

II

(Actos no legislativos)

REGLAMENTOS

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2023/1020 DE LA COMISIÓN

de 24 de mayo de 2023

por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 965/2012 en lo que respecta a las operaciones de servicio de emergencia médica con helicóptero

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 y (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo ⁽¹⁾, y en particular su artículo 27, apartado 1, y su artículo 31, apartado 1,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión ⁽²⁾ establece los requisitos técnicos y los procedimientos administrativos relacionados con las operaciones aéreas, entre otras con las operaciones de servicio de emergencia médica con helicóptero (HEMS). Tales requisitos técnicos y procedimientos administrativos deben actualizarse para garantizar que reflejen el estado de la técnica en las novedades y las mejores prácticas en el ámbito de las operaciones aéreas.
- (2) Los servicios de emergencia médica con helicóptero se encuentran entre las operaciones más difíciles desde el punto de vista de la seguridad, ya que su misión consiste a menudo en un vuelo a un lugar que no ha sido objeto de reconocimiento previo, en condiciones meteorológicas de todo tipo y bajo presión de tiempo para rescatar a personas. Estas operaciones deben regularse de tal manera que sean seguras en todo momento.
- (3) Las operaciones de rescate no médico de emergencia con helicóptero, entre las que se encuentran las operaciones de rescate de montaña, pero no la búsqueda y el rescate de aeronaves en peligro, plantean los mismos retos cuando se llevan a cabo en las mismas condiciones que las operaciones de servicio de emergencia médica con helicóptero. Por tanto, cuando las operaciones de rescate no médico de emergencia con helicóptero entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/1139, deben regularse del mismo modo que las operaciones de servicio de emergencia médica con helicóptero.
- (4) Sobre la base de los datos disponibles, el riesgo de accidentes debidos a un entorno visual degradado, incluidas las operaciones en condiciones meteorológicas adversas y durante la noche, así como el riesgo de colisión en un lugar de accidente o de rescate, deben reducirse aún más mediante requisitos relativos a los equipos, los procedimientos operativos estándar y el entrenamiento de las tripulaciones.

⁽¹⁾ DO L 212 de 22.8.2018, p. 1.

⁽²⁾ Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

- (5) Debe garantizarse que las excepciones a los criterios de performance del helicóptero se apliquen únicamente a los centros hospitalarios que ya existían antes de la entrada en vigor del Reglamento (UE) n.º 965/2012, a fin de garantizar que se alcanza el nivel de seguridad adecuado. En los centros hospitalarios que actualmente pueden acogerse a tales excepciones, los obstáculos del entorno deben seguir supervisándose y deben ser aceptables desde el punto de vista de la seguridad.
- (6) Los requisitos actuales sobre performance y oxígeno en relación con las operaciones de servicio de emergencia médica con helicóptero y operaciones de rescate de montaña a grandes altitudes que se establecen en el Reglamento (UE) n.º 965/2012 no permiten operaciones a grandes altitudes, si bien debe ser posible rescatar a personas a cualquier altitud. Por consiguiente, deben modificarse los requisitos aplicables.
- (7) De conformidad con el artículo 140, apartado 2, letra b), del Reglamento (UE) 2018/1139, el Reglamento (UE) n.º 965/2012 debe adaptarse al Reglamento (UE) 2018/1139 en lo que respecta a la definición de «aeronave propulsada compleja» que constaba en el Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁾, derogado por el Reglamento (UE) 2018/1139. Por consiguiente, procede modificar el Reglamento (UE) n.º 965/2012 en consecuencia.
- (8) Los operadores que actualmente realizan operaciones HEMS, así como las autoridades competentes responsables de la certificación y supervisión de estas operaciones, necesitarán tiempo suficiente para aplicar plenamente los cambios establecidos en el presente Reglamento. Por tanto, se aplaza un año la aplicabilidad de las disposiciones introducidas por el presente Reglamento en relación con las operaciones HEMS. Además, se aplaza la aplicabilidad de algunas disposiciones específicas que requieren un período de implementación más largo, como las que introducen nuevas aprobaciones o nuevos equipos, requisitos de performance o requisitos de entrenamiento.
- (9) El Reglamento (UE) n.º 216/2008 derogó la Directiva 2004/36/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾. La Directiva 2004/36/CE se aplicó mediante los Reglamentos (CE) n.º 768/2006 ⁽⁵⁾ y (CE) n.º 351/2008 ⁽⁶⁾ de la Comisión. Las disposiciones de estos últimos Reglamentos han sido sustituidas por el Reglamento (UE) n.º 965/2012, pero nunca han sido derogadas explícitamente. Procede, por tanto, derogar dichos Reglamentos.
- (10) La Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea ha elaborado un proyecto de acto de ejecución y lo ha presentado a la Comisión con el Dictamen n.º 8/2022 ⁽⁷⁾ de conformidad con el artículo 76, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1139.
- (11) Los requisitos establecidos en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité para la aplicación de las normas comunes de seguridad en el ámbito de la aviación civil establecidas en el artículo 127 del Reglamento (UE) 2018/1139.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Modificaciones del Reglamento (UE) n.º 965/2012

El Reglamento (UE) n.º 965/2012 se modifica como sigue:

- 1) En el artículo 6, el apartado 6 se sustituye por el texto siguiente:

⁽³⁾ Reglamento (CE) n.º 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) n.º 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE (DO L 79 de 19.3.2008, p. 1).

⁽⁴⁾ Directiva 2004/36/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, relativa a la seguridad de las aeronaves de terceros países que utilizan los aeropuertos de la Comunidad (DO L 143 de 30.4.2004, p. 76).

⁽⁵⁾ Reglamento (CE) n.º 768/2006 de la Comisión, de 19 de mayo de 2006, que aplica la Directiva 2004/36/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a la recogida y el intercambio de información sobre la seguridad de las aeronaves que utilicen los aeropuertos de la Comunidad y la gestión del sistema de información (DO L 134 de 20.5.2006, p. 16).

⁽⁶⁾ Reglamento (CE) n.º 351/2008 de la Comisión, de 16 de abril de 2008, por el que se aplica la Directiva 2004/36/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que atañe a la asignación de prioridad en las inspecciones en pista de las aeronaves que utilizan los aeropuertos de la Comunidad (DO L 109 de 19.4.2008, p. 7).

⁽⁷⁾ <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>

«6. No obstante lo dispuesto en el punto CAT.POL.H.225 del anexo IV y hasta el 25 de mayo de 2028, las operaciones de helicóptero existentes hacia o desde un lugar de interés público podrán llevarse a cabo, en las condiciones que determinen los Estados miembros, cuando el tamaño del lugar de interés público, los obstáculos del entorno o el helicóptero no permitan cumplir los requisitos de explotación en performance clase 1.

Los Estados miembros notificarán a la Comisión y a la Agencia las condiciones aplicables.».

2) Los anexos I, II, III, IV, V, VII y VIII se modifican con arreglo al anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

Derogación

Quedan derogados los Reglamentos (CE) n.º 768/2006 y (CE) n.º 351/2008 con efectos a partir del 14 de junio de 2023.

Artículo 3

Entrada en vigor y aplicabilidad

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del 25 de mayo de 2024.

No obstante:

- a) el punto 5, letra b), del anexo será aplicable a partir del 25 de mayo de 2026;
- b) el punto 5, letra d), del anexo del presente Reglamento será aplicable a partir del 25 de mayo de 2028 en lo que respecta a la modificación del punto SPA.HEMS.110, letra e), del anexo V del Reglamento (UE) n.º 965/2012;
- c) el punto 5, letra f), del anexo del presente Reglamento solo será aplicable para las operaciones HEMS a las que se hace referencia en el anexo I, punto 61, letra b), del Reglamento (UE) n.º 965/2012 a partir del 25 de mayo de 2028;
- d) el punto 5, letra g), del anexo del presente Reglamento solo será aplicable para las operaciones HEMS a las que se hace referencia en el anexo I, punto 61, letra b), del Reglamento (UE) n.º 965/2012 a partir del 25 de mayo de 2026;
- e) los puntos 6 y 7 del anexo serán aplicables a partir del 14 de junio de 2023;
- f) los Estados miembros podrán decidir utilizar el formulario establecido en el apéndice II del anexo II del Reglamento (UE) n.º 965/2012, modificado por el punto 2, letra b), del anexo del presente Reglamento, únicamente cuando expidan nuevos certificados de operador aéreo o introduzcan cambios en los certificados existentes, de conformidad con los puntos ARO.GEN.310 o ARO.GEN.330 del anexo II del Reglamento (UE) n.º 965/2012.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 24 de mayo de 2023.

Por la Comisión

La Presidenta

Ursula VON DER LEYEN

ANEXO

Los anexos I, II, III, IV, V, VII y VIII del Reglamento (UE) n.º 965/2012 se modifican como sigue:

1) El anexo I se modifica como sigue:

a) el punto 61 se sustituye por el texto siguiente:

«61) “vuelo HEMS”: un vuelo con un helicóptero realizado con autorización HEMS, cuando sea esencial un transporte inmediato y rápido, y cuyo objetivo sea cualquiera de los siguientes:

a) prestar asistencia médica urgente, transportando uno o varios de los siguientes elementos:

i) personal médico;

ii) suministros médicos (equipos, sangre, órganos, medicamentos);

iii) personas enfermas o heridas, así como otras personas directamente afectadas;

b) realizar una operación en la que una persona se enfrente a un riesgo inminente o previsto para la salud planteado por el entorno, y se cumple una de las condiciones siguientes:

i) es necesario rescatar o aprovisionar a la persona en cuestión;

ii) las personas, los animales o los equipos deben ser transportados a/desde el lugar de operaciones HEMS;»;

b) se añade el punto 61 bis siguiente:

«61 bis) “operación HEMS HEC”: operaciones aéreas y en tierra destinadas al transporte de una o más personas como transporte externo de personas con helicópteros (HEC) en el marco de un vuelo HEMS;»;

c) el punto 62 se sustituye por el texto siguiente:

«62) “base de operaciones HEMS”: un aeródromo en el que los miembros de la tripulación y el helicóptero HEMS pueden permanecer de guardia a la espera de operaciones HEMS;»

d) el punto 63 se sustituye por el texto siguiente:

«63) “lugar de operación HEMS”: un lugar seleccionado por el comandante durante un vuelo HEMS para una operación HEMS HEC, un aterrizaje o un despegue;»;

e) el punto 118 se sustituye por el texto siguiente:

«118) “miembro de la tripulación técnica”: un miembro de la tripulación en operaciones de transporte aéreo comercial HEMS, HEMS HEC, HHO o NVIS, distinto de los miembros de la tripulación de cabina o de vuelo, asignado por el operador para realizar tareas en la aeronave o en tierra con objeto de dar asistencia al piloto durante las operaciones HEMS, HEMS HEC, HHO o NVIS, lo cual puede requerir el manejo de equipos especializados a bordo;»;

f) se añade el nuevo punto 129 siguiente:

«129) “aeronave propulsada compleja”:

a) un avión:

— con una masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg, o

— certificado para una configuración máxima de más de diecinueve asientos de pasajeros, o

— certificado para operar con una tripulación mínima de dos pilotos, o

— equipado con uno o más turborreactores o con más de un motor turbohélice, o

- b) un helicóptero certificado:
 - i) para una masa máxima de despegue superior a 3 175 kg, o
 - ii) para una configuración máxima de más de nueve asientos de pasajeros, o
 - iii) para operar con una tripulación mínima de dos pilotos, o
- c) una aeronave de rotor basculante;».

2) El anexo II se modifica como sigue:

- a) el punto ARO.OPS.220 se sustituye por el texto siguiente:

«ARO.OPS.220 Aprobación de operaciones con helicópteros hacia o desde un lugar de interés público

- a) Tras recibir una solicitud de expedición o modificación de una aprobación para una operación de helicóptero hacia o desde un lugar de interés público, la autoridad competente evaluará la solicitud de conformidad con el punto CAT.POL.H.225 del anexo IV y llevará a cabo cualquier evaluación adicional del operador que se considere necesaria.
- b) La aprobación a la que se refiere el punto CAT.POL.H.225 del anexo IV incluirá una lista con el lugar o los lugares de interés público y el tipo o los tipos de helicóptero especificados por el operador y a los que la aprobación es aplicable.
- c) La aprobación solo será aplicable para los lugares de interés público establecidos antes del 1 de julio de 2002, o para los lugares de interés público establecidos antes del 28 de octubre de 2014 y para los que se haya notificado a la Comisión y a la Agencia una excepción a lo dispuesto en el punto CAT.POL.H.225 del anexo IV concedida en virtud del artículo 6, apartado 6.
- d) Si se notifican o descubren cambios en los obstáculos del entorno en un lugar de interés público, la autoridad competente evaluará si siguen siendo válidas las aprobaciones que ha concedido para las operaciones con helicópteros hacia o desde ese lugar. En caso de que los cambios permanentes en los obstáculos del entorno tengan un impacto negativo significativo en la seguridad, será aplicable lo siguiente:
 - 1) la autoridad competente limitará las atribuciones de las aprobaciones pertinentes concedidas con arreglo al punto CAT.POL.H.225 del anexo IV para excluir las operaciones con helicópteros hacia y desde ese lugar y retirará el lugar de la lista adjunta a la aprobación de conformidad con la letra b);
 - 2) el lugar ya no podrá optar a la aprobación de lugar de interés público con arreglo al punto CAT.POL.H.225 del anexo IV;
 - 3) en caso de que se eliminen los nuevos obstáculos, los operadores podrán solicitar o volver a solicitar una aprobación para una operación con helicópteros con arreglo al punto CAT.POL.H.225 del anexo IV para el lugar concreto de que se trate;
- e) tras un cambio en los obstáculos del entorno, la autoridad competente no concederá una aprobación con arreglo al punto CAT.POL.H.225 del anexo IV para un lugar de interés público operado previamente en clase de performance 1.».

b) El apéndice II se sustituye por el texto siguiente:

«Apéndice II

ESPECIFICACIONES DE OPERACIONES (sujetas a las condiciones aprobadas en el manual de operaciones)				
Datos de contacto de la autoridad expedidora Teléfono ⁽¹⁾ : _____; Fax _____; Correo electrónico: _____				
AOC ⁽²⁾ : Nombre del operador ⁽³⁾ : Fecha ⁽⁴⁾ : Firma: Nombre comercial: Especificaciones de operaciones n.º:				
Modelo de aeronave ⁽⁵⁾ : Marcas de matrícula ⁽⁶⁾ :				
Tipos de operaciones: Transporte aéreo comercial <input type="checkbox"/> Pasajeros <input type="checkbox"/> Carga <input type="checkbox"/> Otros ⁽⁷⁾ : _____				
Zona de operación ⁽⁸⁾ :				
Limitaciones especiales ⁽⁹⁾ :				
Aprobaciones específicas:	Sí	No	Especificación ⁽¹⁰⁾	Observaciones
Mercancías peligrosas:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operaciones con baja visibilidad				
Despegue	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	RVR ⁽¹¹⁾ ... m	
Aproximación y aterrizaje	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ⁽¹²⁾ DA/H: pies, RVR:... m	
Créditos operacionales	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ⁽¹³⁾DA/H: pies, RVR:... m	
RVSM ⁽¹⁴⁾ <input type="checkbox"/> N/P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS ⁽¹⁵⁾ <input type="checkbox"/> N/P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Umbral tiempo-distancia máximo ⁽¹⁶⁾ : mín.	

Especificaciones de navegación complejas para operaciones PBN ⁽¹⁷⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		(18)
Especificación de performance mínima de navegación	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operaciones con aviones monomotor de turbina en vuelo nocturno o en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (SET-IMC)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(19)	
Operaciones con helicópteros con la ayuda de sistemas de visión nocturna de imágenes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operaciones de vuelo de helicópteros con grúas de rescate	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operaciones de servicio médico de emergencias con helicóptero	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operaciones de vuelo de helicópteros en el mar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Mínimos de utilización VFR reducidos en las aproximaciones y salidas de helicópteros a un punto en el espacio	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Formación de la tripulación de cabina ⁽²⁰⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Expedición de certificado de miembro de tripulación de cabina ⁽²¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Utilización de aplicaciones EFB de tipo B	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(22)	
Mantenimiento de la aeronavegabilidad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(23)	
Otros ⁽²⁴⁾				

- (1) Número de teléfono de la autoridad competente, incluido el prefijo nacional. Correo electrónico y fax, si existiera.
- (2) Introdúzcase el número de certificado de operador aéreo (AOC) asociado.
- (3) Introdúzcase el nombre registrado del operador y su nombre comercial, en caso de que sean diferentes. Introdúzcase "Dba" (*Doing business as*) antes del nombre comercial.
- (4) Fecha de expedición de las especificaciones de operaciones (dd-mm-aaaa) y firma del representante de la autoridad competente.
- (5) Introdúzcase la designación OACI de la marca, modelo y serie de la aeronave, o bien la serie maestra, si ha sido designada una (por ejemplo: Boeing-737-3K2 o Boeing-777-232).
- (6) Las marcas de matrícula figurarán bien en las especificaciones de operaciones, bien en el manual de operaciones. En este último caso, las especificaciones de operaciones relacionadas deberán hacer referencia a la página correspondiente del manual de operaciones. En caso de que no todas las aprobaciones específicas se apliquen al modelo de aeronave, las marcas de matrícula de la aeronave se podrán introducir en la columna de observaciones de la aprobación específica relacionada.
- (7) Especifíquese otro tipo de transporte (por ejemplo, servicio médico de urgencia).
- (8) Listado de las zonas geográficas de operación autorizadas (por coordenadas geográficas o rutas específicas, regiones de información de vuelo o límites regionales o nacionales de la información de vuelo).

- ⁽⁹⁾ Listado de las limitaciones especiales aplicables (por ejemplo, solo VFR, solo operaciones diurnas, etc.).
- ⁽¹⁰⁾ Enumérense en esta columna los criterios más permisivos para cada aprobación o el tipo de aprobación (con los criterios apropiados).
- ⁽¹¹⁾ Introdúzcase el RVR mínimo de despegue aprobado en metros. Si se han otorgado diferentes aprobaciones, utilícese una línea por aprobación.
- ⁽¹²⁾ Introdúzcase la categoría de aproximación de precisión aplicable: CAT II o CAT III. Introdúzcase el RVR mínimo en metros y la DH en pies. Utilícese una línea por categoría de aproximación enumerada.
- ⁽¹³⁾ Introdúzcase el crédito operacional aplicable: SA CAT I, SA CAT II, EFVS, etc. Introdúzcase el RVR mínimo en metros y la DH en pies. Utilícese una línea por crédito operacional.
- ⁽¹⁴⁾ La casilla “No procede” (N/P) deberá marcarse únicamente si el techo máximo de la aeronave queda por debajo de FL290.
- ⁽¹⁵⁾ Las operaciones de alcance extendido (ETOPS) actualmente se aplican solo a las aeronaves bimotor. Por consiguiente, si el modelo de la aeronave tiene menos o más de dos motores puede marcarse la casilla “No procede” (N/P).
- ⁽¹⁶⁾ También puede especificarse el umbral de distancia (en NM), así como el tipo de motor.
- ⁽¹⁷⁾ Navegación basada en la performance (PBN): utilícese una línea para cada aprobación PBN específica (por ejemplo, RNP AR APCH), con las limitaciones adecuadas enumeradas en las columnas “Especificaciones” o “Comentarios”, o en ambas. Las aprobaciones específicas de procedimientos RNP AR APCH específicos pueden indicarse en las especificaciones de operaciones o en el manual de operaciones. En este último caso, las especificaciones de operaciones relacionadas deberán hacer referencia a la página correspondiente del manual de operaciones.
- ⁽¹⁸⁾ Indíquese si la aprobación específica está limitada a determinados finales de pista o aeródromos, o a ambos.
- ⁽¹⁹⁾ Introdúzcase la combinación de célula/motor concreta.
- ⁽²⁰⁾ Autorización para impartir el curso de formación y el examen que deben realizar los solicitantes de un certificado de miembro de tripulación de cabina, según lo especificado en el anexo V (parte CC) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011.
- ⁽²¹⁾ Autorización para expedir certificados de miembro de tripulación de cabina, según lo especificado en el anexo V (parte CC) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011.
- ⁽²²⁾ Introdúzcase la lista de las aplicaciones EFB de tipo B junto con la referencia del *hardware* EFB (en el caso de los EFB portátiles). Dicha lista figurará en las especificaciones de operaciones o en el manual de operaciones. En este último caso, las especificaciones de operaciones relacionadas deberán hacer referencia a la página correspondiente del manual de operaciones.
- ⁽²³⁾ El nombre de la persona u organización responsable de garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave y una referencia a la norma que requiere el trabajo, por ejemplo, subparte G del anexo I (parte M), del Reglamento (UE) n.º 1321/2014.
- ⁽²⁴⁾ Aquí pueden introducirse otras autorizaciones o datos, usando una línea (o un bloque multilineal) por autorización (por ejemplo, operaciones de aterrizaje en corto, operaciones de aproximación de descenso pronunciado, distancia de aterrizaje requerida reducida, operaciones con helicópteros hacia/desde un lugar de interés público, operaciones con helicóptero sobre un entorno hostil situado fuera de un área congestionada, operaciones con helicópteros sin capacidad de aterrizaje forzoso seguro, operaciones con ángulos de alabeo incrementados, distancia máxima desde un aeródromo adecuado para aviones bimotor sin aprobación ETOPS).

FORMULARIO EASA 139, edición 8».

3) El anexo III se modifica como sigue:

a) el punto ORO.TC.110 queda modificado como sigue:

i) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) Tras completar el entrenamiento inicial, el entrenamiento de conversión del operador y el de diferencias, y tras completar los vuelos de familiarización necesarios, cada miembro de la tripulación técnica se someterá a una verificación para demostrar sus competencias en el desarrollo de procedimientos normales y de emergencia.»

ii) se añaden las letras d) y e) siguientes:

«d) Las verificaciones que sigan al entrenamiento de conversión del operador y los vuelos de familiarización necesarios se llevarán a cabo antes de operar como miembro de la tripulación técnica en operaciones HEMS, HHO o NVIS.

e) La validez de la verificación del miembro de la tripulación técnica para demostrar su competencia en la realización de procedimientos normales y de emergencia será de doce meses naturales.»

b) el punto ORO.TC.130 se sustituye por el texto siguiente:

«ORO.TC.130 Vuelos de familiarización

Si el entrenamiento de conversión del operador no incluye entrenamiento en una aeronave o en un FSTD, cada miembro de la tripulación técnica realizará vuelos de familiarización.»

4) El anexo IV se modifica como sigue:

a) el punto CAT.POL.H.215 se modifica como sigue:

i) la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) La masa del helicóptero y la trayectoria de vuelo en todos los puntos de la ruta, con el motor crítico inoperativo y las condiciones meteorológicas esperadas para el vuelo, permitirá el cumplimiento con lo expuesto en cualquiera de los puntos siguientes:

1) si se pretende que el vuelo se lleve a cabo en cualquier momento fuera de la vista de la superficie, la masa del helicóptero permite un régimen de ascenso de al menos 50 pies/minuto con el motor crítico inoperativo a una altitud de, al menos 300 m (1 000 pies), o 600 m (2 000 pies) en terreno montañoso, sobre todo el terreno y obstáculos pertinentes a lo largo de la ruta;

2) si se tiene previsto que el vuelo se desarrolle sin tener a la vista la superficie, la trayectoria de vuelo permite al helicóptero continuar el vuelo desde la altitud de crucero hasta una altura de 300 m (1 000 pies) sobre una zona de aterrizaje en la que pueda llevarse a cabo un aterrizaje de acuerdo con el punto CAT.POL.H.220; la trayectoria de vuelo franqueará, con un margen vertical mínimo de 300 m (1 000 pies) o 600 m (2 000 pies) en terreno montañoso, todo el terreno y obstáculos pertinentes a lo largo de la ruta; pueden usarse técnicas de descenso progresivo;

3) si se tiene previsto que el vuelo se desarrolle en VMC con la superficie a la vista, la trayectoria de vuelo permite al helicóptero continuar el vuelo desde la altitud de crucero hasta una altura de 300 m (1 000 pies) sobre una zona de aterrizaje en la que pueda llevarse a cabo un aterrizaje de acuerdo con CAT.POL.H.220, sin volar en ningún momento por debajo de la altitud mínima de vuelo apropiada; deben considerarse los obstáculos dentro de un margen a cada lado de la ruta especificado a efectos de la determinación de la altitud mínima de vuelo en VFR.»

ii) se suprime la letra c);

b) el punto CAT.POL.H.225 se modifica como sigue:

i) en la letra a), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1) el lugar se ha declarado lugar de interés público antes del 1 de julio de 2002, o se ha declarado lugar de interés público antes del 28 de octubre de 2014 y se ha notificado a la Comisión y a la Agencia una excepción al presente punto concedida con arreglo al artículo 6, apartado 6, antes del 14 de junio de 2023;»

ii) la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) El manual de operaciones contendrá, para cada PIS, todo lo siguiente: un esquema o fotografía anotada que muestre los aspectos principales, las medidas, la disconformidad con los requisitos de la clase de performance 1, así como los peligros principales y el plan de contingencia en caso de incidente.»;

iii) se añade la letra d) siguiente:

«d) El titular mantendrá actualizada la información facilitada en la letra c) y notificará cualquier cambio a la autoridad competente. Cuando las operaciones tengan lugar en otro Estado miembro, el operador también lo notificará a la autoridad de dicho Estado.»;

c) en el punto CAT.POL.H.420, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) Para obtener dicha autorización, el operador:

- 1) solo llevará a cabo las operaciones a las que se hace referencia en la letra a) en las zonas y en las condiciones especificadas en la aprobación;
- 2) SE DEJA EN BLANCO INTENCIONADAMENTE;
- 3) justificará que las limitaciones del helicóptero, u otras razones válidas excluyen el uso de los criterios de performance apropiados;
- 4) estará aprobado de conformidad con el punto CAT.POL.H.305.b).».

5) El anexo V se modifica como sigue:

a) en el punto SPA.NVIS.110, la letra e) se sustituye por el texto siguiente:

«e) Todas las NVG requeridas en un vuelo NVIS tendrán la misma clase de filtro y proporcionarán una agudeza visual suficientemente equivalente.»;

b) en el punto SPA.HEMS.100, se añade la letra c) siguiente:

«c) Las operaciones nocturnas en lugares de operación HEMS lugar que no han sido objeto de reconocimiento previo que proporcionen suficiente luz ambiental artificial se llevarán a cabo con arreglo a una aprobación expedida de conformidad con el punto SPA.NVIS.100.»;

c) se inserta el punto SPA.HEMS.105 siguiente:

«SPA.HEMS.105 Operaciones HEMS HEC

a) Podrán realizarse operaciones HEMS HEC con cualquiera de los elementos siguientes:

- 1) un helicóptero con grúa de rescate, en las condiciones establecidas en la subparte I (Operaciones de vuelo de helicópteros con grúas de rescate);
- 2) una eslinga de carga, en las condiciones establecidas en la letra b).

b) En el caso de las operaciones HEMS HEC realizadas con una eslinga de carga, el operador deberá:

- 1) cumplir los requisitos del punto SPO.SPEC.HEC.105 del anexo VIII;
- 2) utilizar un gancho de carga doble aprobado o un sistema de gancho de carga aprobado con arreglo a un código de aeronavegabilidad pertinente;
- 3) limitar las operaciones a la fase técnica del vuelo para rescatar a personas heridas, enfermas o en peligro, o para transportar a personas que sean necesarias para la misión;
- 4) garantizar que los miembros de la tripulación técnica que manejan la eslinga estén adecuadamente equipados, entrenados, verificados e informados;
- 5) elaborar HEMS HEC SOP específicos tras la evaluación de riesgos a que se refiere el punto SPA.HEMS.140;
- 6) garantizar que todos los miembros de la tripulación de vuelo que participen en operaciones HEMS HEC tengan experiencia, estén entrenados o verificados en materia de operaciones HEMS HEC, y que su experiencia en dicha actividad sea reciente.»;

d) el punto SPA.HEMS.110 se sustituye por el texto siguiente:

«**SPA.HEMS.110 Requisitos de los equipos para las operaciones HEMS**

- a) La instalación en un helicóptero de todo el equipo médico exclusivo y cualquier modificación posterior de dicho equipo, así como, en su caso, su funcionamiento estará autorizado de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 748/2012.
- b) En el caso de los vuelos VFR en rutas navegadas por referencia visual al terreno, el helicóptero estará equipado con un dispositivo con visualización de mapa móvil que indique su propia posición y los obstáculos. Las bases de datos sobre mapas y obstáculos se mantendrán actualizadas.
- c) No obstante lo dispuesto en el punto CAT.IDE.H.240 del anexo IV, los helicópteros no presurizados complejos que operen en HEMS con una MOPSC inferior o igual a nueve deberán cumplir los requisitos de oxígeno aplicables a helicópteros no presurizados no complejos.
- d) No obstante lo dispuesto en los puntos CAT.OP.MPA.285 y CAT.IDE.H.240 del anexo IV, podrán realizarse excursiones cortas por encima de 13 000 pies sin uso de oxígeno suplementario, con la aprobación previa de la autoridad competente, siempre que se cumplan todas las condiciones siguientes:
 - 1) la excursión por encima de los 13 000 pies es necesaria para el embarque/desembarque de personas o para las operaciones HEMS HEC;
 - 2) no se vuela por encima de 16 000 pies;
 - 3) la duración de la excursión por encima de los 10 000 pies sin oxígeno está limitada a 30 minutos en una misión HEMS;
 - 4) las instrucciones de seguridad de conformidad con el punto CAT.OP.MPA.170 del anexo IV incluyen información adecuada a los miembros de la tripulación y a los pasajeros sobre los efectos de la hipoxia;
 - 5) en el manual de operaciones se incluyen SOP que abarcan los puntos 1 a 4;
 - 6) la experiencia del operador en la realización de operaciones a grandes altitudes sin uso de oxígeno suplementario es adecuada para las operaciones que deban realizarse;
 - 7) la experiencia de cada uno de los miembros de la tripulación y su adaptación fisiológica a grandes altitudes son adecuadas para las operaciones que deben realizarse;
 - 8) todos los miembros de la tripulación que participan en las operaciones han recibido entrenamiento inicial y periódico en materia de hipoxia;
 - 9) a ninguno de los tripulantes que participan en las operaciones se le ha diagnosticado una afección que pudiera dar lugar a hipoxia.
- e) Para las operaciones nocturnas con un solo piloto, el helicóptero estará equipado como sigue:
 - 1) para un helicóptero cuyo primer certificado de aeronavegabilidad (CofA) haya sido expedido antes del 25 de mayo de 2024 o en una fecha anterior, con un sistema de aumento de la estabilidad o un piloto automático adecuados;
 - 2) para un helicóptero cuyo primer certificado de aeronavegabilidad (CofA) haya sido expedido el 25 de mayo de 2024 o después de esa fecha, con un piloto automático.
- f) Para las operaciones HEMS diurnas, el helicóptero estará equipado con los instrumentos de vuelo requeridos en los puntos 6 y 7 de la letra a) del punto CAT.IDE.H.130 del anexo IV.
- g) El helicóptero deberá estar equipado con un radioaltímetro capaz de emitir un aviso sonoro por debajo de una altura predeterminada y un aviso visual a una altura seleccionable por el piloto.
- h) Los instrumentos y equipos exigidos en las letras e) y g) deberán estar aprobados de conformidad con los requisitos de aeronavegabilidad aplicables.
- i) El operador se asegurará de que toda la información pertinente esté documentada en la lista de equipos mínimos.»;

e) el punto SPA.HEMS.120 se sustituye por el texto siguiente:

«SPA.HEMS.120 Mínimos operacionales HEMS

- a) Los vuelos HEMS en operaciones VFR serán conformes con los mínimos meteorológicos específicos HEMS para el despacho y la fase en ruta del vuelo HEMS.
- b) Si durante la fase en ruta las condiciones meteorológicas se sitúan por debajo de los mínimos para la base de nubes o la visibilidad, los helicópteros certificados solo para vuelos VMC abandonarán el vuelo o volverán a la base. Los helicópteros equipados y certificados para las operaciones en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (IMC) pueden abandonar el vuelo, volver a la base o pasar, en todos los aspectos, a un vuelo según reglas de vuelo por instrumentos (IFR), siempre que la tripulación de vuelo esté debidamente cualificada para ello.
- c) Los mínimos operacionales VFR serán los definidos por los requisitos aplicables del espacio aéreo, excepto en los siguientes casos, en los que podrán utilizarse menores techo de nubes, visibilidad y distancias verticales a los obstáculos:
 - 1) operaciones multipiloto;
 - 2) operaciones con un solo piloto, con un miembro de la tripulación técnica sentado en un asiento delantero orientado hacia delante, que esté debidamente cualificado y encargado de mitigar el riesgo adicional.»;

f) el punto SPA.HEMS.125 se sustituye por el texto siguiente:

«SPA.HEMS.125 Requisitos de performance para operaciones HEMS

- a) Las operaciones de performance de clase 3 sobre un entorno hostil solo se llevarán a cabo si se cumple una de las condiciones siguientes:
 - 1) El lugar de operación HEMS utilizado para operaciones de despegue, aterrizaje o HEMS HEC está situado a una altitud superior a 7 000 pies y el helicóptero está certificado como de categoría A o equivalente, determinada por la Agencia;
 - 2) La operación HEMS prevista no requiere el transporte de personal médico, suministros médicos o personas enfermas o heridas, y o bien el helicóptero está certificado como de categoría A o equivalente, determinada por la Agencia, o bien se cumplen todas las condiciones siguientes:
 - i) el helicóptero está equipado con sistemas de combustible resistentes a las colisiones;
 - ii) el helicóptero está equipado con un cinturón de seguridad con sistema de sujeción para el torso superior en cada asiento de pasajeros para cada pasajero de 24 meses o más de edad;
 - iii) la altitud de al menos uno de los lugares de operación HEMS utilizados durante la operación HEMS no es inferior a 3 000 pies;
 - iv) el operador ha recibido una aprobación de la autoridad competente de conformidad con el punto CAT. POL.H.420 del anexo IV.
 - 3) Al menos un lugar de operación HEMS utilizado para operaciones de despegue, aterrizaje o HEC durante la operación HEMS está situado a una altitud superior o igual a 8 000 pies y se cumplen todas las condiciones siguientes:
 - i) el helicóptero está equipado con sistemas de combustible resistentes a las colisiones;
 - ii) el helicóptero está equipado con un cinturón de seguridad con sistema de sujeción para el torso superior en cada asiento de pasajeros para cada pasajero de 24 meses o más de edad;
 - iii) un helicóptero certificado como de categoría A o equivalente, determinada por la Agencia, no está disponible o no es adecuado para la operación por alguna de las razones siguientes:
 - A) márgenes de rendimiento insuficientes para operar en el lugar de operación HEMS, o falta de capacidad para llevar a cabo operaciones HEMS HEC, si procede;
 - B) los helicópteros certificados como de categoría A o equivalente, determinada por la Agencia, que podrían despacharse, se encuentran en una misión HEMS o aún no están listos para la siguiente misión, lo que daría lugar a un retraso en la intervención incompatible con la emergencia;

- iv) el operador ha establecido un procedimiento para lograr el cumplimiento de lo dispuesto en el inciso iii);
 - v) el operador ha recibido una aprobación de la autoridad competente de conformidad con el punto CAT.POL.H.420 del anexo IV;
 - vi) el operador registrará todas las misiones llevadas a cabo con un helicóptero que no esté certificado como de categoría A o equivalente, determinada por la Agencia.
- b) No obstante lo dispuesto en el punto CAT.POL.H.400, letra d), punto 2, del anexo IV, si se cumplen los criterios de la letra a), punto 1, podrán realizarse operaciones nocturnas con helicóptero en performance de clase 3.
- c) Despegue y aterrizaje
- 1) Los helicópteros que lleven a cabo operaciones hacia o desde una área de aproximación final y de despegue (FATO) en un hospital situado en un entorno congestionado o entorno hostil y que se utilice como base de operaciones HEMS se operarán de acuerdo con la performance de clase 1.
 - 2) Los helicópteros que lleven a cabo operaciones hacia o desde una FATO en un hospital situado en un entorno congestionado o entorno hostil y que no sea una base de operaciones HEMS serán operados de acuerdo con performance de clase 1, excepto cuando el operador disponga de una autorización de conformidad con el punto CAT.POL.H.225.
 - 3) Los helicópteros que realicen operaciones hacia o desde un lugar de operación HEMS situado en un entorno hostil:
 - i) serán operados de conformidad con la performance de clase 2 o, si se cumplen las condiciones definidas en la letra a), en la performance de clase 3;
 - ii) estarán exentos de la aprobación exigida en la letra a) del punto CAT.POL.H.305 del anexo IV, siempre que se demuestre el cumplimiento de los puntos 2 y 3 de la letra b) del punto CAT.POL.H.305 del anexo IV.
 - 4) Las características del lugar de operación HEMS proporcionarán un margen de franqueamiento adecuado de todos los obstáculos y garantizarán la seguridad de las operaciones. Para las operaciones nocturnas, el sistema de iluminación del helicóptero iluminará adecuadamente el lugar de aterrizaje y los obstáculos circundantes.»;
- g) el punto SPA.HEMS.1 30 se sustituye por el texto siguiente:

«SPA.HEMS.130 Requisitos de la tripulación de vuelo

- a) *Selección.* El operador establecerá criterios para la selección de los miembros de la tripulación de vuelo adscritos a la tarea HEMS, teniendo en cuenta su experiencia previa.
- b) SE DEJA EN BLANCO INTENCIONADAMENTE
- c) *Entrenamiento operativo.* Los miembros de la tripulación completarán con éxito el entrenamiento operativo de conformidad con los procedimientos HEMS que figuran en el manual de operaciones.
- d) *Entrenamiento de vuelo con la única referencia a los instrumentos.* Los miembros de la tripulación de vuelo que realicen operaciones HEMS sin una habilitación de vuelo por instrumentos en vigor completarán el entrenamiento de vuelo hasta alcanzar la competencia con la única referencia a los instrumentos en un helicóptero o en un FSTD, a fin de tener las aptitudes necesarias para escapar de condiciones de IMC no intencionadas. El período de validez del entrenamiento en vuelo será de 6 meses naturales.
- e) *Composición de la tripulación*
 - 1) *Vuelo diurno.* La composición mínima de la tripulación deberá cumplir, como mínimo, los requisitos siguientes:
 - i) incluir dos pilotos, o bien un piloto y un miembro de la tripulación técnica HEMS;
 - ii) la composición de la tripulación podrá reducirse a un solo piloto si se da una de las situaciones siguientes; una vez que la composición de la tripulación se reduzca a un piloto, el comandante solo operará desde o hacia lugares de operación HEMS si previamente ha llevado a cabo un reconocimiento en vuelo con dos miembros de la tripulación durante la misma misión HEMS:
 - A) se requiere que el comandante lleve suministros médicos adicionales o reposte o se reposicione mientras el miembro de la tripulación técnica HEMS presta asistencia en tierra;

- B) el pasajero médico requiere la asistencia del miembro de la tripulación técnica HEMS durante el vuelo.
 - C) el miembro de la tripulación técnica HEMS desembarca para supervisar, desde el exterior del helicóptero, una operación HEMS HEC con eslinga de carga;
- 2) *Vuelo nocturno*. La composición mínima de la tripulación será de:
- i) dos pilotos, o bien un piloto y un miembro de la tripulación técnica HEMS;
 - ii) un piloto en caso de que se cumplan las siguientes condiciones:
 - A) el pasajero médico requiere la asistencia del miembro de la tripulación técnica HEMS durante el vuelo.
 - B) ni la salida ni el destino son un lugar de operación HEMS.
- 3) El operador garantizará que la continuidad del concepto de tripulación se mantenga durante toda la misión HEMS.
- f) Entrenamiento y verificación de la tripulación de vuelo y de la tripulación técnica
- 1) El entrenamiento y la verificación serán realizados por personal debidamente cualificado, de acuerdo con un programa detallado incluido en el manual de operaciones y aprobado por la autoridad competente.
 - 2) Miembros de la tripulación
 - i) Todos los elementos pertinentes de los programas de entrenamiento de la tripulación definidos en las subpartes FC y TC del anexo III (parte ORO), incluido el entrenamiento en helicóptero/FSTD, mejorarán los conocimientos de la tripulación sobre el entorno y los equipos de trabajo HEMS, mejorarán la coordinación de la tripulación e incluirán medidas para minimizar los riesgos asociados al tránsito en ruta en condiciones de baja visibilidad, selección de los lugares de operaciones HEMS y perfiles de aproximación y salida.
 - ii) Las medidas a las que se refiere el inciso i) se evaluarán en los dos casos siguientes:
 - A) exámenes de competencia VMC diurna, o exámenes de competencia VMC nocturna cuando el operador lleve a cabo operaciones HEMS nocturnas;
 - B) verificaciones en línea.
 - iii) Tanto los componentes HEMS de las verificaciones de competencia como las verificaciones en línea a las que se refiere el inciso ii) tendrán un período de validez de 12 meses naturales.»;
- h) el punto SPA.HEMS.140 se sustituye por el texto siguiente:

«SPA.HEMS.140 Información, procedimientos y documentación

- a) El operador evaluará, mitigará y minimizará los riesgos asociados al entorno HEMS como parte de su proceso de análisis y gestión de riesgos. El operador describirá las medidas de mitigación, incluidos los procedimientos operativos, en el manual de operaciones.
 - b) El operador se asegurará de que el comandante HEMS evalúe los riesgos específicos asociados a la misión HEMS específica.
 - c) No obstante lo dispuesto en el punto CAT.OP.MPA.175 del anexo IV, el operador no tendrá que completar un plan operacional de vuelo si la misión HEMS incluye un vuelo hacia o desde un lugar de operación HEMS que no haya sido objeto de reconocimiento previo.
 - d) Estarán disponibles los extractos apropiados del manual de operaciones para la organización para la que el operador lleve a cabo las operaciones HEMS.»;
- i) se inserta el punto SPA.HEMS.151 siguiente:

«SPA.HEMS.151 Sistema de seguimiento de aeronaves

El operador establecerá y mantendrá un sistema de seguimiento de aeronaves para las operaciones HEMS durante toda la duración de la misión HEMS.»;

- j) en el punto SPA.PINS-VFR.100, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:
- «a) El operador solo usará mínimos de utilización VFR reducidos cuando se cumplan las dos condiciones siguientes:
 - 1) las operaciones no se realizan en el marco de una aprobación HEMS;
 - 2) el operador ha obtenido la aprobación de la autoridad competente.».
- 6) En el anexo VII, el punto NCO.IDE.H.170, letra b), se sustituye por el texto siguiente:
- «b) Los helicópteros certificados para una configuración máxima de seis asientos para pasajeros deberán estar equipados con un ELT(S) o una radiobaliza de localización personal (PLB), llevados por un miembro de la tripulación o por un pasajero, o con un ELT automático.».
- 7) En el anexo VIII, el punto SPO.IDE.H.190, letra b), se sustituye por el texto siguiente:
- «b) Los helicópteros certificados para una configuración máxima de seis asientos para pasajeros deberán estar equipados con un ELT(S) o una radiobaliza de localización personal (PLB), llevados por un miembro de la tripulación o por un especialista de tarea, o con un ELT automático.».
-