

# Las JAR-OPS – Parte 3 en España: ¿se harán cumplir?

SECRETARÍA DE APYTHEL  
Asociación de Profesionales y  
Técnicos de Helicópteros de  
España

A finales de marzo de este año, el Ministerio de la Presidencia, a propuesta de los ministerios de Fomento y de Defensa, remitió a los diferentes interlocutores sociales y profesionales para su valoración y posibles alegaciones, el proyecto de Real Decreto por el que se determinan los requisitos exigibles para la realización de las operaciones de transporte aéreo comercial por helicópteros civiles, más conocidas como **JAR-OPS 3**.

*¡Ya era hora!* se ha convertido en la exclamación más común en la mayoría de los profesionales que, desde hace tiempo y desde nuestras diferentes organizaciones profesionales y sindicales, veníamos reclamando la implantación en España de estos requisitos, comunes ya en la mayoría de países de la Unión Europea.

Hay que recordar que esta normativa no afectará a todo el sector, si bien creemos que repercutirá indirectamente en todas sus áreas de actuación ya que, al aportar unos parámetros para operar en determinados trabajos, creará una cultura de seguridad y de regulación que debería incidir, tanto en la forma de operar de las tripulaciones, como en la manera de actuar y de pensar de las actuales direcciones de operaciones de las empresas españolas.

***La normativa creará una cultura de seguridad y de regulación que debería incidir en la forma de operar de las tripulaciones y de las actuales direcciones de operaciones de las empresas españolas***

Las JAR-OPS 3 **van dirigidas**, básicamente, a las operaciones de helicópteros con fines de **transporte aéreo comercial**, operaciones de Servicio Médico de Emergencia (*HEMS*), operaciones con grúa de rescate (*HHO*), así como aquellas operaciones que se desarrollen sobre entornos hostiles situados fuera de áreas con-

*les fuera de áreas congestionadas*”? Y si el incendio se encuentra en las proximidades de una urbanización o dentro de ella. ¿Tampoco entonces son de aplicación?

No obstante y, para no incurrir en una valoración excesivamente triunfalista, conviene señalar que, a la **tar-danza** en su aplicación, hay que su-



*Las JAR-OPS 3 deberá, en principio, marcar unos parámetros de operación claros y concisos en una parte de las operaciones que realizan los helicópteros en España.*

gestionadas. Quedan exentas de aplicación a los helicópteros que se utilizan en servicios militares, de aduana y policía y, en general, de Estado, así como a los vuelos SAR. Tampoco son de aplicación para los vuelos de lucha contra incendios, pero ¿no se desarrollan estos “sobre entornos hosti-

marle unos periodos de aplicabilidad que en algunos casos llegan hasta el 31 de diciembre de 2009. Como ejemplo, se permitirán hasta esa fecha “*las operaciones de performance 2 hacia o desde heliplataformas o helipuertos elevados en entornos hostiles u hostiles no congestionados; se podrán realizar con un tiempo de exposición a fallos de la unidad de potencia durante el despegue o el aterrizaje*”. O más complejo si cabe: “*Las operaciones de performance clase 3 hacia o desde helipuertos elevados en entornos no hostiles podrán realizarse con un tiempo de exposición a*

*fallos de la unidad de potencia durante el despegue o el aterrizaje”.*

¿A quien benefician estos largos periodos y las situaciones que se pueden originar en caso de “fallos en la unidad de potencia”? A la seguridad no, desde luego.

### Algunas dudas

Estas y numerosas **preguntas** nos rondan por la cabeza, más aún si les sumamos las cuantiosas y variadas exenciones y sujeciones a permisos y autorizaciones de la autoridad competente.

No obstante, y a tenor de cómo está funcionando el sector, existen dos grandes cuestiones que todo profesional español se plantea y que no escapan a la reflexión de **APYTHEL**. La primera sería la **voluntad de las empresas** de aplicar esta nueva normativa. La otra es la **capacidad** y voluntad de **nuestras autoridades** aeronáuticas en aplicarla y, sobre todo, en hacerla cumplir. Estas dudas son consecuencia del panorama que vemos observando desde hace tiempo y generan una enorme desconfianza, difícilmente superable si la Dirección General de Aviación Civil no implementa actuaciones para enderezar realmente la situación *tercermundista* que vive el sector de los

## Las condiciones tercermundistas del sector de los helicópteros en España genera una enorme desconfianza difícilmente superable si la DGAC no implementa actuaciones para enderezar la situación

helicópteros en España. Si no es así, las JAR-OPS 3 podrían quedar en papel mojado, tal y como ha sucedido con la normativa y la autoridad aeronáutica actual.

Esta **desconfianza** se incrementa ante las numerosas reuniones que se producen entre la DGAC y la patronal, que arrojan una sensación de *mercadeo* en la aplicación y aplicabilidad de las JAR; esto contrasta con las escasas o nulas reuniones entre nuestra Autoridad aeronáutica y las organizaciones de pilotos, lo cual depara una realidad que ya hemos vivido y padecemos aún con la implantación de las JAR-FCL 2.

### Cambio de aires

Sin embargo, no todo es tan sombrío en el panorama y, concediendo un voto de confianza por enésima vez, sí que constatamos un **cierto cambio de aires** en algunos departamentos de la DGAC. Es muy probable que la sustitución de ciertas personas

en algunos departamentos haya contribuido a esos nuevos aires y parece que, por fin, la autoridad aeronáutica está tomando cartas en el tema de los helipuertos y, quizás también, en el tema de una nueva normativa para las operaciones en Trabajos Aéreos. Esperemos ver pronto que estas iniciativas se cumplen, que se tenga en cuenta a los profesionales pilotos de los helicópteros y que no estén sujetas sólo al mercadeo con las empresas. La Administración debe velar, también, por los intereses de la parte más débil.

Desde la **Asociación de Pilotos y Técnicos de Helicóptero de España** creemos que, a pesar de los pesares, la incorporación de las JAR-OPS 3 deberá, en principio, marcar unos **parámetros de operación claros** y concisos en una parte de las operaciones que realizan los helicópteros en España para, en primer lugar y sobre todo, detener la enorme siniestralidad que padece este sector en nuestro país. Ahora sólo falta hacerlas cumplir ❖

de sol Nube gorda Pajaritos Sol Nube Rayo de sol Rayo de sol Rayo de sol



¿QUÉ ES EL CIELO SI NO DISFRUTAS DE ÉL?



Nuevo Saab **93** Cabrio **TiD**

The Convertible 33 AÑOS UNIVENDO EL CIELO Y LA TIERRA

EURO NCAP 5 estrellas Gama Saab 5 estrellas

Gama Saab 9-3 Cabrio Consumo mixto desde 6,3 a 11,1 l/100 Km. Emisiones de CO<sub>2</sub> desde 166 a 266 gr/Km.

# Roauto

C/ Fco. Sancha, 42 - 44. Tel. 91 358 15 51

CONDICIONES ESPECIALES PARA AFILIADOS Y FAMILIARES DE SEPLA