la aviación civil.
2. El presente Dictamen tiene por objeto brindar asistencia a la Comisión Europea a la hora de establecer normas de aplicación relativas a las operaciones aéreas.
3. El presente Dictamen ha sido adoptado con arreglo al procedimiento establecido por el Consejo de Administración de la Agencia Europea de Seguridad Aérea<sup>3</sup> (la Agencia), de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 del Reglamento de base.

### **II. Ámbito del Dictamen**

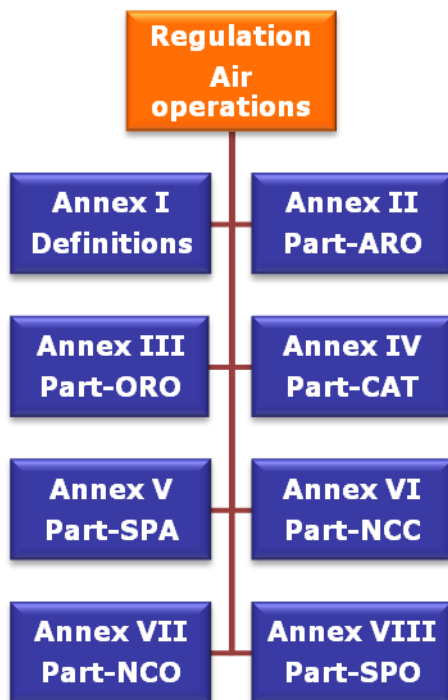
4. El presente Dictamen contiene los siguientes documentos:
  - Modificación del Reglamento marco sobre operaciones aéreas, en particular modificación del Anexo I – Definiciones.
  - Anexo VIII – Parte SPO, requisitos técnicos aplicables a operaciones especializadas (comerciales y no comerciales) con aeronaves, helicópteros, planeadores y globos.
5. Los documentos incluidos en el presente Dictamen toman como base la estructura normativa revisada que propusieron la Comisión Europea y la Agencia en abril de 2011. El siguiente gráfico proporciona una visión general de los anexos del Reglamento relativo a operaciones aéreas.

---

<sup>1</sup> Reglamento (CE) nº 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) nº 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE. *DO L 79 de 19/03/2008, p. 1-49.*

<sup>2</sup> Reglamento (CE) nº 1108/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 216/2008 en lo que se refiere a aeródromos, gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea y se deroga la Directiva 2006/33/CE. *DO L 309 de 24/11/2009, p. 51-70.*

<sup>3</sup> Decisión del Consejo de Administración relativa al procedimiento que deberá aplicar la Agencia para emitir dictámenes, especificaciones de certificación y documentación orientativa (procedimiento normativo). EASA MB 08-2007, 13/06/2007.

**Figura 1: Anexos del Reglamento sobre operaciones aéreas**

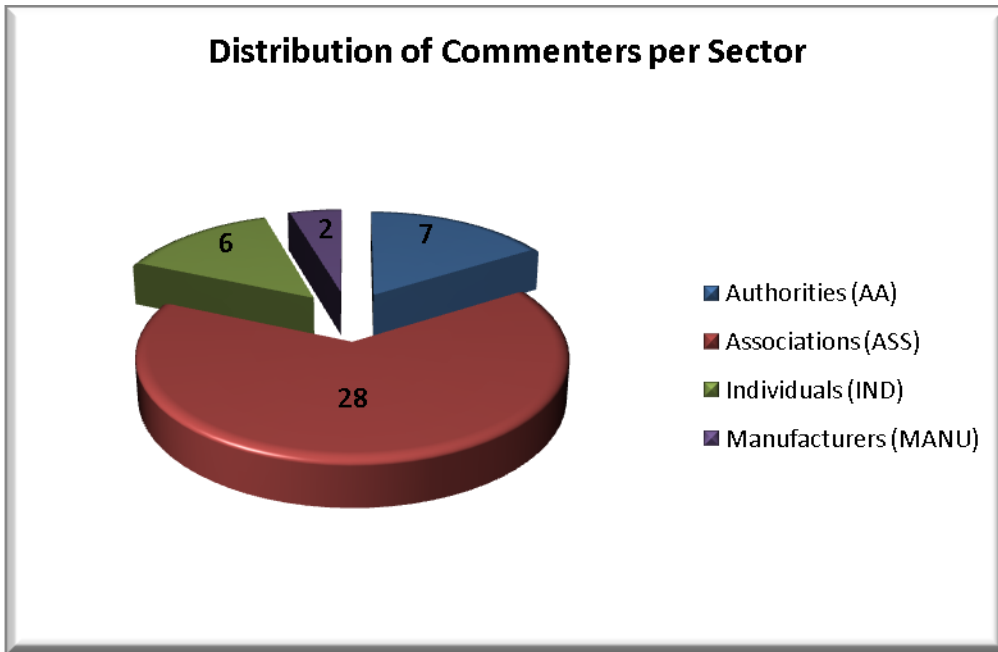
### III. Consulta

6. El presente Dictamen se basa en el NPA 2009-02, que incluía propuestas sobre disposiciones de aplicación (IR) y los pertinentes medios aceptables de cumplimiento (AMC) y el material guía (GM) para las operaciones aéreas.
  - Fase de consultas sobre el NPA
7. El NPA 2009-02 fue publicado en el sitio web de la EASA (<http://www.easa.europa.eu>) el 30 de enero de 2009. El periodo de consulta concluyó el 31 de julio de 2009. La Agencia recibió un total de 13 775 comentarios, de los que aproximadamente 350 guardaban relación con el ámbito del presente Dictamen.
  - Fase de consultas sobre el CRD (documento de respuesta a los comentarios)
8. Los resúmenes de los comentarios, las respuestas relacionadas con los resúmenes de los comentarios y la revisión propuesta del texto reglamentario fueron objeto de un minucioso debate con los cuatro grupos siguientes, encargados de la revisión de la normativa (RG):
  - RG01 (CAT), centrado en las normas aplicables a las operaciones aéreas de transporte comercial;
  - RG02 (SPO), centrado en las normas aplicables a operaciones especializadas;
  - RG03 (NCC), centrado en las normas aplicables a operaciones no comerciales de aeronaves motopropulsadas complejas; y
  - RG04 (NCO), centrado en las normas aplicables a operaciones no comerciales de aeronaves motopropulsadas no complejas.
9. El proyecto de CRD de la Parte-SPO fue revisado por el RG02.

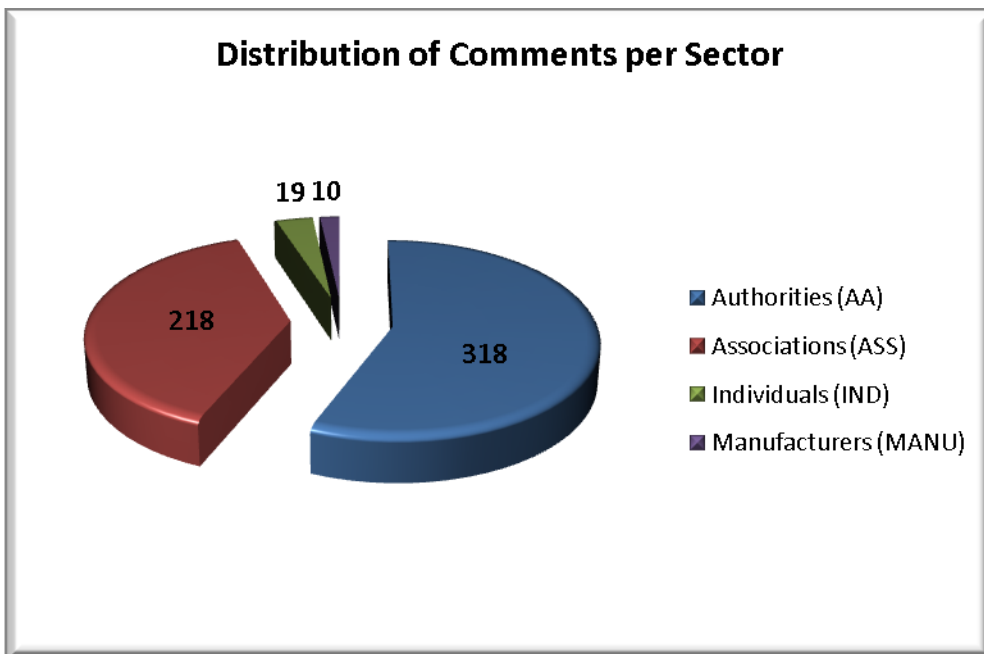
10. La Agencia también comprobó la concordancia con otras partes (Parte-CAT, Parte-NCC y NCO) antes de proceder a publicar el CRD.
11. Sobre la base de un amplio proceso de consulta con autoridades, asociaciones y operadores, la Agencia publicó el CRD OPS III el 27 de septiembre de 2011. El plazo para remitir comentarios concluyó el 31 de enero de 2012.
  - Reunión con los miembros del Grupo de revisión y conferencia web
12. Durante la fase de consulta, la Agencia organizó, los días 23 y 24 de noviembre de 2011, una reunión adicional con los miembros del RG02 (SPO) con el fin de debatir el texto del CRD publicado. La citada reunión contribuyó a mejorar la redacción del CRD así como a consensuar un acuerdo general. Los principales temas objeto de debate fueron los criterios de performance para helicópteros y los dos procedimientos operativos estándar (SOP) sobre operaciones HESLO y HEC.
13. Además de la reunión con los miembros del RG, la Agencia celebró una conferencia web abierta al público el 29 de noviembre de 2011 con el fin de presentar el CRD y debatir y facilitar información sobre la Parte-SPO. Los comentarios recibidos fueron positivos.
  - Reacciones al CRD
14. La Agencia recibió comentarios al CRD procedentes de 43 organismos, entre ellos autoridades nacionales, fabricantes, asociaciones y particulares. El número total de comentarios fue de aproximadamente 560, el 15% de las cuales, aproximadamente, duplicados.

Los gráficos que figuran a continuación presentan una descripción general de dichos comentarios.

**Figura 2: Presentación general de las entidades que formularon comentarios**



**Figura 3: Síntesis de los comentarios recibidos**



15. Una vez evaluados todos los comentarios, se les ha trasladado respuesta y se han tenido en cuenta en el momento de redactar la modificación del Anexo VIII del presente Dictamen.

#### IV. Sistema de numeración de las normas

16. En consonancia con las directrices de la Agencia relativas a la redacción de reglamentación, se ha aplicado el siguiente convenio para la numeración de las disposiciones de aplicación:

<Parte>.<Subparte>.<Sección>.<N>

Explicación:

<Parte>: obligatoria: hasta cuatro letras o dígitos  
ejemplos: SPO

<Subparte>: obligatoria: hasta cuatro letras o dígitos  
ejemplos: GEN, OP, POL, IDE, SPEC

<Sección>: obligatoria: hasta cinco letras o dígitos  
ejemplos: SPO.SPEC.HESLO

<N>: obligatoria: número de la disposición. Tres dígitos, empezando por 100 y siguiendo con números normalmente a incrementos de 5.



## **Reglamento marco sobre operaciones aéreas**

### **I. Ámbito**

17. El Reglamento marco sobre operaciones aéreas define el marco de aplicación general de las Partes que lo componen y propone medidas transitorias en forma de exenciones<sup>4</sup>. Ha sido redactado bajo la forma de Reglamento rectificativo y se basa en el Reglamento marco inicial sobre OPS, de acuerdo con lo votado por el Comité de EASA para el paquete de CAT (Dictamen 04/2011).

### **II. Descripción general de las reacciones**

18. Los comentarios recibidos sobre el Reglamento marco de OPS se centraron en cuestiones de coherencia, disposiciones transitorias, certificación o no para todos los operadores comerciales, ámbito y definición de las operaciones especializadas y la definición de especialista.

### **III. Explicaciones**

19. El artículo primero, apartados 1 a 4, del Reglamento rectificativo determina el ámbito de aplicación del Reglamento relativo a operaciones especializadas comerciales y no comerciales. Los operadores comerciales especializados deberán obtener un certificado, mientras que los operadores especializados no comerciales de aviones y de helicópteros motopropulsados complejos tendrán que declarar su actividad a la autoridad competente. Las disposiciones relacionadas con la certificación, la declaración y los requisitos de organización (Parte-ORO) ya fueron publicados con el Dictamen 04/2011 de EASA.
20. El Artículo 1, apartado 5, incluye la definición de «operaciones comerciales y no comerciales especializadas», así como la de «especialista». En los capítulos III y IV que figuran a continuación se facilita una explicación más detallada.
21. Se ha añadido un nuevo Anexo VIII Parte-SPO, que contiene los requisitos técnicos relativos a procedimientos operativos, performance y equipos, así como algunos requisitos generales para todas las operaciones especializadas (Artículo 1, apartado 11). La aplicabilidad correspondiente se establece en el Artículo 1, apartado 8. Además, cada vez que operen dentro de un espacio aéreo definido, lleven a cabo operaciones bajo mínimos o transporten mercancías peligrosas, los operadores comerciales y no comerciales especializados deberán ser titulares de una aprobación específica. Las disposiciones relacionadas con dichas actividades y aprobaciones figuran en la Parte-SPA (operaciones que requieren aprobaciones específicas), que se publicó con el Dictamen 04/2011, lo que no requiere ninguna modificación del Reglamento marco.
22. El Artículo 1, apartado 9, incluye clarificaciones por lo que se refiere a los requisitos aplicables en materia de FTL. Por el momento, en lo que se refiere a las operaciones especializadas, siguen siendo aplicables las disposiciones nacionales. Las disposiciones de aplicación (IR) relacionadas se propondrán en una fase posterior.
23. El Artículo 1, apartado 10, del Reglamento rectificativo contiene las disposiciones en materia de exenciones. Teniendo en cuenta que no se han establecido disposiciones armonizadas en el ámbito de las operaciones especializadas y que para algunos operadores es obligatoria la certificación, se propone una exención general de 3 años.

---

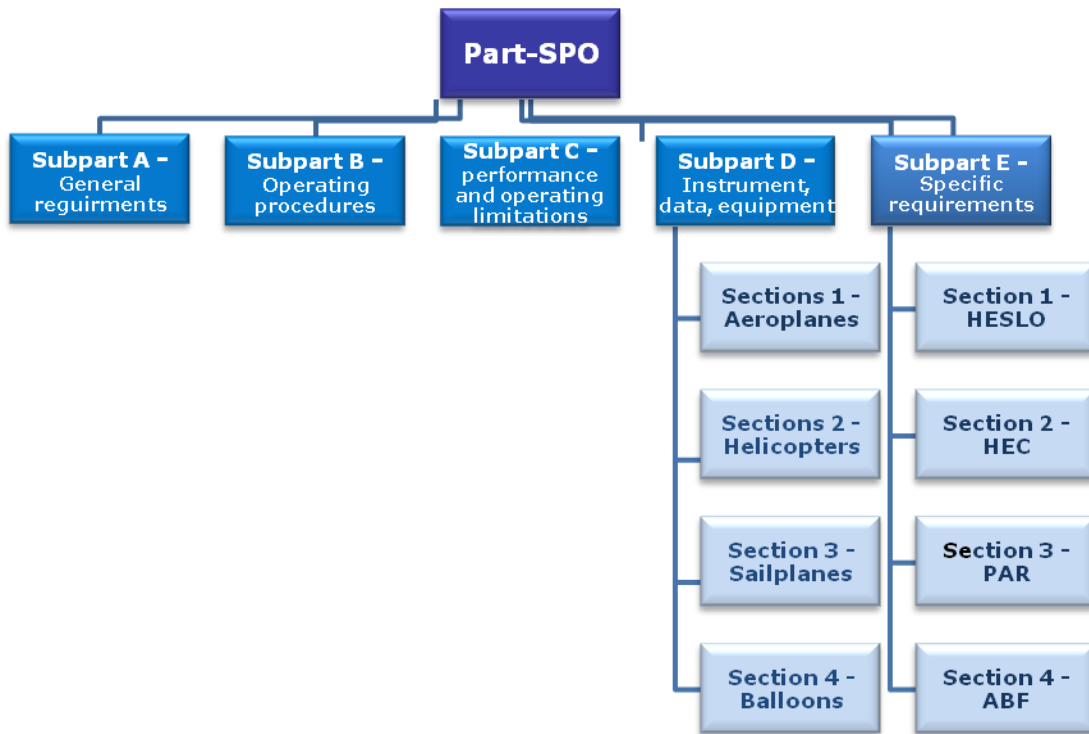
<sup>4</sup> Una exención es un tipo de medida transitoria que deja a los Estados miembros la potestad de posponer la fecha de aplicación de una determinada disposición, hasta un cierto límite de tiempo definido por ley.

24. Por último, el Artículo 2 incluye los requisitos relativos a la entrada en vigor del Reglamento rectificativo.

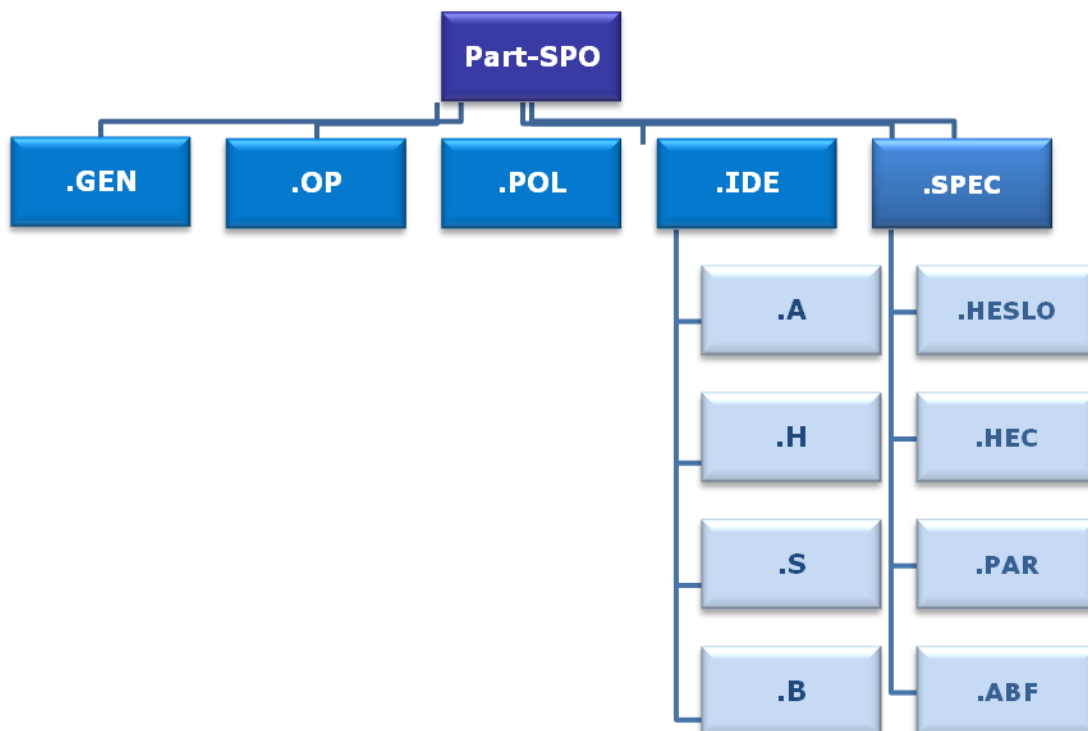
**Anexo VIII - Parte-SPO****I. Ámbito**

25. La Parte-SPO deberá leerse conjuntamente con la siguiente documentación:
- El Reglamento marco sobre operaciones aéreas, en particular por lo que se refiere a las fechas de aplicación y los períodos de transición;
  - Anexo I: Definiciones de los términos empleados en los anexos II a VIII;
  - Anexo II – Parte-ARO, que contiene, entre otros, los requisitos aplicables por las autoridades a los operadores de SPO en relación con las responsabilidades de supervisión y certificación;
  - Anexo III – Parte-ORO, que contiene requisitos aplicables a las organizaciones para operadores de SPO que lleven a cabo operaciones comerciales y no comerciales especializadas con aeronaves motopropulsadas complejas; y
  - Anexo V - Parte-SPA, que contiene los requisitos aplicables a las operaciones que requieren una aprobación específica.
26. La Parte-SPO contiene los requisitos técnicos aplicables a operaciones comerciales y no comerciales especializadas.
27. Esta Parte se compone de cinco Subpartes. La Subparte D, SPO.IDE, y la Subparte E, SPO.SPEC, se subdividen a su vez en secciones que contienen normas específicas para cada aeronave y operaciones específicas.
28. La estructura de las subpartes es comparable a la estructura de los requisitos esenciales contemplados en el Anexo IV del Reglamento de base.
29. La estructura normativa, y en particular las secciones, se ha diseñado de tal modo que puedan añadirse en el futuro requisitos para otras categorías de aeronaves u operaciones concretas, sin necesidad de modificar el texto normativo existente o la estructura ya existente.
30. En los gráficos 4 y 5 se presenta una descripción general de la estructura de la Parte-SPO. La Subparte E aborda específicamente la Parte-SPO y se explica con más detalle a continuación.

**Figura 4: Estructura de la Parte-SPO: Títulos de las disposiciones**



**Figura 5: Estructura de la Parte-SPO: Identificadores de las disposiciones**



## **II. De los trabajos aéreos a las operaciones especializadas**

31. Hasta ahora, la única referencia a la actividad desarrollada en el ámbito de los trabajos aéreos era la contemplada en el marco de las JAA y la versión preliminar de JAR-OPS4. Actualmente, en muchos Estados miembros las actividades desarrolladas en el ámbito aéreo están reguladas por las normas aplicables a la aviación general y se basan en la Parte II del Anexo 6 de la OACI. En ningún SARP de la OACI se abordan expresamente los trabajos aéreos.
32. En 2006 se estableció el Subgrupo III del grupo de normativa OPS.001 de la EASA, con el fin de desarrollar las normas aplicables a labores aéreas empleando, en su caso, las versiones preliminares de JAR-OPS 0 y 4, y teniendo asimismo en cuenta la normativa nacional en este ámbito. El grupo de normativa OPS.001 propuso proyectos de normas y publicó en 2009 el NPA sobre operaciones aéreas, que abarcaba asimismo el trabajo realizado por el Subgrupo III sobre trabajos aéreos.
33. El NPA 2009-02b estableció los requisitos aplicables a operaciones comerciales distintas del transporte aéreo comercial en la Subparte C. Esta Subparte había de leerse conjuntamente con la Subparte A (GEN), que establecía requisitos basados en la Parte II del Anexo 6 de la OACI. Como resultado de las fases de consulta pública, y de acuerdo con la Comisión Europea, la Agencia revisó su estructura reglamentaria y decidió separar las normas en diferentes partes. El Anexo VIII cubre ahora las actividades en el ámbito de los trabajos aéreos y se basa principalmente en la Subparte A y la Subparte C del NPA 2009-02b. El grupo de revisión de la EASA creado con objeto de elaborar el CRD revisó el texto del NPA, teniendo en cuenta la nueva estructura reglamentaria y, de acuerdo con los miembros de este grupo de revisión, se decidió denominarla «Parte-SPO».
34. Aunque la Parte-SPO cubre principalmente las actividades relacionadas con trabajos aéreos, se entiende que el ámbito de la Parte-SPO trasciende lo que habitualmente se entiende por trabajos aéreos. De hecho, en el futuro podrán incluirse en esta Parte otros tipos de vuelos u operaciones, aunque no se encuadren en la categoría de trabajos aéreos propiamente dichos.
35. Un cambio importante del NPA es que la Parte-SPO actualmente también cubre las operaciones especializadas no comerciales. La Agencia decidió ampliar el ámbito de aplicación de la Parte-SPO a los operadores no comerciales. De hecho, muchas actividades encuadradas en la categoría de operaciones especializadas se llevan a cabo sin fines comerciales, aunque los riesgos para la seguridad siguen siendo los mismos que en las operaciones comerciales especializadas. En consecuencia, no hubiera resultado ventajoso omitir la regulación de una categoría de operadores que en la práctica llevan a cabo las mismas operaciones que otros operadores basándose únicamente en el hecho de que el vuelo se efectúa fuera de un contexto comercial. Por otra parte, se aplican atenuaciones o requisitos adicionales requeridos para cualquier operación de trabajo aéreo. Su inclusión en otras partes, como la Parte-NCC y -NCO, habría repercutido perjudicialmente sobre su legibilidad, complicándolas aún más.

## **III. Actividades cubiertas por la Parte-SPO**

36. En 2006, el Subgrupo III del grupo normativo OPS.001 definió una serie de actividades como actividades de trabajo aéreo. A partir de ese momento, la Agencia ha detectado un

incremento del número de actividades que podrían englobarse dentro de la lista propuesta por este grupo normativo.

37. Se han recibido numerosos comentarios sobre dos puntos relacionados con el ámbito de la Parte-SPO:
- Las actividades enumeradas en el ámbito.
38. El comentario principal sobre este aspecto consistió en que determinadas actividades no debían considerarse operaciones especializadas, en particular los «vuelos de competición» y el «remolque de planeadores». Según ciertas partes interesadas, estas actividades son operaciones normales que se rigen por las reglas de la aviación en general y por lo tanto no deben regularse con arreglo a la presente Parte.
- La naturaleza de la lista de actividades.
39. Los comentarios generales, en particular de autoridades nacionales, indicaban que el carácter no exhaustivo de la lista de actividades propuestas no proporciona fiabilidad respecto a qué tipo de actividades están cubiertas y cuáles no.
40. En consecuencia, el Dictamen propone incorporar ahora una definición de «operación especializada» en el Reglamento marco que incluya criterios generales orientados al propósito del vuelo. Esto se complementa con una lista de 19 categorías de actividades consideradas operaciones especializadas. La Agencia tiene conocimiento de que en determinados Estados miembros se llevan actualmente a cabo dichas actividades.
41. Las actividades cubiertas en la Parte-SPO son las siguientes: operaciones de helicópteros con carga externa, operaciones de helicópteros con transporte externo de personas, operaciones de reconocimiento con helicópteros, operaciones de paracaidismo y caída libre, vuelos agrícolas, vuelos de fotografía aérea, remolque de planeadores, vuelos de publicidad aérea, vuelos de calibración, vuelos de trabajos de construcción (incluidas las operaciones de tendido de líneas eléctricas y las operaciones de desbroce), trabajos de limpieza de vertidos de petróleo, operaciones en avalanchas en minas, operaciones de reconocimiento (incluidas las operaciones de cartografía aérea y las actividades de control de la contaminación), vuelos de medios de información, vuelos para cine y televisión, vuelos de eventos especiales (en particular vuelos de exhibición y vuelos de competición), vuelos de pastoreo y rescate de animales, vuelos de transporte veterinario, operaciones para funerales marítimos, vuelos de investigación científica (salvo los incluidos en el Anexo II del Reglamento nº 216/2008) y siembra de nubes.
42. Debido a la multitud de actividades aéreas que actualmente se llevan a cabo en Europa, no es posible establecer un listado exhaustivo<sup>5</sup>. Por otra parte, en el futuro podrían aparecer nuevas actividades que entrarían dentro de la categoría de operaciones especializadas. Por todo ello, la Agencia no puede limitar las actividades a las enumeradas en SPO.GEN.005. Así pues, se especifica que toda actividad, aparte las ya enumeradas, que cumpla uno de los criterios de la definición, se registrará con arreglo a la Parte-SPO. La Agencia considera que la lista de actividades, junto con la definición, que incluye criterios generales, permitirá a los interesados determinar si una actividad aérea se encuentra o no incluida dentro de la Parte-SPO.

---

<sup>5</sup> No existe una definición de «trabajos aéreos» que abarque todas las actividades de trabajos aéreos. La definición de la OACI también se limita a una lista de ejemplos. Otras autoridades utilizan el término «trabajos aéreos», especifican determinadas actividades (por ejemplo, los EE.UU.) o las denominan «operaciones de vuelo especiales (varias)» y «eventos aeronáuticos especiales» (Canadá).

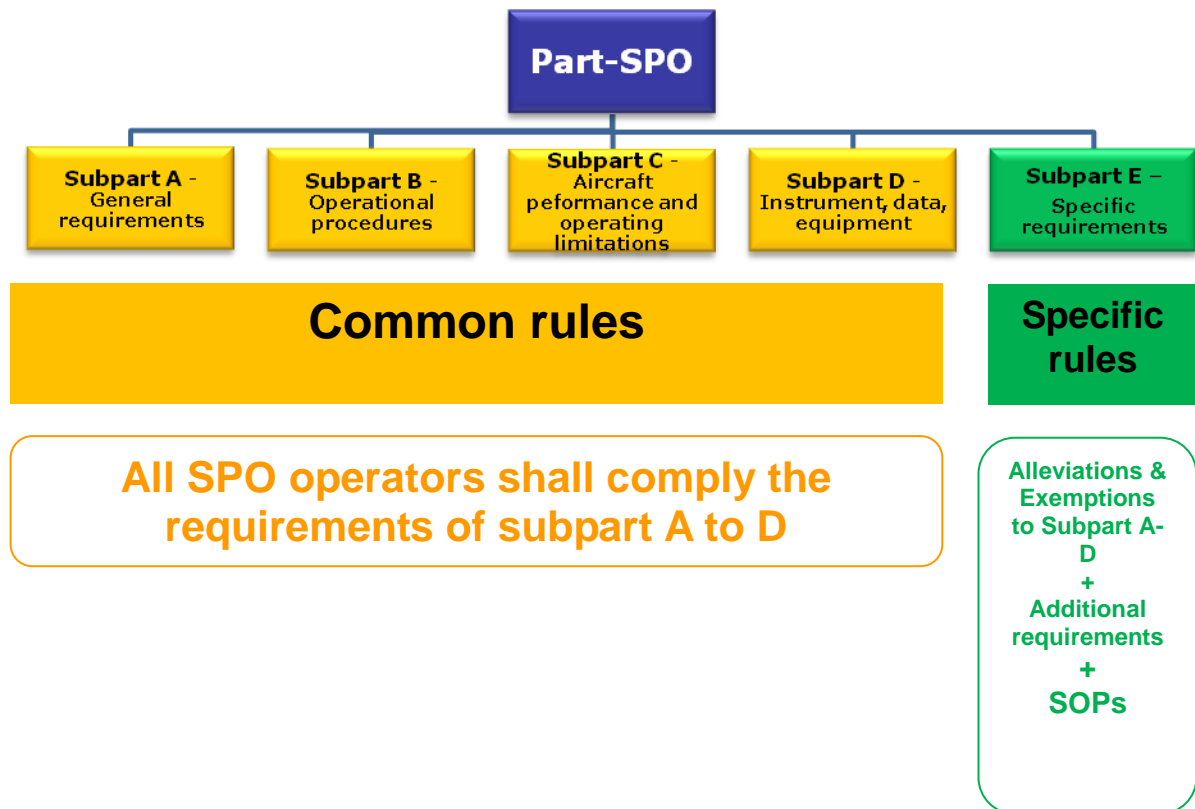
43. En cuanto a los vuelos de competición y el remolque de planeadores, el problema no era tanto la norma en sí como el término «especializado» y el temor a que en el futuro puedan incorporarse requisitos adicionales. Las competiciones se llevan a cabo conforme a reglas específicas establecidas por el organizador del evento. Las aeronaves pueden volar muy próximas a otras aeronaves o el suelo, o tener que realizar tareas específicas. Además, la tensión generada por la victoria en la carrera puede influir sobre las condiciones en que se desarrolla el vuelo, incrementando el riesgo. En el caso del remolque de planeadores, la aeronave deberá contar con un equipo específico y el piloto con una habilitación adicional. Podría resultar necesario adoptar medidas preventivas adicionales en comparación con un vuelo normal de ocio o de transporte. Ambas actividades requieren una evaluación de riesgos específica antes de efectuar el vuelo y procedimientos adecuados para mitigar los riesgos. Por dicho motivo se han incluido en la Parte-SPO.

#### **IV. La naturaleza específica de las operaciones especializadas**

44. La Parte-SPO establece las normas aplicables a actividades de naturaleza muy diversa. Contiene un conjunto completo de normas que abarcan las operaciones especializadas con aeronaves motopropulsadas complejas y aeronaves motopropulsadas no complejas.
45. Las operaciones contempladas en la Parte-SPO reúnen características particulares:
- la aeronave se utiliza para llevar a cabo una tarea específica, que básicamente excluye los vuelos «normales» de ocio o transporte;
  - las tareas específicas plantean riesgos específicos que requieren medidas concretas de atenuación, ya que, por ejemplo, es posible que la aeronave vuele a muy baja altura, se efectúen maniobras poco habituales, se icen o remolquen cargas/mercancías externas, entren o salgan personas de la aeronave durante el vuelo, se liberen sustancias desde la aeronave o se precisen equipos especiales para cumplir la misión del vuelo; y
  - la operación puede implicar a otras personas además del piloto (es decir, especialistas).
46. Además, la Parte-SPO incorpora el concepto de «especialista». Un especialista es una persona nombrada por el operador o por un tercero, o que actúa como una empresa, y que efectúa labores en tierra directamente relacionadas con una tarea especializada o que realiza tareas especializadas a bordo o desde la aeronave. La definición está incluida en el Reglamento marco, porque es en él donde se utiliza el término.
47. El grupo de normativa abogó por el uso del término «especialista», así como el colectivo implicado en trabajos aéreos que formuló comentarios al NPA y al CRD. Las razones aducidas y adoptadas por la Agencia se basaron en que estas personas requieren una formación o instrucción especial, independientemente de quién les hubiere designado, y deben realizar una misión de trabajos aéreos. En este sentido se consideró que la denominación «pasajero» inducía a confusión.
48. Desde el punto de vista jurídico, los especialistas son miembros de la tripulación o pasajeros. De acuerdo con la definición de miembro de la tripulación que figura en el Anexo I, un «miembro de la tripulación es una persona designada por un operador para desempeñar funciones a bordo de una aeronave». Si no es designado por el operador, un especialista se considera un pasajero.

49. Subparte E: Requisitos específicos
50. La Agencia toma nota de todos los comentarios favorables recibidos durante la consulta del CRD sobre la introducción de esta Subparte, muy bien acogida por la comunidad implicada en trabajos aéreos y por las autoridades nacionales.
51. La Parte-SPO se divide en 5 Subpartes. Las Subpartes A a D contienen normas comunes para todos los operadores de SPO. La Subparte E se introdujo con el fin de cumplir 3 objetivos concretos:
- **Objetivo 1:** proponer requisitos adicionales en caso necesario. Debido a la naturaleza tan dispar de las actividades que engloba la Parte-SPO, a veces es necesario fijar requisitos adicionales para una actividad específica, y por lo tanto quedan cubiertos en esta Subparte dado que es posible aplicarlos a todos los operadores de SPO. Por ejemplo, los operadores de helicópteros que realizan operaciones de carga con eslinga deben contar con equipo adicional al requerido por la Subparte D (IDE), ya que la naturaleza de la misión implica instalar o disponer de equipos específicos que no son necesarios para otras actividades.
  - **Objetivo 2:** permitir las exenciones o atenuaciones necesarias de las normas comunes. Algunas normas de las Subpartes A a D pueden no ser adecuadas para todos los tipos diferentes de operaciones especializadas o incluso podrían suponer un obstáculo para el cumplimiento de la misión en los términos más seguros si las normas hubieran de seguirse. Por lo tanto, es necesario garantizar la flexibilidad y la proporcionalidad de las normas.
  - **Objetivo 3:** incluir especificaciones detalladas que sirvan como base para los SOP de los operadores. Esta Subparte contiene 2 especificaciones detalladas, desarrolladas por operadores y revisadas por la Agencia, en consulta con expertos del grupo de revisión. Dichas especificaciones se establecen en los AMC con el fin de permitir la flexibilidad necesaria para las operaciones especializadas. Aunque los operadores de SPO tendrán que cumplir requisitos muy estrictos, es importante otorgarles la máxima flexibilidad para aplicarlos de manera efectiva, a fin de garantizar que puedan realizar la tarea especializada y llevar a cabo las operaciones con un elevado nivel de seguridad.





52. Actualmente, se han introducido 4 operaciones especializadas en esta Subparte. La Sección 1 (operaciones de helicópteros de carga externa con eslinga) y la Sección 2 (transporte externo de personas) incluyen las especificaciones detalladas mencionadas anteriormente. La Sección 3 (operaciones de paracaidismo) y la Sección 4 (vuelos acrobáticos) contienen las atenuaciones o exenciones necesarias. Pueden desarrollarse especificaciones más detalladas mediante una tarea de reglamentación independiente.

53. La Subparte E se divide como sigue:

- Sección 1, Operaciones de helicópteros de carga externa con eslinga (HESLO). Son actividades que se realizan con el fin de transportar cargas externas por diferentes medios (por ejemplo, mediante eslingas, depósitos externos o rejillas). Se han añadido algunos requisitos en relación con el equipo, ya que se consideran necesarios para efectuar cualquier vuelo HESLO. Esta Sección contiene especificaciones en AMC que han sido ampliamente comentados. Estarán disponibles con la Decisión de la EASA.
- Sección 2, Transporte externo de personas (HEC). Son actividades que se realizan con el fin de transportar tanto personas como cargas externas desde o hacia aeródromos o lugares de operación. No incluyen el traslado de prácticos ni las operaciones con grúa de rescate realizadas por helicópteros de servicios médicos de emergencia, ya que ambas son actividades de transporte aéreo comercial abordadas en SPA.HHO. En cuanto a las HESLO, se han añadido requisitos adicionales relativos a los equipos por motivos de seguridad. Las especificaciones del AMC se publicarán con la Decisión de la EASA, teniendo en cuenta las reacciones recibidas durante la consulta del CRD.

- Sección 3, Operaciones de paracaidismo (PAR). Contiene varias atenuaciones de las normas de las Subpartes A-D, con el fin de permitir que los saltadores (denominados «especialistas» en la norma) realicen su tarea. Por ejemplo, deben saltar desde la aeronave, por lo que el requisito de sujeción no será aplicable en su caso. Además, los especialistas que realizan exhibiciones con dispositivos de columna de humo están exentos de cumplir (bajo ciertas condiciones) el requisito que prohíbe la liberación de mercancías peligrosas sobre zonas congestionadas, pues de lo contrario no podrían realizar su tarea. Además, se introduce una atenuación de los requisitos relativos al oxígeno, y se ha determinado una exención con el fin de evitar requisitos relativos al equipo que resulten inviables. Por último, se ha introducido un requisito adicional que determina que el piloto al mando debe transportar un ELT en las operaciones con globo sobre el agua cuando puedan transportarse más de 6 personas.
- Sección 4, Vuelos acrobáticos (ABF). Contiene las exenciones necesarias para evitar excesivos requisitos innecesarios en este tipo de operación. Se han introducido exenciones relativas al requisito de transportar botiquines de primeros auxilios o un extintor portátil.

## **V. Reacciones concretas y principales cambios**

### ***SPO.GEN.106 Responsabilidades de los especialistas***

54. Se ha redactado una nueva disposición con el fin de indicar claramente las responsabilidades de los especialistas. Como se ha mencionado anteriormente, los especialistas pueden considerarse miembros de la tripulación —cuyas responsabilidades se definen en SPO.GEN.105— y en ocasiones pueden considerarse pasajeros. Con el fin de delimitar claramente las responsabilidades en ambos casos, SPO.GEN.106 especifica los deberes y obligaciones de los especialistas que no actúen como miembros de la tripulación.

### ***SPO.GEN.155 Transporte de mercancías peligrosas***

55. El transporte de mercancías peligrosas debe efectuarse de acuerdo con las Instrucciones Técnicas de la OACI. Este apartado especifica en qué casos podrán transportarse mercancías peligrosas sin contar con una aprobación específica en virtud de SPA.DG. Será aplicable, por ejemplo, cuando se transportan mercancías peligrosas a bordo de una aeronave con fines especiales. En las Instrucciones Técnicas de la OACI se enumeran los casos relevantes. Se prevé una atenuación adicional en la Subparte E para operaciones HESLO cuando los operadores transporten mercancías peligrosas hacia o desde lugares remotos o deshabitados. La aplicación de todas las disposiciones pertinentes de las Instrucciones Técnicas no se ha considerado práctica. La exención debe ser aprobada por la autoridad competente.

### ***SPO.OP.130/131 Abastecimiento de combustible y aceite — Aviones/helicópteros***

56. En vuelos VFR, el piloto al mando sólo podrá iniciar un vuelo si tiene la certeza de que el helicóptero dispone de suficiente combustible y aceite para volar hasta el aeródromo o lugar de operación previsto para el aterrizaje y, a partir de ese momento, para volar

durante 20 minutos. Muchas partes interesadas solicitaron que se introdujese una atenuación, ya que en muchos vuelos de trabajo aéreos de corta duración el peso debe ser el menor posible para que pueda llevarse a cabo la tarea. A raíz de esta solicitud, la Agencia actualmente permite a los operadores transportar combustible y aceite para 10 minutos, a condición de que el vuelo se mantenga en un radio de 25 NM del aeródromo o lugar de operación de salida.

#### ***SPO.OP.135 Sesión informativa de seguridad***

57. La sesión informativa de seguridad está adaptada a la naturaleza específica de las operaciones especializadas y deberá ser más detallada que las instrucciones facilitadas normalmente a los pasajeros. Podrá sustituirse por un programa de formación.

#### ***SPO.OP.185 Simulación de situaciones anormales en vuelo***

58. De conformidad con las normas generales, este requisito prohíbe al piloto al mando llevar a cabo simulaciones de situaciones anormales o de emergencia cuando transporte a especialistas, salvo a efectos de formación.

#### ***SPO.OP.200 Detección de proximidad al suelo***

59. Este requisito contiene una norma de seguridad muy general, que establece que cuando un miembro de la tripulación de vuelo, o un sistema de aviso de proximidad al suelo, detecten una proximidad indebida al suelo, el piloto deberá tomar acciones correctoras inmediatas con el fin de restablecer condiciones de vuelo seguras. Sin embargo, en algunas operaciones especializadas, como los vuelos agrícolas (en los que el vuelo tiene que hacerse a una distancia del suelo inferior a la que activaría el GPWS), se ha considerado necesario conceder cierta flexibilidad y permitirle al piloto que lo desactive.

#### ***SPO.OP.205 Sistema anticolidión de a bordo (ACAS) – Aviones y helicópteros motopropulsados complejos***

60. Este requisito obliga al operador a establecer procedimientos para garantizar que cuando un ACAS II esté instalado y operativo, se utilice de conformidad con el Reglamento (UE) nº 1332/2011. En caso de que esté instalado y operativo, debe aplicarse el mismo principio que para el sistema de alerta de proximidad al suelo. Esta atenuación se aplica a actividades tales como los vuelos de competición o acrobáticos, en los que las aeronaves pueden volar muy cercanas unas de otras.

#### ***SPO.POL.146 Criterios de performance - Helicópteros***

61. Esta disposición contiene los requisitos de categoría de performance para los helicópteros que operen en zonas congestionadas. Se han recibido numerosos comentarios sobre este requisito, en particular sobre SPO.POL.146(a). Los operadores de helicópteros se han opuesto firmemente a la obligación de tener únicamente un certificado de categoría A para operar en estas zonas. Sostienen que no podrían seguir operando, ya que en la actualidad la mayoría sólo opera con helicópteros con categoría de performance B, incluso en zonas congestionadas. La Agencia ha tenido en cuenta esta situación. El requisito se ha modificado con el fin de permitir que los helicópteros con categoría de

performance B sobrevuelen zonas congestionadas, pero con dos condiciones: 1) deben adoptarse medidas de seguridad para evitar riesgos indebidos a personas o propiedades en el suelo y 2) una vez establecidas dichas medidas de seguridad, la operación deberá ser aprobada por la autoridad competente.

### **Transporte y utilización de oxígeno suplementario**

62. Se han comentado y debatido ampliamente las siguientes normas relativas al equipo de oxígeno para aviones y helicópteros no complejos:
- SPO.OP.195 Utilización de oxígeno suplementario, y
  - SPO.IDE.A/H.175 Oxígeno suplementario — Aviones/helicópteros no presurizados.
63. En general, se solicita atenuar estas normas para SPO, sobre la base de la práctica operativa actual en algunos Estados miembros.
64. En el momento de revisar los comentarios y el material recibido sobre este tema, la Agencia señaló lo siguiente:
- Los requisitos para helicópteros presurizados se han eliminado, ya que en la UE no operan helicópteros presurizados.
  - El texto actual para los aviones se ha mantenido en consonancia con los requisitos de NCC.IDE y NCO.IDE, teniendo en cuenta que el riesgo de hipoxia del piloto podría dar lugar a situaciones de riesgo que supondrían un riesgo inaceptable para terceros.
  - La Agencia ha tenido especialmente en cuenta que la fisiología humana no varía en función de la naturaleza de las operaciones efectuadas o de la complejidad de la aeronave.
  - La Agencia también reconoce los estudios efectuados por la OACI en la materia, disponibles en el Doc. 8984 (Manual de medicina aeronáutica civil), modificado por última vez en 2008. En concreto, este documento contiene una descripción de los efectos de la hipoxia a diferentes altitudes y justifica la necesidad del requisito.
  - No obstante, se reconoce lo siguiente:
  - Algunas actividades de SPO se verán notablemente afectadas o perjudicadas por el requisito de transporte y utilización de oxígeno suplementario.
  - La experiencia general en operaciones a gran altitud sin oxígeno de determinados operadores de SPO.
  - Los pilotos y especialistas con una larga experiencia de vuelo en ciertas regiones montañosas pueden estar fisiológicamente adaptados a dichas altitudes.
  - En los SOP pueden definirse y aplicarse criterios que mitiguen el riesgo y limiten el tiempo de exposición a gran altitud sin oxígeno.
  - Por lo tanto, aunque se mantiene el requisito general relativo al transporte y utilización de oxígeno suplementario, la Agencia ha tenido en cuenta la naturaleza específica de determinadas actividades de SPO y ha considerado atenuar dicho requisito bajo determinadas condiciones, con la aprobación previa de la autoridad competente.

**Equipo de mitigación en caso de impacto**

65. El requisito se ha eliminado a raíz de ciertos comentarios recibidos, en los que se subrayaba la dificultad de aplicarlo de manera proporcionada, teniendo en cuenta aspectos de diseño y tiempo para su aplicación. La Agencia volverá a analizarlo en el futuro, consagrándole una tarea de reglamentación específica.

**SPO.IDE.A.130 Sistema de advertencia y alarma de impacto (TAWS)**

66. El texto se ha revisado con el fin de clarificar la aplicabilidad del requisito, y se han añadido atenuaciones en la Subparte E.

**SPO.IDE.H.195 Vuelo sobre el agua – Helicópteros motopropulsados no complejos y SPO.IDE.H.197 Chalecos salvavidas – Helicópteros motopropulsados complejos**

67. El requisito de iluminación eléctrica para los chalecos salvavidas se ha mantenido para los helicópteros, en concordancia con las Partes NCC y NCO. Por otra parte, a raíz de los comentarios recibidos, se ha aclarado que los chalecos salvavidas no deben estar necesariamente almacenados en ciertos lugares disponibles para su uso, sino que también podrán portarlos directamente las personas a cuyo uso estén destinados.
68. También se han añadido condiciones con el fin de tener en cuenta el caso de los tipos de helicópteros bimotores clasificados como «helicópteros no complejos»

**SPO.IDE.B.140 Equipos varios**

69. A raíz de los comentarios recibidos y de las consultas con expertos, se ha revisado en términos de categoría de los globos la aplicabilidad de determinados artículos incluidos en los equipos varios para globos, como los guantes de protección o un cuchillo.

Colonia, 16 de abril de 2012

P. GOUDOU  
Director Ejecutivo