

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

20912 *ORDEN PRE/3531/2007, de 29 de noviembre, por la que se introducen modificaciones en el Reglamento de la Circulación Aérea aprobado por el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, relativas a las reglas de vuelo visual nocturno y a las comunicaciones.*

El Reglamento de la Circulación Aérea, aprobado por Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, en desarrollo de la Ley 48/1960, de 21 de junio, sobre Navegación Aérea, ha sido objeto de diversas modificaciones derivadas de los cambios introducidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en los anexos y documentos al Convenio de Chicago y la necesidad de adaptar las operaciones de vuelo a las innovaciones técnicas producidas en materia de aeronavegación.

La disposición final primera, «modificaciones de carácter técnico», del mencionado Real Decreto, faculta a la Ministra de Fomento y al Ministro de Defensa para introducir, con sujeción a lo dispuesto en la Orden de la Presidencia de Gobierno de 8 de noviembre de 1979, por la que se crea la Comisión Interministerial prevista en el artículo 6.º del Real Decreto-ley 12/1978, de 27 de abril, sobre fijación y delimitación de facultades entre los Ministerios de Defensa y de Fomento en materia de aviación, cuantas modificaciones de carácter técnico fuesen precisas para la adaptación de las operaciones de vuelo a las innovaciones técnicas que se produzcan y especialmente a lo dispuesto en la normativa contenida en los anexos OACI y en los tratados y convenios internacionales de los que España sea parte.

Hasta el momento, el tratamiento recibido por los vuelos VFR (Reglas de Vuelo Visual) nocturnos en el Reglamento de la Circulación Aérea, quedaba recogido por unas reglas específicas denominadas «VFRN» (VFR nocturnas), reglas no contempladas en el Anexo 2 de OACI (Reglas de Aire) y el Anexo 11 de OACI (Servicios de Tránsito Aéreo), ni en ningún otro país de nuestro entorno. Según se recoge en los mencionados Anexos de OACI, este tipo de vuelos deben considerarse como vuelos bajo reglas visuales sujetos a las condiciones prescritas por la autoridad ATS competente. Por ello, resulta necesario modificar el Reglamento de Circulación Aérea para su armonización con respecto al Anexo 2 y Anexo 11 de OACI, en relación con los vuelos bajo reglas visuales; en particular, los vuelos VFR entre la puesta y salida del sol o cualquier período comprendido entre puesta y salida de sol.

Asimismo, es necesario incorporar al ordenamiento jurídico español la enmienda n.º 43 al Anexo 11 de OACI; necesidad igualmente derivada del Reglamento (CE) n.º 2096/2005 de la Comisión, de 20 de diciembre de 2005, por el que se establecen requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea, que señala como requisito específico el Anexo 11 de OACI, enmienda 43. En concreto, con objeto de compatibilizar las disposiciones de OACI recogidas en dicha enmienda relativas al tiempo mínimo necesario de conservación de las grabaciones de datos y comunicaciones de control de tránsito aéreo, con el plazo de 30 días para la notificación de los sucesos de notificación obligatoria recogido en el Real Decreto 1334/2005, de 14 de noviembre, por el que se establece el sistema de notificación obligatoria de sucesos en la aviación civil, es preciso fijar dicho plazo de conservación en 45 días.

Finalmente, como aspectos relevantes de la tramitación pueden citarse, junto al trámite de audiencia a las entidades y asociaciones representativas de intereses

económicos, profesionales y corporativos directamente afectados por el contenido de la norma, el informe favorable de la Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento (CIDEFO), de conformidad con lo dispuesto en el Real-Decreto-Ley 12/1978, de 27 de abril, sobre fijación y delimitación de facultades entre los Ministerios de Defensa y de Transportes y Comunicaciones, y la disposición adicional quinta de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de seguridad aérea.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Fomento y del Ministro de Defensa, de acuerdo con el Consejo de Estado, dispongo:

Artículo único. *Modificación del Reglamento de la Circulación Aérea, aprobado por Real Decreto 57/2002, de 18 de enero.*

El Reglamento de la Circulación Aérea aprobado por el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, queda modificado como sigue:

Uno. Se modifican las definiciones y abreviaturas que figuran en los Capítulos 1 y 2 del Libro Primero «Definiciones y abreviaturas» en los siguientes términos:

1. En el Capítulo 1, definiciones, del Libro Primero, se adicionan las definiciones siguientes:

«Calendario.

Sistema de referencia temporal discreto que sirve de base para definir la posición temporal con resolución de un día (1).

Calendario gregoriano.

Calendario que se utiliza generalmente; se estableció en 1582 para definir un año que se aproxima más estrechamente al año tropical que el calendario juliano (1).

Nota.—En el calendario gregoriano los años comunes tienen 365 días y los bisiestos 366, y se dividen en 12 meses sucesivos.

Referencia (Datum).

Toda cantidad o conjunto de cantidades que pueda servir como referencia o base para el cálculo de otras cantidades (2).

(1) (ver norma ISO 19108, Información geográfica-Modelos temporales).

(2) (ver norma ISO 19104, Información geográfica-Terminología).»

2. En el Capítulo 1, definiciones, del Libro Primero, se suprimen las definiciones: «Condiciones meteorológicas de vuelo visual nocturno» y «Vuelo visual (VFR) nocturno».

3. En el Capítulo 2, abreviaturas, del Libro Primero, se suprimen las abreviaturas: «VFRN» y «VMCN».

Dos. Se modifica el Libro segundo «Reglamento del aire» en los siguientes términos:

1. En el Capítulo 2, aplicación del reglamento del aire, del Libro Segundo, se modifica el apartado 2.2.2, quedando redactado del siguiente modo:

«2.2.2 Cumplimiento del Reglamento del Aire.

La operación de aeronaves, tanto en vuelo como en el área de movimiento de los aeródromos, se ajustará a las reglas generales y, además, durante el vuelo:

- a) A las reglas de vuelo visual, o
- b) A las reglas de vuelo por instrumentos.»

2. En el Capítulo 3, reglas generales, del Libro Segundo, se modifican los apartados 2.3.3.1.2, 2.3.3.1.4,

2.3.3.4, 2.3.6.2.4 y 2.3.6.5.2.1, quedando redactados del siguiente modo:

«2.3.3.1.2 Se presentará un plan de vuelo antes de realizar:

- a) Cualquier vuelo IFR o parte del mismo.
- b) Cualquier vuelo VFR o parte del mismo al que tenga que prestarse servicio de control de tránsito aéreo.
- c) cualquier vuelo VFR que requiera el suministro de servicios de información de vuelo, de alerta y de búsqueda y salvamento;
- d) cualquier vuelo dentro de áreas designadas o a lo largo de rutas designadas, cuando así lo requiera la autoridad ATS competente para facilitar la coordinación con las dependencias militares o con las dependencias de los servicios de tránsito aéreo competentes en Estados adyacentes, a fin de evitar la posible necesidad de interceptación para fines de identificación;
- e) todo vuelo VFR a través de fronteras internacionales.
- f) cualquier vuelo VFR nocturno.

Podrán constituir excepción a dicha regla:

- i) los vuelos militares en misiones tácticas o de defensa aérea,
- ii) los vuelos de búsqueda y salvamento en misiones de urgencia y
- iii) los vuelos expresamente autorizados por la autoridad competente.

Los vuelos exceptuados de presentar un plan de vuelo relacionados en i), ii) y iii) se realizarán conforme a las reglas de vuelo por instrumentos o a las reglas de vuelo visual, según se acuerde en cada caso con las dependencias de los servicios de tránsito aéreo.

La expresión "plan de vuelo" se aplica a la información acerca de los conceptos contenidos en la descripción del plan de vuelo, que comprenda la totalidad o parte de la ruta de vuelo y, en los supuestos exceptuados, a la información que se exige cuando se trata de obtener autorización para una parte secundaria de un vuelo, como podría ser si se quisiera cruzar una aerovía, despegar de un aeródromo controlado o aterrizar en él.

Nota.—No será necesaria la presentación de plan de vuelo para el vuelo VFR en aeródromos no controlados y en espacio aéreo clases E, F y G, a menos que se cruce una frontera internacional o que la autoridad ATS competente lo requiera para evitar la posible necesidad de interceptación o que el piloto solicite servicios de tránsito aéreo.

2.3.3.1.4 Presentación del plan de vuelo.

A menos que la autoridad ATS competente prescriba otra cosa, se presentará un plan de vuelo para un vuelo al que haya de suministrarse servicios de tránsito aéreo con la antelación que se indica a continuación.

a) Presentación del plan de vuelo antes de la salida:

- 1) Vuelo IFR desde aeródromo no controlado.
 - a) antes de la salida si solo solicita servicio de información de vuelo y alerta.
 - b) por lo menos 3 horas antes de la EOBT si solicita servicio de control o de asesoramiento de tránsito aéreo y está sujeto a control de afluencia;
 - c) por lo menos 60 minutos antes de la EOBT si solicita servicio de control o de asesoramiento

de tránsito aéreo y no está sujeto a control de afluencia.

- 2) Vuelo VFR desde aeródromo no controlado:
 - a) antes de la salida si solo solicita servicio de información de vuelo y alerta;
 - b) por lo menos 60 minutos antes de la EOBT si solicita servicio de control de tránsito aéreo.
- 3) Vuelo IFR desde aeródromo controlado:
 - a) Por lo menos 3 horas antes de la EOBT si el vuelo está sujeto a control de afluencia;
 - b) Por lo menos 60 minutos antes de la EOBT si el vuelo no está sujeto a control de afluencia.
- 4) Vuelo VFR desde aeródromo controlado:
 - a) Por lo menos 60 minutos antes de la EOBT si sale de un aeródromo con servicio H24;
 - b) Por lo menos 30 minutos antes de la EOBT si sale de un aeródromo sin servicio H24.

b) Presentación del plan de vuelo durante el vuelo:

- 1) En cualquier momento, si se solicita servicio de información de vuelo y alerta.
- 2) Si se solicita servicio de control o de asesoramiento de tránsito aéreo, se presentará el plan de vuelo en el momento en que exista la seguridad de que lo recibirá la dependencia apropiada de los servicios de tránsito aéreo por lo menos 10 minutos antes de la hora en que se calcule que la aeronave llegará:

- a) Al punto previsto de entrada en un área de control o en un área con servicio de asesoramiento; o
- b) al punto de cruce con una aerovía o con una ruta con servicio de asesoramiento.

Nota.—En este caso los vuelos IFR podrían sufrir retraso en vuelo, sobre todo si estuvieran sujetos a control de afluencia.

2.3.3.4 Cambios en el plan de vuelo.

A reserva de lo dispuesto en 2.3.6.2.2., todos los cambios (1) de un plan de vuelo presentado para el vuelo IFR, o para un vuelo VFR que se realice como vuelo controlado, se notificarán lo antes posible a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo. Para otros vuelos VFR, los cambios importantes del plan de vuelo se notificarán lo antes posible a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo (2).

(1) La información presentada antes de la salida respecto a la autonomía o al número total de personas transportadas a bordo, si es inexacta en el momento de la salida, constituye un cambio importante en el plan de vuelo y como tal debe notificarse.

(2) Los procedimientos para presentar cambios de los planes de vuelo repetitivos figuran en el Libro Cuarto.

2.3.6.2.4 Deterioro de las condiciones meteorológicas hasta quedar por debajo de las VMC.

Cuando sea evidente que no será factible el vuelo en VMC de conformidad con su plan de vuelo actualizado, el vuelo VFR que se realice como vuelo controlado deberá:

- a) solicitar una autorización enmendada que le permita continuar en VMC, hasta el punto de destino o hasta un aeródromo de alternativa, o salir del espacio aéreo dentro del cual se necesita una autorización ATC; o
- b) si no puede obtener una autorización de conformidad con a), continuar el vuelo en VMC y notificar a la dependencia ATC correspondiente las

medidas que toma, ya sea salir del espacio aéreo de que se trate o aterrizar en el aeródromo apropiado más próximo; o

c) solicitar autorización para volar de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos; o

d) si es un vuelo VFR y vuela dentro de una zona de control, solicitar autorización para continuar como vuelo VFR especial.

2.3.6.5.2.1 Si la aeronave con fallo de comunicaciones opera en condiciones meteorológicas de vuelo visual, la aeronave (1), a menos que se prescriba de otro modo en base a un acuerdo regional de navegación aérea:

a) Hará funcionar el transpondedor en Código 7600.

b) Proseguirá su vuelo en condiciones meteorológicas de vuelo visual.

c) Aterrizará en el aeródromo adecuado más próximo; y

d) Notificará su llegada, por el medio más rápido, a la dependencia apropiada del control de tránsito aéreo.

(1) Se refiere a todos los vuelos controlados.»

3. En el Capítulo 4, reglas de vuelo visual, del Libro Segundo, se modifican los apartados 2.4.1, 2.4.2 y 2.4.3 y se adiciona el apartado 2.4.3.1, quedando redactados del siguiente modo:

«2.4.1. Salvo cuando operen con carácter de vuelos VFR especiales, los vuelos VFR se realizarán de forma que la aeronave vuele en condiciones de visibilidad y de distancia de las nubes que sean iguales o superiores a las indicadas en la tabla siguiente:

Tabla de condiciones de visibilidad y distancia de nubes de vuelos VFR

Altitud	Clases de espacio aéreo	Visibilidad de vuelo	Distancia de las nubes	
			Horizontal	Vertical
A, o por encima, de FL 100 (*).	B C D E F G	8 km	1.500 m	300 m (1000 ft)
Entre FL 100 y 900 m (3000 ft) AMSL ó 300 m (1000 ft) AGL, de ambos valores el mayor.		5 km		
A, o por debajo, de 900 m (3000 ft) AMSL ó 300 m (1000 ft) AGL, de ambos valores el mayor	B C D E	5 km (**)	Libre de nubes y con la superficie a la vista.	
	F G			

(*) Cuando la altitud de transición es inferior a 3050 m (10.000 ft) AMSL, se utilizará el FL 100 en vez de 10.000 ft.

(**) Cuando así lo prescriba la autoridad ATS competente,:

a) pueden permitirse visibilidades de vuelo inferiores, hasta 1500 m, para los vuelos que se realicen:

1) a velocidades que en las condiciones de visibilidad predominantes den oportunidad adecuada para observar el tránsito, o cualquier obstáculo, con tiempo suficiente para evitar una colisión; o

2) en circunstancias en que haya normalmente pocas probabilidades de encontrarse con tránsito, como en áreas de escaso volumen de tránsito y para efectuar trabajos aéreos a poca altura.

b) Los helicópteros pueden estar autorizados a volar con una visibilidad de vuelo inferior a 1500 m si maniobran a una velocidad que dé oportunidad adecuada para observar el tránsito, o cualquier obstáculo, con el tiempo suficiente para evitar una colisión.

2.4.2 Techo de nubes y visibilidad para operaciones de vuelo VFR en aeródromos/helipuertos.

Excepto cuando lo autorice la dependencia ATC, en vuelo VFR no se despegará ni aterrizará en ningún aeródromo/ helipuerto controlado, situado dentro o fuera de una CTR, ni se entrará en el ATZ ni en el circuito de tránsito de dicho aeródromo si:

a) el techo de nubes es inferior a 450 m (1500 ft); o

b) la visibilidad en tierra es inferior a 5 km.

2.4.3. Los vuelos VFR, entre la puesta y la salida del sol o durante otro cualquier período entre la puesta y la salida del sol que pueda prescribir la autoridad ATS competente, se realizarán de conformidad con las condiciones prescritas por dicha autoridad.

2.4.3.1 Equipo de aeronave para vuelos visuales nocturnos.

La aeronave para vuelos visuales, entre la puesta y la salida del sol o durante cualquier otro período entre la puesta y la salida del sol, estará provista de:

a) los instrumentos y equipo de comunicaciones y navegación prescritos para aeronaves en vuelo IFR nocturno, y

b) respondedor SSR en estado operativo con Modo A/3 y capacidad para 4096 claves de respuesta y, cuando se requiera en el espacio aéreo en que se vaya a volar, dispositivo de transmisión automática de altitud de presión en Modo C.»

4. En el Capítulo 4, reglas de vuelo visual, del Libro Segundo, se suprimen los apartados 2.4.11 y todos los sub-apartados correspondientes desde el 2.4.11.1 al 2.4.11.20, ambos inclusive.

Tres. Se modifica el Libro Tercero «Servicios de tránsito aéreo» en los siguientes términos:

1. En el Capítulo 2, generalidades, del Libro Tercero, se modifican los apartados 3.2.5.2.2.1.1, 3.2.6.1, 3.2.6.3, 3.2.28.2 y se adicionan los apartados 3.2.29, 3.2.29.1, 3.2.29.2 y sus sub-apartados correspondientes, quedando redactados del siguiente modo:

«3.2.5.2.2.1.1 Se designarán como espacio aéreo de Clases B, C ó D aquellas partes del espacio aéreo controlado, en las que se determine que también se suministrará servicio de control de tránsito aéreo a los vuelos VFR.

3.2.6.1 El espacio aéreo ATS se clasificará y designará de conformidad con lo indicado a continuación:

Clase A. Sólo se permiten vuelos IFR, todos los vuelos están sujetos al servicio de control de tránsito aéreo y están separados unos de otros.

Clase B. Se permiten vuelos IFR y VFR, todos los vuelos están sujetos al servicio de control de tránsito aéreo y están separados unos de otros.

Clase C. Se permiten vuelos IFR y VFR, todos los vuelos están sujetos al servicio de control de tránsito aéreo y:

a) los vuelos IFR están separados de otros vuelos IFR y de los vuelos VFR;

b) los vuelos VFR están separados de los vuelos IFR y reciben información de tránsito respecto a otros vuelos VFR;

Clase D. Se permiten vuelos IFR y VFR, todos los vuelos están sujetos al servicio de control de tránsito aéreo y:

a) los vuelos IFR están separados de otros vuelos IFR y reciben información de tránsito respecto a los vuelos VFR,

b) los vuelos VFR reciben información de tránsito respecto a todos los otros vuelos.

Clase E. Se permiten vuelos IFR y VFR, los vuelos IFR están sujetos al servicio de control de tránsito aéreo y;

a) los vuelos IFR están separados de otros vuelos IFR y reciben información de tránsito respecto a los vuelos VFR en la medida de lo posible,

b) los vuelos VFR reciben información de tránsito respecto a los vuelos IFR en la medida de lo posible.

Clase F. Se permiten vuelos IFR y VFR, todos los vuelos IFR participantes reciben servicio de asesoramiento de tránsito aéreo y todos los vuelos VFR reciben servicio de información de vuelo, si lo solicitan.

Clase G. Se permiten vuelos IFR y VFR, y todos los vuelos reciben servicio de información de vuelo, si lo solicitan.

3.2.6.3 Los requisitos para los vuelos dentro de cada clase de espacio aéreo serán los indicados en la tabla que figura a continuación:

Clasificación del espacio aéreo ATS. Servicios suministrados y requisitos de vuelo

Clase	Tipo de vuelo	Separación proporcionada	Servicios suministrados	Limitaciones de velocidad	Requisitos de radio-comunicaciones	Sujeto a autorización ATC
A	Solo IFR	Todas las aeronaves.	ATC	No se aplica.	Continúa en ambos sentidos.	Sí
B	IFR	Todas las aeronaves.	ATC	No se aplica.	Continúa en ambos sentidos.	Sí
	VFR	Todas las aeronaves.	ATC	No se aplica.	Continúa en ambos sentidos.	Sí
C	IFR	IFR/IFR/IFR/VFR	ATC	No se aplica.	Continúa en ambos sentidos	Sí
	VFR	VFR/IFR	1) ATC para separación de IFR2) Información de tránsito VFR/VFR (y asesoramiento anticollisión a solicitud).	250 kt IAS por debajo de 3050m (10000 ft) AMSL**.	Continúa en ambos sentidos.	Sí
D	IFR	IFR/IFR	ATC, incluso información de tránsito sobre vuelos VFR (y asesoramiento anticollisión a solicitud).	250 kt IAS por debajo de 3050m (10000 ft) AMSL**.	Continúa en ambos sentidos.	Sí
	VFR	Ninguna.	1) ATC, y2) Información de tránsito VFR/VFR y VFR/IFR (y asesoramiento anticollisión a solicitud).	250 kt IAS por debajo de 3050m (10000 ft) AMSL**.	Continúa en ambos sentidos.	Sí
E	IFR	IFR/IFR	ATC e información de tránsito sobre vuelos VFR en la medida de lo posible.	250 kt IAS por debajo de 3050m (10000 ft) AMSL**.	Continúa en ambos sentidos.	Sí
	VFR	Ninguna.	Información de tránsito en la medida de lo posible.	250 kt IAS por debajo de 3050m (10000 ft) AMSL**.	No.	No
F	IFR	IFR/IFR	Servicio de asesoramiento de tránsito, servicio de información de vuelo.	250 kt IAS por debajo de 3050m (10000 ft) AMSL**.	Continúa en ambos sentidos.	No
	VFR	Ninguna.	Servicio de información de vuelo.	250 kt IAS por debajo de 3050m (10000 ft) AMSL**.	No.	No

Clase	Tipo de vuelo	Separación proporcionada	Servicios suministrados	Limitaciones de velocidad	Requisitos de radio-comunicaciones	Sujeto a autorización ATC
G	IFR	Ninguna.	Servicio de información de vuelo.	250 kt IAS por debajo de 3050m (10000 ft) AMSL**.	Continua en ambos sentidos.	No
	VFR	Ninguna.	Servicio de información de vuelo.	250 kt IAS por debajo de 3050m (10000 ft) AMSL**.	No.	No

* Cuando la altitud de transición es inferior a 3050 m (10000 ft) AMSL, debería utilizarse el nivel de vuelo 100 en vez de 10000 ft.

** Excepto los vuelos militares en misiones operativas o de defensa aérea, o cuando sus características de actuación no lo permitan.

Quando las partes del espacio aéreo ATS propuestas se yuxtapongan verticalmente, es decir, una encima de otra, los vuelos a un nivel común cumplirán con los requisitos correspondientes a la clase de espacio aéreo menos restrictiva y se les prestarán los servicios aplicables a dicha clase. Al aplicarse estos criterios se considerará, por tanto, que el espacio aéreo de Clase B es menos restrictivo que el de Clase A; que el espacio aéreo de Clase C es menos restrictivo que el de Clase B, etc.

3.2.28.2 El Estado establecerá el nivel aceptable y los objetivos de seguridad aplicables al suministro del ATS dentro del espacio aéreo y en los aeródromos. De ser aplicable, se establecerán los niveles de seguridad y los objetivos de seguridad mediante acuerdos regionales de navegación aérea.

Nota.—Puede especificarse el nivel aceptable de seguridad en términos cualitativos o cuantitativos. Los siguientes son ejemplos de medidas que podrían aplicarse para expresar el grado de seguridad aceptable:

- a) una probabilidad máxima de un suceso indeseable, como colisión, pérdida de la separación o incursión en la pista;
- b) un número máximo de accidentes por hora de vuelo;
- c) un número máximo de incidentes por movimientos de aeronaves; y
- d) un número máximo de alertas de conflicto a corto plazo válidas por movimiento de aeronaves.

3.2.29 Sistema de referencias comunes.

3.2.29.1 Sistema de referencia horizontal.

3.2.29.1.1 El Sistema Geodésico Mundial-1984 (WGS-84) se utilizará como sistema de referencia (geodésica) horizontal para la navegación aérea. Las coordenadas geográficas aeronáuticas, publicadas (que indiquen la latitud y la longitud) se expresarán en función de la referencia geodésica del WGS-84.

Nota.—En el Manual del sistema geodésico mundial-1984 (WGS-84) (Doc. 9674) de OACI figuran textos de orientación amplios relativos al WGS 84.

3.2.29.2 Sistema de referencia vertical.

3.2.29.2.1 La referencia al nivel medio del mar (MSL) que proporciona la relación de la altura (elevaciones) relacionadas con la gravedad respecto de una superficie conocida como geoide se utilizará como sistema de referencia vertical para la navegación aérea.

3.2.29.3 Sistema de referencia temporal.

3.2.29.3.1 El calendario gregoriano y el tiempo universal coordinado (UTC) se utilizarán como sistema de referencia temporal para la navegación aérea.

3.2.29.3.2 Cuando en las cartas se utilice un sistema de referencia temporal diferente, así se indicará en GEN 2.1.2. de la publicación de información aeronáutica (AIP).»

2. En el Capítulo 3, servicio de control de tránsito aéreo, del Libro Tercero se modifican los apartados 3.3.1, 3.3.3.3 y 3.3.9, incluyéndose en este último un nuevo punto, quedando redactados del siguiente modo:

«3.3.1 Aplicación.

Se suministrará servicio de control de tránsito aéreo:

- a) a todos los vuelos IFR en el espacio aéreo de Clases A, B, C, D y E;
- b) a todos los vuelos VFR en el espacio aéreo de Clases B, C y D;
- c) a todos los vuelos VFR especiales;
- d) a todo el tránsito de aeródromo en los aeródromos controlados.

3.3.3.3 Las autorizaciones concedidas por las dependencias de control de tránsito aéreo proporcionarán separación:

- a) entre todos los vuelos en el espacio aéreo Clases A y B;
- b) entre los vuelos IFR en el espacio aéreo de Clases C, D y E;
- c) entre vuelos IFR y VFR en el espacio aéreo de Clase C;
- d) entre vuelos IFR y vuelos especiales VFR;
- e) entre vuelos especiales VFR, cuando así lo prescriba la autoridad ATS competente,

excepto que, cuando lo solicite una aeronave, o lo proponga una dependencia ATC y lo acepte la aeronave, y con tal de que el procedimiento haya sido previamente aprobado por la autoridad ATS competente para los casos enumerados en b) en el espacio aéreo de Clases D y E, un vuelo puede ser autorizado sin proporcionarle separación con respecto a una parte específica del vuelo que se lleve a cabo en condiciones meteorológicas visuales.

3.3.9 Uso de radar de movimiento en la superficie (SMR).

3.3.9.1 Se recomienda que, cuando no se disponga de observación visual de la totalidad o parte del área de maniobras o para complementar las observaciones visuales, se utilice el radar de movimiento en la superficie (SMR), proporcionado con arreglo a las disposiciones del Anexo 14, Vol. I, de

OACI, u otro equipo de vigilancia adecuado, para complementar las observaciones visuales del área de maniobras a efectos de:

- a) vigilar los movimientos de las aeronaves y vehículos en el área de maniobras;
- b) proporcionar información de dirección a los pilotos y conductores de vehículos, según sea necesario.
- c) Proporcionar asesoramiento y asistencia para el movimiento seguro y eficiente de aeronaves o vehículos en el área de maniobras.

Nota.—En el Adjunto 3 del Apéndice Z figura texto de orientación sobre el uso del radar de movimiento en la superficie (SMR), útil para ayudar al control de las aeronaves y de los vehículos en el área de maniobras.»

3. En el Capítulo 4, servicio de información de vuelo, del Libro Tercero se modifica el apartado 3.4.2.4 quedando redactado del siguiente modo:

«3.4.2.4 Además de lo dispuesto en 3.4.2.1, el servicio de información de vuelo suministrado a los vuelos VFR incluirá información sobre las condiciones del tránsito y meteorológicas a lo largo de la ruta de vuelo, que puedan hacer que no sea posible operar en condiciones de vuelo visual.»

4. En el Capítulo 6, necesidades de los servicios de tránsito aéreo en materia de comunicaciones, del Libro Tercero se adicionan los apartados 3.6.1.1.3, 3.6.2.3.6 y 3.6.3.1.3 y se modifican los apartados 3.6.2.2.3.7, 3.6.2.2.3.8, 3.6.4.1.1 y 3.6.4.1.2 quedando redactados del siguiente modo:

«3.6.1.1.3 Los registros de los canales de comunicaciones, según se requiere en el párrafo 3.6.1.1.2. se conservarán por un período de 45 días.

3.6.2.2.3.7 Todas las instalaciones de comunicaciones orales directas o por enlace de datos entre distintas dependencias de los servicios de tránsito aéreo, así como entre las dependencias de los servicios de tránsito aéreo civiles y otras dependencias que se describen en 3.6.2.2.2.1 y 3.6.2.2.2.2 deberán contar con registro automático.

3.6.2.2.3.8 Los registros de datos y comunicaciones, según se requiere en los párrafos 3.6.2.2.3.3. y 3.6.2.2.3.7, se conservarán por un período mínimo de 45 días.

3.6.2.3.6 Los registros de datos y comunicaciones, según se requiere en 3.6.2.3.5. se conservarán por un período mínimo de 45 días.

3.6.3.1.3 Los registros de datos y comunicaciones, según se requiere en 3.6.3.1.2. se conservarán por un período mínimo de 45 días.

3.6.4.1.1 Los datos de vigilancia obtenidos del equipo radar primario y secundario o de la ADS u otros sistemas de vigilancia que se utilizan como ayuda a los servicios de tránsito aéreo se registrarán automáticamente, para poder utilizarlos en la investigación de accidentes e incidentes, búsqueda y salvamento, control del tránsito aéreo, y en la evaluación de los sistemas de vigilancia e instrucción del personal.

3.6.4.1.2 Las grabaciones automáticas se conservarán por un período mínimo de 45 días. Cuando las grabaciones sean pertinentes a la investigación de accidentes e incidentes, se conservarán más tiempo, hasta que sea evidente que ya no son necesarias.»

5. En el Capítulo 7, requisitos de los servicios de tránsito aéreo respecto a información, del Libro Tercero se modifican los apartados 3.7.1.2.1, 3.7.1.2.1.1, 3.7.1.3.1,

3.7.1.3.2, 3.7.1.3.3, 3.7.1.3.4, 3.7.1.4.3, 3.7.1.4.4, 3.7.1.4.5 y 3.7.1.4.6, quedando redactados del siguiente modo:

«3.7.1.2.1 Se proporcionarán a los centros de información de vuelo y a los centros de control de área información SIGMET y AIRMET, aeronotificaciones especiales, e informes y pronósticos meteorológicos actuales, dando especial importancia al acaecimiento o acaecimiento probable del empeoramiento de un elemento meteorológico tan pronto como pueda determinarse. Dichos informes y pronósticos se referirán a la región de información de vuelo o al área de control y a todas las demás áreas que puedan determinarse a base de los acuerdos regionales de navegación aérea.

3.7.1.2.1.1 Ciertos cambios de las condiciones meteorológicas se interpretan como empeoramiento de un elemento meteorológico aunque corrientemente no se considere así (1).

(1) El aumento de la temperatura puede afectar adversamente a la operación de ciertos tipos de aeronaves.

3.7.1.3.1 Se proporcionará a las dependencias que suministran servicio de control de aproximación, informes y pronósticos meteorológicos actualizados correspondientes al espacio aéreo y a los aeródromos que les concierna.

Los informes especiales y las enmiendas de los pronósticos se comunicarán a las dependencias que suministran servicio de control de aproximación tan pronto como sean necesarios, de conformidad con los criterios establecidos, sin esperar el próximo informe o pronóstico ordinario.

Cuando se utilicen sensores múltiples se señalarán claramente los presentadores visuales con los que están conectados, con objeto de identificar la pista y la sección de ésta que corresponde a cada sensor (1).

(1) Véase 3.7.1.2.1.1.

3.7.1.3.2 Se facilitarán a las dependencias que suministran servicio de control de aproximación, datos actuales de presión para el reglaje de altímetros, respecto a los lugares especificados por la dependencia que suministre el servicio de control de aproximación.

3.7.1.3.3 Las dependencias que suministran servicios de control de aproximación para la aproximación final, el aterrizaje y el despegue, estarán equipadas con presentadores visuales para conocer el viento en la superficie.

Los presentadores visuales estarán relacionados con los mismos puntos de observación y obtendrán sus lecturas de los mismos sensores a que están conectados los correspondientes presentadores visuales instalados en la torre de control de aeródromo y en la estación meteorológica, cuando tal estación exista.

3.7.1.3.4 Las dependencias que suministran servicio de control de aproximación para la aproximación final, el aterrizaje y el despegue, en aeródromos en que los valores del alcance visual en la pista se miden por medios instrumentales, se equiparán con presentadores visuales que permitan la lectura del valor o valores actuales del alcance visual en la pista.

Los presentadores visuales se relacionarán con los mismos puntos de observación y obtendrán sus lecturas de los sensores en la pista que los correspondientes presentadores visuales instalados en la torre de control de aeródromo y en la estación meteorológica, cuando tal estación exista.

Se recomienda que las dependencias que suministran servicios de control de aproximación para la aproximación final, el aterrizaje y el despegue en aeródromos en que la altura de la base de nubes se mide por medios instrumentales estén equipadas con presentadores visuales que permitan la lectura de los valores actuales de la altura de la base de nubes. Estos presentadores visuales deberían relacionarse con los mismos puntos de observación y obtener sus lecturas de los mismos sensores que los correspondientes presentadores visuales instalados en la torre de control de aeródromo y en la estación meteorológica cuando tal estación exista.

3.7.1.4.3 Las torres de control de aeródromo estarán equipadas con presentadores visuales para conocer el viento en la superficie.

Los presentadores visuales estarán relacionados con los mismos puntos de observación y obtendrán sus lecturas de los mismos sensores a que estén conectados los correspondientes presentadores visuales instalados en la estación meteorológica, cuando tal estación exista.

Cuando se utilicen sensores múltiples se señalarán claramente los indicadores con los que están conectados, con objeto de identificar la pista y la sección de ésta que corresponde a cada sensor.

3.7.1.4.4 Las torres de control de aeródromo en aeródromos donde el alcance visual en la pista se mida por medios instrumentales, se equiparán con presentadores visuales que permitan la lectura del valor o valores actuales del alcance visual en la pista.

Estos presentadores visuales se relacionarán con los mismos puntos de observación y obtendrán sus lecturas de los mismos sensores que los correspondientes presentadores visuales instalados en la estación meteorológica, cuando tal estación exista.

En la medida de lo posible, las torres de control de aeródromo en aeródromos en que la altura de la base de nubes se mide por medios instrumentales estarán equipadas con presentadores visuales que permitan la lectura de los valores actuales de la altura de la base de nubes. Estos presentadores visuales deberían relacionarse con los mismos puntos de observación y obtener sus lecturas de los mismos sensores a que estén conectados los correspondientes presentadores visuales instalados en la estación meteorológica cuando tal estación exista.

3.7.1.4.5 A las torres de control de aeródromo se les proporcionará, cuando sea posible, información acerca de la cizalladura del viento que pudiera perjudicar a las aeronaves en las trayectorias de aproximación o despegue, o durante la aproximación en circuito, y a las aeronaves en la pista durante el recorrido de aterrizaje o la carrera de despegue.

3.7.1.4.6 A las torres de control de aeródromo y a las dependencias pertinentes se les proporcionará avisos de aeródromo.

Nota.—Las condiciones meteorológicas para las cuales se expiden avisos de aeródromo figuran en el Anexo 3 de OACI, Apéndice 6.»

Cuatro.—Se modifica el Libro Cuarto «Procedimientos para los servicios de navegación aérea» en los siguientes términos:

1. En el Capítulo 3, servicio de control de área, del Libro Cuarto se modifica el apartado 4.3.1.1 quedando redactado del siguiente modo:

«4.3.1.1 Se proporcionará separación vertical u horizontal:

- a) entre cualquiera de los vuelos en el espacio aéreo de Clases A y B;
- b) entre vuelos IFR en el espacio aéreo de Clases C, D y E;
- c) entre vuelos IFR y los vuelos VFR en el espacio aéreo de Clase C;
- d) entre los vuelos IFR y los vuelos VFR especiales; y
- e) entre vuelos VFR especiales, cuando así lo prescriba la autoridad ATS competente,

excepto, para los casos indicados en a), b) y c) durante las horas diurnas cuando se haya autorizado a los vuelos para subir o descender a condición de que mantengan su propia separación y permanezcan en condiciones meteorológicas visuales.»

2. En el Capítulo 5, servicio de control de aeródromo, del Libro Cuarto se suprimen los apartados 4.5.18, 4.5.18.1, 4.5.18.2, 4.5.18.3, 4.5.18.4, 4.5.18.5 y 4.5.18.6.

Disposición final primera. *Aplicación del derecho de la Unión Europea.*

Por esta orden se incorpora al derecho español la enmienda 43 al Anexo 11 del Convenio de Chicago, en consonancia con lo exigido en el anexo II del Reglamento (CE) n.º 2096/2005 de la Comisión, de 20 de diciembre de 2005, por el que se establecen requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

La presente orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 29 de noviembre de 2007.—La Vicepresidenta Primera del Gobierno y Ministra de la Presidencia, María Teresa Fernández de la Vega Sanz.

MINISTERIO DE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

20913 *RESOLUCIÓN de 23 de noviembre de 2007, de la Secretaría General para la Administración Pública, por la que se establece el calendario de días inhábiles en el ámbito de la Administración General del Estado para el año 2008, a efectos de cómputo de plazo.*

El artículo 48.7 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, establece que la Administración General del Estado fijará, con sujeción al calendario laboral oficial, en su ámbito, el calendario de días inhábiles a efectos de cómputos de plazos.

Este calendario se publicará antes del comienzo de cada año en el «Boletín Oficial del Estado» y en otros medios de difusión que garanticen su conocimiento por los ciudadanos.

Por todo ello, esta Secretaría General para la Administración Pública, de conformidad con las competencias que le atribuye el artículo 8 del Real Decreto 1320/2004,