

Govern

Disposicions de caràcter general

Decret d'aprovació del Reglament d'heliports

Exposició de motius

La Llei de navegació aèria d'Andorra (d'ara endavant LNAA), aprovada l'1 de novembre del 2000 i publicada al núm. 75 del Butlletí Oficial del Principat d'Andorra (6-12-2000) constitueix la normativa fonamental per al desenvolupament de l'activitat aeronàutica al Principat.

S'hi reconeix la importància del transport aeri per al creixement de les activitats basades en el turisme, l'hoteleria, el comerç i els serveis. L'orografia d'Andorra no fa preveure que es puguin instal·lar al seu territori infraestructures per rebre aeronaus que no siguin d'aterratge o d'enlairament vertical, de les quals les més desenvolupades i utilitzades actualment són els helicòpters. Aquestes aeronaus són avui de gran utilitat no solament per al transport de passatgers i mercaderies, sinó també per a la prestació de serveis com el d'ambulància, rescat d'accidentats, construccions a llocs d'accés difícil, o altres serveis de característiques diferents. La LNAA tracta diversos aspectes relacionats amb els aeròdroms o aeroports destinats als helicòpters, que denomina heliports.

Atès que el Principat d'Andorra és membre de l'Organització de l'Aviació Civil Internacional (d'ara endavant OACI) des del 25 de febrer del 2001, ha d'adaptar en la mesura que sigui possible la seva normativa a la d'aquest organisme que, pel que fa a helicòpters i heliports, es concreta fonamentalment a l'annex 6, part III (Operació d'aeronaus - helicòpters) i a l'annex 14, vol. II (Heliports) del Conveni sobre aviació civil internacional.

La LNAA disposa que l'arribada i la sortida d'aeronaus es faci des dels aeròdroms autoritzats oficialment (article 24). També estableix que correspon al Govern autoritzar la instal·lació d'heliports, així com la seva qualificació i ins-

pecció (article 55). Anomenarem Autoritat Aeronàutica Andorrana (d'ara endavant AAA) l'organisme del Ministeri competent en matèria de transport que es farà càrrec d'aquestes activitats. Les pautes per a la consecució i el funcionament dels heliports, d'acord amb la normativa esmentada i el que preveu la LNAA, constitueixen l'objectiu del Reglament d'heliports.

A proposta del ministre d'Economia, el Govern en la sessió del 13 d'octubre del 2004 aprova aquest Decret:

Article únic

S'aprova el Reglament d'heliports, que entrarà en vigor l'endemà de ser publicat al Butlletí Oficial del Principat d'Andorra.

Reglament d'heliports

Article 1

Objecte

L'objecte d'aquest Reglament és la regulació dels heliports i dels tràmits que cal seguir per al seu establiment, modificació o clausura al territori d'Andorra.

Es regula també l'actualització, si escau, dels que estiguin en funcionament en la data d'entrada en vigor d'aquest Reglament.

S'estableixen els requisits tècnics i de funcionament dels heliports i els criteris per a l'atorgament o la denegació de les sol·licituds de creació o modificació d'heliports.

Article 2

Definicions i classificacions

S'entén per "heliport" la superfície de límits definits sobre terra, destinada totalment o parcialment a l'arribada, la sortida i el moviment d'helicòpters, inclosos, si escau, els edificis i les instal·lacions complementàries.

Com Annex a aquest Reglament figura la terminologia més habitualment emprada en la redacció d'estudis i projectes i activitats heliportuàries.

No es consideren heliports, a l'efecte d'aplicació d'aquest Reglament, aquells indrets aptes per a un aterratge d'emergència, segons el criteri d'un pilot, uti-

litzats ocasionalment per a les operacions de salvament, d'atenció urgent d'accidents i altres actuacions anàlogues.

Els heliports poden ser:
eventuals o permanents
de titularitat pública o privada
oberts al públic o d'accés restringit

En aquest Reglament es consideren les categories d'heliports següents a l'efecte dels requisits exigits per al seu establiment i funcionament:

Article 3

Heliports públics de transport

Són heliports dedicats fonamentalment a les operacions de transport aeri que poden admetre helicòpters de gran capacitat, tant de passatgers com de mercaderies. Com que són públics, la promoció i l'explotació d'aquests heliports corresponen al Govern, que ha de fixar els requisits i les limitacions d'ús oportuns. El Govern pot encomanar, per concurs, la gestió i/o l'explotació de la infraestructura a la iniciativa privada.

El caràcter internacional de moltes de les operacions que es preveu dur-hi a terme exigeix que la seva configuració satisfaci tant com sigui possible la regulació OACI. Les dimensions de les àrees relacionades amb el moviment d'helicòpters han de ser les corresponents a l'helicòpter més gran que es vulgui admetre (helicòpter determinant).

S'han de preveure espais suficients per als desplaçaments a terra i per a l'estacionament d'un nombre determinat d'helicòpters que puguin fer estada simultània a l'heliport, així com les instal·lacions oportunes per al seu servei.

A més de l'abalisament, la il·luminació i els sistemes de guiatge del mateix heliport, cal senyalitzar els obstacles de l'entorn per tal de garantir la màxima seguretat de les operacions.

Cal preveure els edificis o les àrees d'atenció als passatgers, els despatxos de duana i policia, els serveis mèdics, els serveis d'extinció d'incendis, els accessos, els aparcaments de turismes i autocars, i altres serveis afectats. Cal tenir cura que no puguin accedir al costat "aire" les persones no autoritzades. El projecte d'heliport ha de tenir en compte en els terrenys la proximitat del punt

d'enlairament, per evitar que s'hi puguin dur a terme activitats i que hi hagi persones alienes.

Dins del possible els obstacles han d'ajustar-se a les superfícies limitadores que defineixen les recomanacions de l'OACI a l'annex 14 vol. II i han de permetre l'envol en les condicions que fixa l'annex 6, part III.

Article 4

Heliports hospitalaris i sanitaris

Estan instal·lats a la vora o a sobre de l'edifici d'un centre hospitalari o sanitari. És convenient que el recorregut entre l'helicòpter i la recepció d'urgències de l'hospital sigui curt i fàcil.

Es poden admetre configuracions d'aquest tipus d'heliports diferents de les que recomana l'OACI, quan els beneficis socials del seu establiment són superiors a la manca d'aquesta infraestructura.

Article 5

Heliports de titularitat privada per a usos comercials

Són els que estableixen les empreses dedicades a serveis o a treballs amb helicòpters com a base de la seva activitat. Si efectuen transport de passatgers, han de complir el que estableixen les normes corresponents tant pel que fa a l'entorn de l'heliport com al tipus d'aeronau utilitzada.

Article 6

Heliports privats

Són els destinats a l'ús exclusiu del seu propietari o de les persones que ell autoritzi. No es poden exercir activitats remunerades en aquests heliports.

Article 7

Heliports eventuais

Són superfícies que tenen les condicions mínimes per a l'envol i l'aterratge d'helicòpters i per a les quals es preveu una utilització ocasional o per a un període limitat de temps, per a la realització de treballs o de serveis amb helicòpters.

Article 8

Helistops

Punts de parada momentània en el que no es permet a la tripulació abando-

nar l'helicòpter. Aquests indrets hauran de tenir les condicions indicades en el Manual d'operacions o de vol d'acord amb l'operació comercial o privada que s'estigui realitzant.

Article 9

Funcions de l'Administració

Correspon al Govern autoritzar la instal·lació d'heliports de titularitat privada al territori andorrà, així com qualificar-los i inspeccionar-los (LNAA, art. 55).

L'AAA, que s'encarrega d'aquestes funcions, forma part del Ministeri competent en matèria de transport. Eventualment, pot delegar algunes de les seves tasques a una entitat col·laboradora especialitzada.

Un heliport pot entrar en servei quan el Ministeri competent ha emès el document d'autorització d'operació d'heliport, que ha de contenir les informacions següents:

Designació oficial de l'heliport.

Coordenades i elevació, referides al sistema WGS-84, de l'àrea de contacte i d'elevació inicial de l'heliport (TLOF). Les direccions d'enlairament i d'aterratge.

Tipus d'operació autoritzats (classe de performance).

Activitats permeses.

Quan el Govern qualifiqui l'heliport d'interès general s'han d'establir, amb l'assessorament de l'AAA, les servituds o les limitacions d'ús als terrenys que l'envolten.

L'AAA ha d'informar la policia i la duana de fronteres de la data d'entrada en servei de l'heliport.

L'AAA ha de mantenir actualitzat un catàleg dels heliports autoritzats amb les dades que els caracteritzen.

Article 10

Condicions prèvies en heliports permanents

Qualsevol persona física o jurídica que vulgui establir un heliport permanent al territori andorrà ha de sol·licitar a l'AAA, una autorització prèvia, i ha de donar per escrit les dades següents:

Identificació de la persona sol·licitant (nom, adreça, telèfon, fax, correu electrònic)

Coordenades de l'emplaçament previst
Direccions possibles d'envol i d'aterratge
Activitats previstes

Classe de performance en què operaran les aeronaus que s'utilitzin
Disponibilitat del terreny a ocupar
Dimensions previstes de l'àrea d'aproximació i d'envol (FATO)
Si es tracta d'un heliport elevat, capacitat de suport de l'estructura

L'AAA pot demanar a la persona sol·licitant i al seu càrrec, la informació complementària necessària i l'assessorament d'organismes o d'experts exteriors i en especial la incidència de la nova instal·lació en el trànsit aeri, en les operacions d'altres heliports pròxims, la possibilitat d'aterratges forçosos als terrenys del voltant i el risc que comporta per a les persones i béns durant les fases inicials i finals de les operacions de les aeronaus.

L'AAA, una vegada considera viable la sol·licitud d'implantació d'heliport permanent, ha de lliurar a la persona sol·licitant una autorització prèvia vàlida per un termini de temps de 6 mesos naturals a comptar de la data de lliurament. En cas desfavorable, ha de justificar els motius de la decisió.

L'autorització prèvia no comporta cap permís per a l'inici de la implantació de l'heliport, sinó que representa solament un vistiplau per a la continuació dels tràmits necessaris per a la seva consecució. L'AAA no es responsabilitza de les despeses que es puguin derivar d'aquesta continuació.

Article 11

Projecte aeronàutic d'heliports permanents

El promotor d'un heliport permanent, quan hagi obtingut l'autorització prèvia, ha de sotmetre a l'AAA, perquè sigui aprovat, un projecte de la instal·lació elaborat per un enginyer aeronàutic, enginyer tècnic aeronàutic o similar, amb el contingut següent:

a) Designació que es donarà a l'heliport.

b) Plànols d'emplaçament a escala 1/10.000, on han de constar les coordenades i l'elevació del punt de referència fixat per l'heliport així com la

seva transformació matemàtica a coordenades WGS-84.

c) Temperatura màxima d'operació esperada.

d) Helicòpter seleccionat com a referència per al dimensionament geomètric de l'heliport i classe de performance mínima de les que es preveu que hi operin.

e) Plànols de les àrees FATO, TLOF i de seguretat. Coordenades i elevació del centre de la/les TLOF disponible/s.

f) Definició de les superfícies limitadores d'obstacles per a les direccions d'enlairament i d'aterratge establertes, superfícies de transició, anàlisi dels obstacles que les penetren i possible eliminació o marcatge dels obstacles.

g) Estudi de trajectòries d'enlairament i d'aterratge en el cas de fallada d'un motor, tenint en compte les correccions per temperatura i elevació que corresponguin.

h) Especificació de les senyalitzacions i ajudes visuals (il·luminació i abalisament, llums de guiatge, aerofar i altres si es preveuen).

i) Mitjans de salvament i d'extinció d'incendis.

j) Tanques que evitin l'accés de persones no autoritzades o bestiar a les àrees del costat aire.

k) Instal·lacions complementàries si es preveuen: hangars i edificis (dimensions bàsiques i emplaçament), sistema de drenatge, escomeses elèctriques, escomeses d'aigua, combustibles, separador d'hidrocarburs i altres.

l) Sistemes de comunicació terra - terra (plans de vol) i terra - aire.

m) Càrregues a considerar sobre l'estructura per a heliports elevats.

n) Declaració del grau de compliment de la regulació de l'OACI sobre infraestructures heliportuàries.

El contingut del projecte aeronàutic no eximeix el promotor de presentar els projectes constructius d'edificis o instal·lacions i els derivats de l'estudi d'impacte mediambiental, així com els que

reclamin altres autoritats abans de portar-los a terme.

Article 12

Autorització definitiva d'heliports permanents

Una vegada s'hagi aprovat el projecte aeronàutic al qual es refereix l'article anterior, la persona sol·licitant disposa d'un any natural per iniciar les instal·lacions i obres corresponents i un màxim de tres per acabar-les.

Arribada a la fi de les obres esmentades, el titular ha de portar un certificat de final d'obra expedit per l'enginyer aeronàutic, enginyer tècnic aeronàutic o similar, acreditant que l'obra efectuada s'ajusta al projecte aprovat.

L'AAA ha d'emetre un document d'autorització d'heliport en base al certificat final d'obra i als documents següents:

Identificació i domicili del titular de l'heliport. En el cas que sigui una persona jurídica, el certificat de la inscripció al Registre de Societats i les acreditacions del representant legal. Documents acreditatius de la disponibilitat dels terrenys ocupats per l'heliport.

Certificat d'un enginyer aeronàutic, enginyer tècnic aeronàutic o similar, que hagi inspeccionat la instal·lació i que la trobi apta perquè hi puguin operar els helicòpters previstos i conforme al projecte aprovat, expedit dins d'un termini màxim de tres mesos abans de formalitzar la demanda d'autorització definitiva.

Assegurança d'una companyia degudament autoritzada a operar a Andorra relativa als danys i perjudicis a tercers que hi pugui haver com a conseqüència de l'existència o el funcionament de l'heliport. Aquesta assegurança ha de cobrir com a mínim una responsabilitat civil de 3.000.000 uros.

L'AAA pot sol·licitar, abans d'atorgar l'autorització aeronàutica, un estudi de l'impacte mediambiental derivat de l'operació dels tipus d'helicòpters sobre l'entorn de l'heliport, segons les recomanacions de l'OACI especialment en matèria de sorolls.

L'autorització no allibera el posseïdor de les càrregues derivades de l'operació

de l'heliport (eliminació o senyalització d'obstacles i esmorteïment de sorolls entre altres).

Article 13

Modificació d'un heliport permanent i eventual

Es consideren modificacions d'un heliport els canvis següents:

a) Canvi de titularitat de l'heliport.

b) Modificació o ampliació de les activitats autoritzades.

c) Operació en classe de performance inferior a l'autoritzada.

d) Variació de les direccions d'operació.

e) Modificació notable de la FATO, la TLOF o la seva senyalització.

f) Canvis en els obstacles (o crear-ne de nous) a la projecció vertical de les superfícies d'aproximació i d'enlairament, encara que siguin causades per activitats de tercers.

L'entitat responsable de l'heliport ha de comunicar per escrit a l'AAA les modificacions que proposa per tal que emeti un document d'autorització de modificació d'heliport si considera que són acceptables les propostes.

Article 14

Tancament d'un heliport permanent i eventual

Un heliport deixar d'estar en servei:

a) Per decisió del titular que l'exploti, que ho ha de comunicar a l'AAA quinze dies naturals abans de la data prevista del tancament definitiu.

b) Per pèrdua de les condicions circumstancials d'operació.

c) Per decisió de l'AAA a conseqüència d'una inspecció en la qual s'hagin trobat defectes que incideixin en la seguretat d'operació o discrepàncies notables amb el que preveu l'autorització d'operació (i modificació) d'heliport.

Quan un heliport estigui fora de servei s'ha de ratllar la H distintiva d'heliport amb una X groga de la mateixa mida.

Article 15

Condicions generals pels heliports eventuals

Quan sigui necessari disposar d'una superfície per a l'aterratge i l'envol d'helicòpters que es dediquin temporalment a treballs o a serveis especials, cal sol·licitar una autorització d'heliport eventual, acompanyada de les dades indicades a continuació:

Identificació de la persona sol·licitant (nom, adreça, telèfon, fax, correu electrònic)

Coordenades de l'emplaçament previst
Direccions possibles d'envol i d'aterratge
Activitats previstes

Classe de performance en què operaran les aeronaus que s'utilitzin

Disponibilitat del terreny a ocupar
Dimensions previstes de l'àrea d'aproximació i d'envol (FATO)

Si es tracta d'un heliport elevat, capacitat de suport de l'estructura

L'AAA pot demanar a la persona sol·licitant i al seu càrrec, la informació complementària necessària i l'assessorament d'organismes o d'experts exteriors.

En la sol·licitud s'ha d'afegir les dates d'inici i d'acabament dels treballs i el corresponent cronograma o el nombre d'operacions previstes al llarg d'un període d'utilització que serà d'un màxim de 7 mesos en el decurs d'un any a comptar a partir de la data de la sol·licitud.

Ateses les raons de la persona sol·licitant, l'AAA pot concedir, en aquests casos, l'autorització corresponent, supe·ditada al compliment del contingut de la informació donada amb la petició i fixant els límits temporals de validesa.

En aquests casos no s'exigirà el projecte aeronàutic indicat a l'article 11, però l'operador ha de disposar del permís de la persona física o jurídica propietària del terreny i ha de prendre les mesures de seguretat oportunes, ja que les operacions s'efectuen exclusivament sota la seva responsabilitat. Entre altres coses, ha de tenir cura d'evitar l'accés de persones alienes a les àrees d'aterratge i d'envol, i les ha de delimitar amb els mitjans adequats. En el cas dels heliports d'ús eventual, es recomana marcar la TLOF amb una H a sobre d'una

superfície que n'asseguri la permanència.

En qualsevol moment l'AAA pot anul·lar l'autorització si una inspecció demostra que no es compleixen les condicions proposades o que es donen condicions d'inseguretat inadmissibles.

Article 16

Manual d'operacions heliportuàries

El Manual d'operacions heliportuàries (d'ara endavant MOH), solament exigible als heliports públics, hospitalaris i sanitaris, té per objecte garantir una gestió fiable i segura de l'heliport.

S'ha de sotmetre una proposta del MOH a l'aprovació de l'AAA abans de començar les operacions a l'heliport i, dos mesos naturals més tard, la versió definitiva, que ha de recollir els canvis proposats per l'autoritat esmentada i/o els canvis aconsellats a partir de l'experiència de funcionament.

El MOH ha de contenir:

Un índex de pàgines que indiqui el número i la data de cada revisió.

Una relació de destinataris de les còpies que s'han de mantenir actualitzades.

Un full signat segons el qual el responsable de l'heliport accepta el contingut del MOH.

Un organigrama funcional de l'heliport que especifiqui les funcions i les responsabilitats així com el nom i el mitjà de contacte de les persones assignades als diversos càrrecs.

Una còpia del document d'autorització d'operació d'heliport i referència al projecte tècnic corresponent.

Informació gràfica de l'entorn, que indiqui els obstacles i les possibles zones per a aterratge d'emergència.

Programa de manteniment de les superfícies, senyalitzacions i instal·lacions de l'heliport.

Pla d'emergència.

Per a activitats de transport, els procediments d'atenció als passatgers (controls de seguretat, sales d'espera, conducció a l'aeronau) i tràmits d'arribada (duanes), fins al lliurament d'equipatges.

Per als heliports hospitalaris i sanitaris, els procediments que ha de seguir el personal de l'heliport (atenció a la pla-

taforma, connexió de l'abalisament) i avís al personal mèdic així com el centre de recepció d'informació d'emergència (connexió amb el servei contra incendis, policia o amb altres serveis necessaris).

Qualificació exigida a les tripulacions d'activitats de transport o de serveis mèdics.

Disposició transitòria primera

Els heliports o helisuperfícies que abans de l'entrada en vigor d'aquest Reglament haguessin gaudit d'una autorització d'implantació, en base a estudis o projectes redactats per tècnics aeronàutics, han de presentar a l'AAA en el termini de sis mesos, un informe redactat per un enginyer aeronàutic, enginyer tècnic aeronàutic o similar, que acrediti la viabilitat tècnica de les operacions aeronàutiques autoritzades, segons aquest Reglament, per tal de validar l'autorització.

Disposició transitòria segona

Els operadors que efectuïn transport internacional de passatgers des de les seves instal·lacions podran continuar fent-ho fins que entri en funcionament un heliport nacional dedicat a aquest tipus de serveis.

Disposició transitòria tercera

D'acord amb la Llei de navegació d'Andorra, mentre no es creï l'Autoritat Aeronàutica Andorrana, l'aplicació d'aquest Reglament correspon al Ministeri competent en matèria de transport.

Disposició derogatòria

Queden derogades les disposicions anteriors que contradiguin aquest Reglament.

Disposició final

Aquest Reglament entrarà en vigor l'endemà de ser publicat al Butlletí Oficial del Principat d'Andorra.

Andorra la Vella, 13 d'octubre del 2004

Marc Forné Molné
Cap de Govern

Annex

Documentació de referència i terminologia

La normativa per al disseny i l'operació d'heliports i helicòpters l'emeten diverses organitzacions internacionals, entre les quals es consideren:

L'Organització d'Aviació Civil Internacional (OACI), que publica periòdicament documents annexos al Conveni de Chicago de 1944, per posar al dia les recomanacions sobre diversos temes relatius a les accions que posaran en pràctica els països adherits, per al desenvolupament de l'aeronàutica.

Les Joint Aviation Authorities (en el futur, l'Agència Europea de Seguretat Aèria, EASA), creades per acord entre diverses autoritats europees per a la regulació i la unificació de procediments i normativa comuna.

D'aquests organismes, es consideren de referència important en relació amb els heliports i els helicòpters l'annex 6, part III, i l'annex 14, vol. II, de l'OACI.

Són interessants, a més a més, els aclariments i les precisions dels documents anteriors que fan els diversos estats per adaptar la pròpia normativa a la internacional.

Tot seguit es dona el significat d'alguns conceptes que sovint es troben a la documentació que tracta sobre heliports i helicòpters:

Àrea congestionada: és la que s'utilitza per a usos residencials, comercials o recreatius. També s'hi considera una superfície a l'aire lliure en la qual es puguin congrega 1.000 persones o més.

Aterratge forçós segur: aterratge inevitable amb una expectativa raonable que els ocupants de l'helicòpter o les persones de terra no patiran danys.

Entorn no hostil: àrea, congestionada o no, en la qual hi ha zones adequades per a un aterratge forçós segur, accessible per als equips de rescat i on el medi ambient és tolerable per als accidentats.

Entorn hostil: són les zones d'una àrea congestionada en les quals no hi ha

àrees adequades per a un aterratge forçós segur o on hi ha un risc inacceptable per a les tripulacions i les propietats o les persones de terra.

Punt de decisió a l'envol (TDP): en operacions de classe de performance 1, és el punt usat per determinar la performance a l'envol, en el qual, si es detecta una fallida del motor, pot avortar-se la maniobra o es pot continuar amb seguretat.

Punt de decisió a l'aterratge (LDP): en operacions de classe de performance 1, és el punt usat per determinar performance a l'aterratge, en el qual, si es detecta una fallida del motor, es pot continuar el vol amb seguretat o es pot fer un aterratge interromput.

Distància d'enlairament disponible (TODAH): és la longitud de la FATO més la longitud del camí aclarit per a l'helicòpter (si se'n disposa), declarada disponible i adequada per completar l'enlairament.

Distància d'enlairament interromput disponible (RTODAH): és la distància horitzontal disponible des de l'inici de l'envol fins al punt en què l'helicòpter s'atura completament després d'una fallida de motor i després d'haver avortat la maniobra d'enlairament en el TPD.

Distància d'aterratge disponible (LDAH): és la longitud de la FATO més una àrea addicional declarada disponible perquè els helicòpters completin la maniobra d'aterratge des d'una altitud definida.

Operacions en classe performance 1: són les que permeten, en el cas de fallida crítica d'un motor, que l'helicòpter sigui capaç d'aterrar dins la RTODAH o continuar el vol amb seguretat fins a una àrea apropiada per aterrar-hi.

Operacions en classe performance 2: són les que permeten, en el cas de fallida crítica d'un motor, que l'helicòpter sigui capaç de continuar el vol, excepte si la fallida ocorre al principi de la maniobra d'envol o al final de la maniobra d'aterratge, casos en què pot ser necessari un aterratge forçós.

Operacions en classe performance 3: en el cas de fallida crítica d'un motor, són les operacions necessàries (en el cas d'un helicòpter multimotor) o inevitables (en el cas d'un helicòpter monomotor) d'un aterratge forçós.

Àrea d'aproximació final i d'enlairament (FATO): és l'àrea definida en la qual acaba la fase final de la maniobra d'aproximació fins a arribar al vol estacionari a l'aterratge i a partir de la qual comença la maniobra d'envol. Quan la FATO està destinada a helicòpters de classe de performance 1, l'àrea definida comprèn l'àrea d'enlairament interromput disponible.

Àrea de presa de contacte i d'elevació inicial (TLOF): és l'àrea reforçada que permet la presa de contacte o l'elevació inicial dels helicòpters, i que s'ha de senyalitzar amb una H d'acord amb el previst a l'OACI.

Àrea de seguretat: és l'àrea definida d'un heliport al voltant de la FATO, que està lliure d'obstacles, excepte els que siguin necessaris per a la navegació aèria, i que està destinada a reduir el risc de danys als helicòpters que accidentalment es desviïn de la FATO.

Heliport elevat: és l'heliport emplaçat a sobre d'una estructura terrestre elevada. Es considera elevat tot heliport el nivell del qual es troba tres o més metres més amunt del terreny de l'entorn. En el cas d'un heliport a sobre d'una terrassa, s'admet que els límits de la TLOF coincideixin amb els de la FATO.

Senders d'aproximació i d'enlairament: són els camins aeris que segueixen els helicòpters quan aterren o s'enlairen en un heliport.

Superfícies limitadores d'obstacles de l'heliport: són les superfícies imaginàries, centrades en la FATO, que identifiquen els objectes que cal que siguin avaluats per determinar quins s'han d'eliminar, reduir i/o marcar i il·luminar.

Procediment lliure d'obstacles: operació d'enlairament o d'aterratge similar al d'una aeronau, segons la qual l'helicòpter accelera o desaccelera aprofitant l'efecte del sol.

Procediment puntual: operació d'enlairament o d'aterratge vertical (o marxa enrere) que requereix limitacions de massa a l'enlairament.

Vy: velocitat corresponent al règim d'ascens òptim.

Vtoss: velocitat mínima amb la qual pot aconseguir-se l'ascens amb una fallida crítica d'un grup motor fora de funcionament.

WGS-84: World Geodetic System 1984

Heliports d'interès general: són els dedicats al trànsit internacional, els que per la seva situació o capacitat per generar trànsit poden incidir en l'ordenació del transport aeri o els que tenen interès nacional. La qualificació d'interès general és exclusiva del Govern.

Decret d'aprovació del Reglament d'operadors aeris

Exposició de motius

La Llei de navegació aèria d'Andorra (d'ara endavant LNAA) i l'adhesió a l'Organització de l'Aviació Civil Internacional (d'ara endavant OACI) obliga a Andorra a desenvolupar per via reglamentària les diverses activitats derivades del transport aeri i que es practiquen al nostre Principat.

L'auditoria de seguretat operacional efectuada per l'OACI a escala mundial, i concretament a Andorra l'any 2000, marca les línies a seguir sobre aquesta matèria en cada país.

A Andorra, fins que no es disposi d'infraestructures aeroportuàries de més envergadura, únicament es desenvoluparan activitats derivades de l'ús de l'helicòpter, i per tant, són aquestes les que s'han de reglamentar.

Aquest Reglament d'operadors aeris regula l'atorgament de les llicències d'explotació de companyies aèries i el desplegament i el control de les seves activitats aeronàutiques, amb l'objectiu de garantir la màxima seguretat i qualitat en el desenvolupament d'aquestes activitats tant per les empreses existents com per les de futura creació.

A proposta del ministre d'Economia, el Govern en la sessió del 13 d'octubre del 2004 aprova aquest Decret.

Article únic

S'aprova el Reglament d'operadors aeris, que entrarà en vigor l'endemà de ser publicat al Butlletí Oficial del Principat d'Andorra.

Reglament d'operadors aeris

Capítol 1. Objecte i definicions

Article 1

Objecte

1. Aquest Reglament té per objecte establir les normes de regulació de l'atorgament i del manteniment de les llicències d'explotació a les companyies aèries i dels operadors de treballs aeris.

2. El que disposa aquest Reglament no s'aplica al transport de passatgers, correu i càrrega realitzat per aeronaus sense motor o ultralleugers amb motor.

Article 2

Definicions

A efectes d'aquest Reglament s'entén per:

a) Autoritat Aeronàutica Andorrana (d'ara endavant AAA): organisme del Ministeri competent en matèria de transport que s'encarrega dels afers relacionats amb el transport aeri.

b) Certificat d'operador aeri (d'ara endavant AOC): document lliurat a una empresa o a un grup d'empreses per l'AAA en el qual s'acredita que l'operador en qüestió té la capacitat professional i l'organització necessàries per garantir l'operació d'aeronaus en condicions segures per a les activitats aeronàutiques especificades al mateix certificat.

c) Companyia aèria: tota empresa de transport aeri que posseeixi una llicència d'explotació vàlida, expedida per l'AAA.

d) Empresa: qualsevol persona física o jurídica, amb finalitat de lucre o sense, o qualsevol organisme oficial, dotat de personalitat jurídica pròpia o no, establert a Andorra.

e) Llicència d'explotació: autorització de l'AAA a una empresa, per la qual se li permet el transport per via aèria de passatgers, correu i càrrega, a canvi de remuneració o pagament de lloguer, en les condicions que es fixin a la llicència.

f) Manual d'operacions: document elaborat per la companyia aèria que recull tots els documents indicats en els articles corresponents d'aquest Reglament amb l'objectiu de garantir l'organització i la informació permanent de tot el personal que intervé en les operacions aeronàutiques i que recull tots els aspectes indicats en l'annex 1 d'aquest reglament.

g) Manual de manteniment: document elaborat per la companyia aèria amb l'objecte de garantir permanentment els programes de manteniment i que recull tots els aspectes indicats en l'annex 2, d'aquest reglament.

h) Pla d'operacions: descripció detallada de les activitats comercials previstes per la companyia aèria pel període en qüestió, en particular pel que fa l'evolució del mercat.

Capítol 2. Operadors de transport públic de passatgers i de mercaderies

Article 3

Llicència d'explotació

1. L'AAA sols manté en vigor les llicències d'explotació que compleixin els requisits establerts en aquest Reglament.

2. Les empreses que compleixin els requisits establerts en aquest Reglament tenen dret a obtenir una llicència d'explotació expedida per l'AAA. Aquesta llicència no confereix per si mateixa cap dret d'accés a rutes o mercats específics.

3. Per transportar per via aèria passatgers, càrrega o correu a canvi de remuneració o pagament de lloguer, les empreses establertes a Andorra en qualsevol cas, i les establertes a altres estats quan operin en territori d'Andorra, han de disposar de la llicència d'explotació corresponent.

Article 4

Atorgament de llicències d'explotació

1. L'AAA concedeix llicències d'explotació a les empreses que: