

Article 9. Infraccions i sancions.

L'incompliment del que estableix aquest Reial decret se sanciona conforme al que preveu el títol V de la Llei 3/2001, de 26 de març, de pesca marítima de l'Estat.

Disposició final primera. Títol competencial.

Aquest Reial decret es dicta a l'empara del que disposa l'article 149.1.19a de la Constitució, que atribueix a l'Estat la competència exclusiva en matèria de pesca marítima.

Disposició final segona. Facultats d'execució i desplegament.

Es faculta el ministre d'Agricultura, Pesca i Alimentació per dictar totes les disposicions que siguin necessàries per a l'execució i el desplegament del que disposa aquest Reial decret.

Madrid, 25 de juny de 2004.

JUAN CARLOS R.

La ministra d'Agricultura, Pesca
i Alimentació,
ELENA ESPINOSA MANGANA

MINISTERI DE LA PRESIDÈNCIA

12699 *ORDRE PRE/2220/2004, de 6 de juliol, per la qual s'introdueixen modificacions en el Reglament de la circulació aèria amb motiu d'innovacions tècniques i actualitzacions per acords regionals de navegació aèria. («BOE» 163, de 7-7-2004.)*

La disposició final primera del Reial decret 57/2002, de 18 de gener, pel qual s'aprova el Reglament de circulació aèria, faculta els ministres de Defensa i de Foment, amb subjecció al que disposa l'Ordre de la Presidència del Govern de 8 de novembre de 1979, per la qual es crea la Comissió Interministerial que preveu l'article 6è del Reial decret llei 12/1978, de 27 d'abril, sobre fixació i delimitació de facultats entre els ministeris de Defensa i de Foment, en matèria d'aviació, per introduir totes les modificacions de caràcter tècnic que calguin per adaptar les operacions de vol a les innovacions tècniques que es produeixen, i especialment al que disposa la normativa que contenen els annexos de l'OACI i els tractats i convenis internacionals dels quals Espanya sigui part.

Com a conseqüència d'innovacions tècniques i acords regionals de navegació aèria que afecten el sistema anti-collisió de bord, procediments de contingència en vol per descens d'emergència, fallada de comunicacions i interferència il·lícita, l'Organització d'Aviació Civil Internacional (OACI) ha introduït modificacions al seu Document 7030 (Procediments suplementaris regionals) i Document 8168 (Procediments per als serveis de navegació aèria-operació d'aeronaus), i a l'annex 2 (Reglament de l'aire) i l'annex 6 (Operació d'aeronaus) al Conveni d'aviació civil internacional; així com l'Organització Europea per a la Seguretat de la Navegació Aèria (Eurocontrol) al Pla d'acció estratègic de seguretat per a la millora de la seguretat de la gestió de trànsit aeri, organitzacions de les quals Espanya és Estat membre.

La incorporació a l'ordenament espanyol d'aquestes modificacions exigeix la modificació del Reglament de circulació aèria en els termes que recull aquesta Ordre, en la tramitació de la qual s'ha complert el que disposa l'Ordre de la Presidència del Govern de 8 de novembre de 1979, per la qual es crea la Comissió Interministerial de Defensa i Transports, modificada per l'Ordre de la Presidència del Govern d'11 de febrer de 1985, actualment Comissió Interministerial entre Defensa i Foment d'acord amb la disposició addicional cinquena de la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria.

En virtut d'això, a proposta de la ministra de Foment i del ministre de Defensa, d'acord amb el Consell d'Estat, disposo:

Article 1. Modificacions al llibre segon del Reglament de circulació aèria.

Es modifiquen els apartats 2.3.6.5.2.1, 2.3.6.5.2.2 i 2.3.7.2.2 del capítol 3 del llibre segon del Reglament de circulació aèria, aprovat pel Reial decret 57/2002, de 18 de gener, que queden redactats en els termes següents:

«2.3.6.5.2.1 Si l'aeronau amb fallada de comunicacions opera en condicions meteorològiques de vol visual o de vol visual nocturn, l'aeronau (1), llevat que es prescrigui d'una altra manera sobre la base d'un acord regional de navegació aèria:

- a) ha de fer funcionar el transponedor en codi 7600;
- b) ha de prosseguir el vol en condicions meteorològiques de vol visual o de vol visual nocturn, segons correspongui;
- c) ha d'aterrar a l'aeròdrom adequat més pròxim;
- d) ha de notificar l'arribada, pel mitjà més ràpid, a la dependència apropiada del control de trànsit aeri.

2.3.6.5.2.2 Si l'aeronau amb fallada de comunicacions en vol controlat opera en condicions meteorològiques de vol per instruments, o si les condicions són tals que no és possible finalitzar el vol segons el que es prescriu a 2.3.6.5.2.1, s'han d'observar els procediments següents d'acord amb l'espai aeri on té lloc el vol.

Nota. Les aeronaus equipades amb transponedor que tinguin una fallada de comunicacions han de fer funcionar el transponedor SSR en el mode A, codi 7600.

2.3.6.5.2.2.1 L'aeronau (1), llevat que es prescrigui d'una altra manera sobre la base d'un acord regional de navegació aèria, a les FIR/UIR Barcelona i Madrid,

- a) ha de fer funcionar el transponedor en codi 7600;
- b) ha de mantenir per un període de 7 minuts l'última velocitat i nivell assignats, o l'altitud mínima de vol si aquesta és superior a l'últim nivell assignat. El període de 7 minuts comença:

1) si opera en una ruta sense punts de notificació obligatòria o si ha rebut instruccions per ometre els informes de posició:

- i) en el moment que s'arribi a l'últim nivell assignat o a l'altitud mínima de vol, o
- ii) en el moment que es faci funcionar el transponedor en codi 7600, el que sigui més tard; o

(1) Es refereix a tots els vols controlats.

2) si opera en una ruta amb punts de notificació obligatòria i no ha rebut instruccions per ometre els informes de posició:

- i) en el moment que s'arribi a l'últim nivell assignat o a l'altitud mínima de vol, o
- ii) a l'hora estimada prèviament notificada pel pilot per al punt de notificació obligatòria, o
- iii) a l'hora en què no es va poder notificar la posició sobre un punt de notificació obligatòria,

el que sigui més tard;

Nota. El període de 7 minuts és per permetre les mesures necessàries de control de trànsit aeri i de coordinació.

c) després, ha d'ajustar el nivell i la velocitat d'acord amb el pla de vol presentat;

Nota. Pel que fa als canvis de nivells i velocitat, s'ha d'utilitzar el pla de vol presentat, que és el pla de vol tal com ha estat presentat a una dependència ATS pel pilot o el seu representant designat, sense cap canvi subsegüent.

d) si està rebent guia vectorial radar o està procedint desplaçat de ruta RNAV sense límit especificat, s'ha de dirigir de la manera més directa per reincorporar-se a la ruta del pla de vol actualitzat abans del següent punt significatiu, tenint en compte l'altitud de vol mínima aplicable;

Nota. Pel que fa a la ruta en què s'ha de volar o l'hora en què ha de començar el descens cap a l'aeròdrom d'arribada, s'ha de fer servir el pla de vol actualitzat, que és el pla de vol, incloses les modificacions, si n'hi ha, que resulten d'incorporar autoritzacions posteriors.

e) ha de prosseguir segons la ruta de pla de vol actualitzat fins a l'ajuda per a la navegació que correspongui designada per servir a l'aeròdrom de destí i, quan sigui necessari per assegurar que se satisfacin els requisits assenyalats a l'incís f), s'ha de mantenir en circuit d'espera sobre aquesta ajuda fins a iniciar el descens;

f) ha d'iniciar el descens des de l'ajuda per a la navegació especificada a l'incís e) a l'última hora prevista d'aproximació rebuda i de la qual s'hagi acusat recepció, o al més a prop possible d'aquesta hora; o si no s'ha rebut i acusat recepció de l'hora prevista d'aproximació, ha d'iniciar el descens a l'hora prevista d'arribada resultant del pla de vol actualitzat o al més a prop possible d'aquesta hora;

g) ha de completar un procediment normal d'aproximació per instruments especificat per a l'ajuda de navegació designada; i

h) ha d'aterrar, si és possible, dins els 30 minuts següents a l'hora prevista d'arribada especificada a l'incís f) o a l'hora prevista d'aproximació de què últimament s'hagi acusat recepció, el que resulti més tard.

Nota. Es recorda als pilots que l'aeronau pot no estar en una àrea de cobertura de radar secundari de vigilància.

2.3.6.5.2.2 L'aeronau (1), llevat que es prescrigui d'una altra manera sobre la base d'un acord regional de navegació aèria, a la FIR/UIR Canàries (2),

a) ha de mantenir l'últim nivell i velocitat assignats, o l'altitud mínima de vol, si aquesta és superior, per un període de 20 minuts des del moment en què l'aeronau deixi de notificar la seva posició en passar per un punt

(1) Com ho proven les condicions meteorològiques prescrites 2.3.6.5.2.1 es refereix a tots els vols controlats, mentre que 2.3.6.5.2.2 comprèn únicament els vols IFR.

(2) Llevat dels casos que preveu 2.3.6.5.2.2.3.

(3) El subministrament de control de trànsit aeri a altres aeronaus que volin a l'espai aeri en qüestió s'ha de basar en la premissa que una aeronau que tingui una fallada de les comunicacions ha d'observar les disposicions 2.3.6.5.2.2.

de notificació obligatòria i després d'aquest període de 20 minuts ha d'ajustar el nivell i la velocitat de conformitat amb el pla de vol presentat;

b) ha de prosseguir segons la ruta del pla de vol actualitzat fins a l'ajuda per a la navegació que correspongui i que hagi estat designada per servir a l'aeròdrom de destí i, quan sigui necessari per assegurar que se satisfacin els requisits assenyalats a l'incís c) següent, l'aeronau s'ha de mantenir en circuit d'espera sobre aquesta ajuda fins a iniciar el descens;

c) ha d'iniciar el descens des de l'ajuda per a la navegació especificada a l'incís b), a l'última hora prevista d'aproximació rebuda i de la qual s'hagi acusat recepció, o al més a prop possible d'aquesta hora; o si no s'ha rebut i acusat recepció de l'hora prevista d'aproximació, ha d'iniciar el descens a l'hora prevista d'arribada resultant del pla de vol actualitzat o al més a prop possible d'aquesta hora;

d) ha de realitzar un procediment normal d'aproximació per instruments especificat per a l'ajuda de navegació designada; i

e) ha d'aterrar, si és possible, dins els 30 minuts següents a l'hora prevista d'arribada especificada a c) o l'hora prevista d'aproximació de què últimament s'hagi acusat recepció, el que resulti més tard.

2.3.6.5.2.2.3 L'autoritat competent pot establir i publicar a l'AIP les parts de l'espai aeri de la FIR/UIR Canàries on siguin aplicables els procediments recollits a 2.3.6.5.2.2.1.

2.3.7.2.2 Quan una aeronau objecte d'un acte d'interferència il·lícita s'hagi d'apartar de la derrota assignada o del nivell de creuer assignat, sense poder establir contacte radiotelefònic amb l'ATS, el pilot al capdavant, si és possible:

a) ha de tractar de radiodifondre advertències en la freqüència VHF d'urgència i en altres freqüències apropiades llevat que la situació a bord de l'aeronau li dicti una altra manera de procedir. Si és convenient i si les circumstàncies ho permeten, també ha de recórrer per a això a un altre equip com ara transponedors de bord, enllaços de dades, etc.; i

b) ha de continuar el vol de conformitat amb els procediments suplementaris regionals especials per a contingències en vol, si s'han establert; o

c) si no s'han establert procediments regionals aplicables al cas, ha de continuar el vol a un nivell que difereixi dels nivells de creuer utilitzats normalment pels vols IFR a:

1. 150 m (500 ft) en una zona en què s'apliquen mínims de separació vertical de 300 m (1.000 ft), o
2. 300 m (1.000 ft) en una zona en què s'apliquen mínims de separació vertical de 600 m (2.000 ft);

i

d) ha de prendre les mesures indicades a 2.3.8 quan l'aeronau sigui interceptada mentre és objecte d'un acte d'interferència il·lícita.»

Article 2. Modificacions al llibre tercer del Reglament de circulació aèria.

Es modifica l'apartat 3.2.25 del capítol 2 del llibre tercer del Reglament de circulació aèria, aprovat pel Reial decret esmentat anteriorment, que queda redactat en els termes següents:

«3.2.25 Establiment de requisits de portar a bord transponedors de notificació de l'altitud de pressió i del seu funcionament, així com dels sistemes anticollisió de bord.

L'autoritat competent ha de fixar els requisits per portar a bord transponedors de notificació de l'altitud de pressió i per al seu funcionament, així com dels sistemes anticollisió de bord, en parts determinades de l'espai aeri.

Nota. La finalitat d'aquesta disposició és augmentar l'eficàcia dels serveis de trànsit aeri i dels sistemes d'anticollisió de bord.»

Article 3. Modificacions al llibre quart del Reglament de circulació aèria.

Es modifiquen els apartats 4.3.16.4 i 4.3.17.3 del capítol 3 del llibre quart del Reglament de circulació aèria, aprovat pel Reial decret damunt esmentat, que queden redactats en els termes següents:

«4.3.16.4 Descens d'emergència.

4.3.16.4.1 Quan es tingui notícia que una aeronau està realitzant un descens d'emergència a través d'un altre trànsit, s'han de prendre immediatament totes les mesures possibles per salvaguardar totes les aeronaus afectades.

Quan es consideri necessari, les dependències de control de trànsit aeri han de difondre de seguida un missatge d'emergència per mitjà de la radioajuda corresponent o, si no és possible, han de demanar a les estacions de comunicacions apropiades que el transmetin immediatament.

Nota. En aquest sentit, el terme radioajuda no es limita a radioajudes a la navegació, sinó que té en compte els sistemes radioelèctrics apropiats en general.

4.3.16.4.2 Procediments específics aplicables a les FIR/UIR de Barcelona i Madrid.

4.3.16.4.2.1 Mesures que ha de prendre el pilot al capdavant.

4.3.16.4.2.1.1 Quan una aeronau que opera com a vol controlat experimenti una descompressió sobtada o una anomalia similar que requereixi un descens d'emergència, l'aeronau afectada, si és possible:

a) S'ha de desviar de la ruta o trajectòria assignada abans de començar el descens d'emergència;

b) Ha d'informar del descens d'emergència, tan aviat com sigui possible, la dependència de control de trànsit aeri pertinent;

c) Ha de seleccionar en el transponedor el codi 7700 i seleccionar el mode emergència en el sistema de vigilància dependent automàtica (ADS)/sistema de comunicacions per enllaç de dades controlador-pilot (CPDLC), en cas que sigui aplicable;

d) Ha d'encendre els llums exteriors de l'aeronau;

e) Ha de mantenir la vigilància sobre els conflictes de trànsit tant per mitjà de l'observació visual com per l'ACAS (si l'aeronau disposa d'aquest equip); i

f) Ha de coordinar les accions posteriors amb la dependència ATC pertinent.

4.3.16.4.2.1.2 L'aeronau no ha de baixar per sota de l'altitud mínima més baixa publicada, que li assegura una separació mínima vertical de 300 metres (1.000 peus) o 600 metres (2.000 peus) en terreny muntanyós per damunt de tots els obstacles situats en aquesta àrea.

4.3.16.4.2.2 Mesures que ha de prendre la dependència de control del trànsit aeri.

4.3.16.4.2.2.1 Tan aviat com es tingui notícia que una aeronau està fent un descens d'emergència, les

dependències de control de trànsit aeri han de donar acusatament de recepció de l'emergència mitjançant radio-telefonía (RTF) i han d'emprendre totes les accions necessàries per salvaguardar la seguretat de totes les aeronaus afectades.

4.3.16.4.2.2.2 En particular, si la situació ho requereix, poden:

a) Suggestir a l'aeronau que fa el descens d'emergència que, si li és possible, voli en un rumb determinat per obtenir la separació necessària respecte a la resta d'aeronaus afectades;

b) Informar l'aeronau sobre el valor de l'altitud mínima per a l'àrea d'operació, juntament amb el valor de pressió de QNH per a l'ajust de l'altímetre, només en el cas que l'altitud a la qual el pilot hagi estabilitzat l'aeronau sigui inferior a l'esmentada altitud mínima;

c) Tan aviat com sigui possible, proporcionar la separació adequada amb altres trànsits en conflicte, o subministrar informació de trànsit essencial, el que correspongui.

4.3.16.4.2.2.3 Quan es consideri necessari, el control del trànsit aeri ha d'emetre, o s'ha d'encarregar que s'emeti, mitjançant radiodifusió, un missatge d'emergència per alertar sobre el descens d'emergència la resta d'aeronaus afectades.

4.3.17.3 Si l'aeronau no indica que pot rebre i acusar recepció de les transmissions, s'ha de mantenir una separació entre l'aeronau que tingui la decisió de comunicacions i les altres, suposant que l'aeronau farà el següent:

4.3.17.3.1 Si en vol controlat opera en condicions meteorològiques de vol visual o de vol visual nocturn, llevat que es prescriu d'una altra manera sobre la base d'un acord regional de navegació aèria:

a) ha de fer funcionar el transponedor en codi 7600;

b) ha de prosseguir el vol en condicions meteorològiques de vol visual o de vol visual nocturn, segons correspongui;

c) ha d'aterrar a l'aeròdrom adequat més pròxim; i

d) ha de notificar la seva arribada, pel mitjà més ràpid, a la dependència apropiada del control de trànsit aeri.

4.3.17.3.2 A les FIR/UIR Barcelona i Madrid, llevat que es prescriu d'una altra manera sobre la base d'un acord regional de navegació aèria, si en vol IFR opera en condicions meteorològiques de vol per instruments o quan les condicions siguin tals que no sembli possible finalitzar el vol d'acord amb el que prescriu 4.3.17.3.1:

a) ha de fer funcionar el transponedor en codi 7600;

b) ha de mantenir per un període de 7 minuts l'última velocitat i nivell assignats, o l'altitud mínima de vol si aquesta és superior a l'últim nivell assignat. El període de 7 minuts comença:

1) si opera en una ruta sense punts de notificació obligatòria o si ha rebut instruccions per ometre els informes de posició:

i) en el moment que s'arribi a l'últim nivell assignat o a l'altitud mínima de vol, o

ii) en el moment que es faci funcionar el transponedor en codi 7600, el que sigui més tard; o

2) si opera en una ruta amb punts de notificació obligatòria i no ha rebut instruccions per ometre els informes de posició:

i) en el moment que s'arribi a l'últim nivell assignat o a l'altitud mínima de vol, o

ii) a l'hora estimada prèviament notificada pel pilot per al punt de notificació obligatòria, o

iii) a l'hora en què no es va poder notificar la posició sobre un punt de notificació obligatòria,

el que sigui més tard;

c) després, ha d'ajustar el nivell i la velocitat d'acord amb el pla de vol presentat;

d) si està rebent guia vectorial radar o està procedint desplaçat de ruta RNAV sense límit especificat, s'ha de dirigir de la manera més directa per reincorporar-se a la ruta del pla de vol actualitzat abans del següent punt significatiu, tenint en compte l'altitud de vol mínima aplicable;

e) ha de prosseguir segons la ruta de pla de vol actualitzat fins a l'ajuda per a la navegació que correspongui designada per servir a l'aeròdrom de destí i, quan sigui necessari per assegurar que se satisfacin els requisits assenyalats a l'incís f), s'ha de mantenir en circuit d'espera sobre aquesta ajuda fins a iniciar el descens;

f) ha d'iniciar el descens des de l'ajuda per a la navegació especificada a l'incís e) a l'última hora prevista d'aproximació rebuda i de la qual s'hagi acusat recepció, o al més a prop possible d'aquesta hora; o si no s'ha rebut i acusat recepció de l'hora prevista d'aproximació, ha d'iniciar el descens a l'hora prevista d'arribada resultant del pla de vol actualitzat o al més a prop possible d'aquesta hora;

g) ha de completar un procediment normal d'aproximació per instruments especificat per a l'ajuda de navegació designada; i

h) ha d'aterrar, si és possible, dins els 30 minuts següents a l'hora prevista d'arribada especificada a l'incís f) o a l'hora prevista d'aproximació de què últimament s'hagi acusat recepció, el que resulti més tard.

4.3.17.3.3 A la FIR/UIR Canàries, llevat que es prescriu d'una altra manera sobre la base d'un acord regional de navegació aèria, si en vol IFR opera en condicions meteorològiques de vol per instruments o quan les condicions siguin tals que no sembli possible finalitzar el vol d'acord amb el que prescriu 4.3.17.3.1:

a) ha de mantenir l'últim nivell i velocitat assignats, o l'altitud mínima de vol, si aquesta és superior, per un període de 20 minuts des del moment en què l'aeronau deixi de notificar la seva posició en passar per un punt de notificació obligatòria i després d'aquest període de 20 minuts ha d'ajustar el nivell i la velocitat de conformitat amb el pla de vol presentat;

b) ha de prosseguir segons la ruta del pla de vol actualitzat fins a l'ajuda per a la navegació que correspongui i que hagi estat designada per servir a l'aeròdrom de destí i, quan sigui necessari per assegurar que se satisfacin els requisits assenyalats en l'incís c) següent, l'aeronau s'ha de mantenir en circuit d'espera sobre aquesta ajuda fins a iniciar el descens;

c) ha d'iniciar el descens des de l'ajuda per a la navegació especificada a l'incís b), a l'última hora prevista d'aproximació rebuda i de la qual s'hagi acusat recepció, o al més a prop possible d'aquesta hora; o si no s'ha rebut i acusat recepció de l'hora prevista d'aproximació, ha d'iniciar el descens a l'hora prevista d'arribada resultant del pla de vol actualitzat o al més a prop possible d'aquesta hora;

d) ha de realitzar un procediment normal d'aproximació per instruments especificat per a l'ajuda de navegació designada; i

e) ha d'aterrar, si és possible, dins els 30 minuts següents a l'hora prevista d'arribada especificada a l'incís c) o l'hora prevista d'aproximació de què últimament s'hagi acusat recepció, el que resulti més tard.

Nota. L'autoritat competent pot establir i publicar a l'AIP les parts de l'espai aeri de la FIR/UIR Canàries on siguin aplicables els procediments recollits a 4.3.17.3.2.»

Article 4. Suppressions.

Se suprimeixen els apartats 2.3.6.5.2.3 i 2.3.6.5.2.4 del capítol 3 del llibre segon del Reglament de circulació aèria, aprovat pel Reial decret esmentat anteriorment.

Disposició final primera. *Desplegament de directrius i criteris relatiu a l'aplicació del Sistema anticollisió de bord (ACAS) i els procediments de contingència en vol.*

En l'àmbit de l'aviació civil, el director general d'Aviació Civil, mitjançant circulars aeronàutiques, pot determinar les directrius i els criteris d'aplicació del sistema anticollisió de bord (ACAS) i dels procediments de contingència en vol per preservar la seguretat de les operacions en vol.

Disposició final segona. *Entrada en vigor.*

Aquesta Ordre ministerial entra en vigor l'endemà de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, 6 de juliol de 2004.

FERNÁNDEZ DE LA VEGA SANZ

Excma. Sra. Ministra de Foment i Excm. Sr. Ministre de Defensa.

COMUNITAT AUTÒNOMA DE CATALUNYA

12700 *LLEI 2/2004, de 4 de juny, de millora de barris, àrees urbanes i viles que requereixen una atenció especial.* («BOE» 163, de 7-7-2004.)

EL PRESIDENT DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA

Sia notori a tots els ciutadans que el Parlament de Catalunya ha aprovat i jo, en nom del Rei i d'acord amb el que estableix l'article 33.2 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya, promulgo la següent Llei 2/2004, de 4 de juny, de millora de barris, àrees urbanes i viles que requereixen una atenció especial.

Preàmbul

I

Els darrers vint-i-cinc anys, les viles i les ciutats de Catalunya han tingut una evolució que, en termes generals, cal considerar positiva. Així, la gran majoria avui són espais més ben endreçats i més ben equipats que els que la Generalitat i els ajuntaments democràtics es trobaren al començament. Ara bé, per raó de les condicions històriques en què es crearen i s'han desenvolupat, moltes àrees de les ciutats de Catalunya pateixen problemes urbanístics i socials importants que, a vegades, en lloc de resoldre's, encara tendeixen a agreujar-se.

Entre aquests espais, destaquen algunes àrees on es concentren processos de regressió urbanística, problemes demogràfics (causats per la pèrdua o el creixement excessiu de la població) i mancances econòmiques i socials. Són, en molts casos, barris vells o nuclis antics,