

en vigor, excepte en els casos a què es refereix l'últim paràgraf de l'apartat 4 de l'article 179 i la disposició transitòria setzena del text refós de la Llei general de la Seguretat Social.

2. Als efectes de l'aplicació del requisit a què es refereix la lletra d) de l'apartat 2 de l'article 161 bis i el paràgraf tercer de la norma 2a de l'apartat 1 de la disposició transitòria tercera del text refós de la Llei general de la Seguretat Social, es considera, en tot cas, que les jubilacions anticipades causades entre l'1 de gener de 2004 i la data d'entrada en vigor d'aquesta Llei motivades per cessaments en la relació laboral produïts en virtut d'expedients de regulació d'ocupació tenen caràcter involuntari.

Les resolucions denegatòries de les pensions de jubilació anticipada, així com les quanties de les pensions ja reconegudes s'han de revisar a instància dels interessats.

3. El que estableix l'apartat 2 de l'article 22 del text refós de la Llei sobre Seguretat Social dels funcionaris civils de l'Estat, aprovat pel Reial decret legislatiu 4/2000, de 23 de juny, en la redacció que resulta de la disposició addicional dissetena d'aquesta Llei, retrotreu els seus efectes a la data d'entrada en vigor de la Llei orgànica 3/2007, de 22 de març, per a la igualtat efectiva de dones i homes.

**Disposició final quarta.** *Asumpció de competències en matèria d'incapacitat temporal.*

La Secretaria d'Estat de la Seguretat Social, a proposta de l'Institut Nacional de la Seguretat Social, i mitjançant resolució publicada en el «Butlletí Oficial de l'Estat», ha de determinar la data a partir de la qual han d'assumir les funcions atribuïdes a l'article 128.1.a) del text refós de la Llei general de la Seguretat Social els òrgans als quals es refereix.

**Disposició final cinquena.** *Modificació de la Llei 7/2007, de 12 d'abril, de l'Estatut bàsic de l'empleat públic.*

Es modifica la lletra e) de l'apartat 1 de l'article 87 de la Llei 7/2007, de 12 d'abril, de l'Estatut bàsic de l'empleat públic, que queda redactat de la manera següent:

«e) Quan accedeixin a la condició de diputat o senador de les Corts Generals o membres de les assemblees legislatives de les comunitats autònomes si perceben retribucions periòdiques per la realització de la funció. Aquells que perdin la condició per dissolució de les cambres corresponents o per terminació del mandat es poden mantenir en la situació de serveis especials fins que es tornin a constituir.»

**Disposició final sisena.** *Entrada en vigor.*

Aquesta Llei entra en vigor el dia 1 del mes següent al de la seva publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat», llevat de la disposició addicional quarta, que ho fa l'endemà de l'esmentada publicació.

Per tant,

Mano a tots els espanyols, particulars i autoritats, que compleixin aquesta Llei i que la facin complir.

Madrid, 4 de desembre de 2007.

JUAN CARLOS R.

El president del Govern,

JOSÉ LUIS RODRÍGUEZ ZAPATERO

## MINISTERI DE LA PRESIDÈNCIA

**20912** *ORDRE PRE/3531/2007, de 29 de novembre, per la qual s'introdueixen modificacions en el Reglament de la circulació aèria aprovat pel Reial decret 57/2002, de 18 de gener, relatives a les regles de vol visual nocturn i a les comunicacions.* («BOE» 291, de 5-12-2007.)

El Reglament de la circulació aèria, aprovat pel Reial decret 57/2002, de 18 de gener, en desplegament de la Llei 48/1960, de 21 de juny, sobre navegació aèria, ha estat objecte de diverses modificacions derivades dels canvis introduïts per l'Organització d'Aviació Civil Internacional (OACI) en els annexos i documents al Conveni de Chicago i la necessitat d'adaptar les operacions de vol a les innovacions tècniques produïdes en matèria d'aeronavegació.

La disposició final primera, «Modificacions de caràcter tècnic», del Reial decret esmentat, faculta la ministra de Foment i el ministre de Defensa per introduir, amb subjecció al que disposa l'Ordre de la Presidència de Govern de 8 de novembre de 1979, per la qual es crea la Comissió Interministerial prevista a l'article 6 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, totes les modificacions de caràcter tècnic que siguin necessàries per a l'adaptació de les operacions de vol a les innovacions tècniques que es produeixin i especialment al que disposa la normativa que contenen els annexos OACI i els tractats i convenis internacionals de què Espanya sigui part.

Fins ara, el tractament rebut pels vols VFR (regles de vol visual) nocturns en el Reglament de la circulació aèria quedava recollit per unes regles específiques denominades «VFRN» (VFR nocturnes), regles que no prevenien l'annex 2 d'OACI (regles de l'aire) ni l'annex 11 d'OACI (serveis de trànsit aeri), ni cap altre país del nostre entorn. Segons recullen els esmentats annexos d'OACI, aquest tipus de vols s'han de considerar vols sota regles visuals subjectes a les condicions que prescriu l'autoritat ATS competent. Per això, és necessari modificar el Reglament de circulació aèria per a la seva harmonització respecte de l'annex 2 i de l'annex 11 d'OACI, en relació amb els vols sota regles visuals; en particular, els vols VFR entre la posta i la sortida del sol o qualsevol període comprès entre la posta i la sortida de sol.

Així mateix, és necessari incorporar a l'ordenament jurídic espanyol l'esmena núm. 43 a l'annex 11 d'OACI; necessitat igualment derivada del Reglament (CE) núm. 2096/2005 de la Comissió, de 20 de desembre de 2005, pel qual s'estableixen requisits comuns per a la prestació de serveis de navegació aèria, que assenyalen com a requisit específic l'annex 11 d'OACI, esmena 43. En concret, per tal de compatibilitzar les disposicions d'OACI que recull l'esmentada esmena relatives al temps mínim necessari de conservació de les gravacions de dades i comunicacions de control de trànsit aeri, amb el termini de 30 dies per a la notificació dels successos de notificació obligatòria que recull el Reial decret 1334/2005, de 14 de novembre, pel qual s'estableix el sistema de notificació obligatòria de successos en l'aviació civil, cal fixar l'esmentat termini de conservació en 45 dies.

Finalment, com a aspectes rellevants de la tramitació es poden esmentar, juntament amb el tràmit d'audiència a les entitats i les associacions representatives d'interessos econòmics, professionals i corporatius directament afectats pel contingut de la norma, l'informe favorable de la Comissió Interministerial entre Defensa i Foment (CIDEFO), de conformitat amb el que disposa el Reial decret Llei 12/1978, de 27 d'abril, sobre fixació i delimitació

de facultats entre els ministeris de Defensa i de Transports i Comunicacions, i 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, dispo:

Article únic. *Modificació del Reglament de la circulació aèria, aprovat pel Reial decret 57/2002, de 18 de gener.*

El Reglament de la circulació aèria aprovat pel Reial decret 57/2002, de 18 de gener, queda modificat de la manera següent:

U. Es modifiquen les definicions i abreviatures que figuren en els capítols 1 i 2 del llibre primer «Definicions i abreviatures» en els termes següents:

1. En el capítol 1, Definicions, del llibre primer, s'hi afegeixen les definicions següents:

«Calendari.

Sistema de referència temporal discret que serveix de base per definir la posició temporal amb resolució d'un dia (1).

Calendari gregorià.

Calendari que s'utilitza generalment; es va establir el 1582 per definir un any que s'aproxima més estretament a l'any tropical que el calendari julià (1).

Nota.—Al calendari gregorià els anys comuns tenen 365 dies i els bixestos 366, i es divideixen en 12 mesos successius.

Referència («datum»).

Qualsevol quantitat o conjunt de quantitats que pugui servir com a referència o base per al càlcul d'altres quantitats (2).

2. En el capítol 1, Definicions, del llibre primer, se suprimeixen les definicions: «Condicions meteorològiques de vol visual nocturn» i «Vol visual (VFR) nocturn».

3. En el capítol 2, Abreviatures, del llibre primer, se suprimeixen les abreviatures: «VFRN» i «VMCN».

Dos. Es modifica el llibre segon «Reglament de l'aire» en els termes següents:

1. En el capítol 2, Aplicació del Reglament de l'aire, del llibre segon, es modifica l'apartat 2.2.2, que queda redactat de la manera següent:

«2.2.2 Compliment del Reglament de l'aire.

L'operació d'aeronaus, tant en vol com a l'àrea de moviment dels aeròdroms, s'ha d'ajustar a les regles generals i, a més, durant el vol:

- a) A les regles de vol visual, o
- b) A les regles de vol per instruments.»

2. En el capítol 3, Regles generals, del llibre segon, es modifiquen els apartats 2.3.3.1.2, 2.3.3.1.4, 2.3.3.4, 2.3.6.2.4 i 2.3.6.5.2.1, que queden redactats de la manera següent:

«2.3.3.1.2 S'ha de presentar un pla de vol abans de fer:

- a) qualsevol vol IFR o part d'aquest vol.
- b) qualsevol vol VFR o part d'aquest vol al qual s'hagi de prestar servei de control de trànsit aeri.

c) qualsevol vol VFR que requereixi el subministrament de serveis d'informació de vol, d'alerta i de recerca i salvament;

d) qualsevol vol dins d'àrees designades o al llarg de rutes designades, quan així ho requereixi l'autoritat ATS competent per facilitar la coordinació amb les dependències militars o amb les dependències dels serveis de trànsit aeri competents en estats adjacents, a fi d'evitar la possible necessitat d'intercepció per a fins d'identificació;

e) qualsevol vol VFR a través de fronteres internacionals.

f) qualsevol vol VFR nocturn.

Poden constituir excepció a la regla esmentada:

- i) els vols militars en missions tàctiques o de defensa aèria,
- ii) els vols de recerca i salvament en missions d'urgència i
- iii) els vols expressament autoritzats per l'autoritat competent.

Els vols exceptuats de presentar un pla de vol detallats a i), ii) i iii) s'han de fer de conformitat amb les regles de vol per instruments o amb les regles de vol visual, segons s'acordi en cada cas amb les dependències dels serveis de trànsit aeri.

L'expressió "pla de vol" s'aplica a la informació sobre els conceptes que conté la descripció del pla de vol, que compregui la totalitat o una part de la ruta de vol i, en els supòsits exceptuats, la informació que s'exigeix quan es tracta d'obtenir autorització per a una part secundària d'un vol, com podria ser si es volgués travessar una aerovia, enlairar-se d'un aeròdrom controlat o aterrar-hi.

Nota.—No és necessària la presentació de pla de vol per al vol VFR en aeròdroms no controlats i en espai aeri classes E, F i G, llevat que es travessi una frontera internacional o que l'autoritat ATS competent ho requereixi per evitar la possible necessitat d'intercepció o que el pilot sol·liciti serveis de trànsit aeri.

2.3.3.1.4 Presentació del pla de vol.

Llevat que l'autoritat ATS competent prescrigui una altra cosa, s'ha de presentar un pla de vol per a un vol al qual s'hagi de subministrar serveis de trànsit aeri amb l'antelació que s'indica a continuació.

a) Presentació del pla de vol abans de la sortida:

1) Vol IFR des d'un aeròdrom no controlat.

a) abans de la sortida si només sol·licita servei d'informació de vol i alerta.

b) almenys 3 hores abans de l'EOBT si sol·licita servei de control o d'assessorament de trànsit aeri i està sotmès a control d'afluència;

c) almenys 60 minuts abans de l'EOBT si sol·licita servei de control o d'assessorament de trànsit aeri i no està sotmès a control d'afluència.

2) Vol VFR des d'un aeròdrom no controlat:

a) abans de la sortida si només sol·licita servei d'informació de vol i alerta;

b) almenys 60 minuts abans de l'EOBT si sol·licita servei de control de trànsit aeri.

3) Vol IFR des d'un aeròdrom controlat:

a) Almenys 3 hores abans de l'EOBT si el vol està sotmès a control d'afluència;

b) Almenys 60 minuts abans de l'EOBT si el vol no està sotmès a control d'afluència.

4) Vol VFR des d'un aeròdrom controlat:

(1) (vegeu norma ISO 19108, Informació geogràfica-Models temporals).

(2) (vegeu norma ISO 19104, Informació geogràfica-Terminologia).»

a) Almenys 60 minuts abans de l'EOBT si surt d'un aeròdrom amb servei H24;

b) Almenys 30 minuts abans de l'EOBT si surt d'un aeròdrom sense servei H24.

b) Presentació del pla de vol durant el vol:

1) En qualsevol moment, si se sol·licita servei d'informació de vol i alerta.

2) Si se sol·licita servei de control o d'assessorament de trànsit aeri, s'ha de presentar el pla de vol en el moment en què hi hagi la seguretat que el rebrà la dependència apropiada dels serveis de trànsit aeri almenys 10 minuts abans de l'hora en què es calculi que l'aeronau ha d'arribar:

a) Al punt previst d'entrada en una àrea de control o en una àrea amb servei d'assessorament; o

b) Al punt d'encreuament amb una aerovia o amb una ruta amb servei d'assessorament.

Nota.—En aquest cas els vols IFR poden patir retard en vol, sobretot si estan subjectes a control d'aflluència.

#### 2.3.3.4 Canvis en el pla de vol.

A reserva del que disposa 2.3.6.2.2., tots els canvis (1) d'un pla de vol presentat per al vol IFR, o per a un vol VFR que es faci com a vol controlat, s'han de notificar com més aviat millor a la dependència corresponent dels serveis de trànsit aeri. Per a altres vols VFR, els canvis importants del pla de vol s'han de notificar com més aviat millor a la dependència corresponent dels serveis de trànsit aeri (2).

2.3.6.2.4 Deteriorament de les condicions meteorològiques fins a quedar per sota de les VMC.

Quan sigui evident que no és factible el vol en VMC de conformitat amb el seu pla de vol actualitzat, el vol VFR que es faci com a vol controlat ha de:

(1) La informació presentada abans de la sortida respecte a l'autonomia o al nombre total de persones transportades a bord, si és inexacta en el moment de la sortida, constitueix un canvi important en el pla de vol i així s'ha de notificar.

(2) Els procediments per presentar canvis dels plans de vol repetitius figuren en el llibre quart.

a) sol·licitar una autorització esmenada que li permeti continuar en VMC, fins al punt de destinació o fins a un aeròdrom d'alternativa, o sortir de l'espai aeri dins del qual es necessita una autorització ATC; o

b) si no pot obtenir una autorització de conformitat amb a), continuar el vol en VMC i notificar a la dependència ATC corresponent les mesures que pren, ja sigui sortir de l'espai aeri de què es tracti o bé aterrar en l'aeròdrom apropiat més pròxim; o

c) sol·licitar autorització per volar d'acord amb les regles de vol per instruments; o

d) si és un vol VFR i vola dins d'una zona de control, sol·licitar autorització per continuar com a vol VFR especial.

2.3.6.5.2.1 Si l'aeronau amb fallada de comunicacions opera en condicions meteorològiques de vol visual, 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 seu vol en condicions meteorològiques de vol visual.

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.

3. En el capítol 4, Regles de vol visual, del llibre segon, es modifiquen els apartats 2.4.1, 2.4.2 i 2.4.3 i s'hi afegeix l'apartat 2.4.3.1, que queden redactats de la manera següent:

«2.4.1. Excepte quan operin amb caràcter de vols VFR especials, els vols VFR s'han de fer de manera que l'aeronau voli en condicions de visibilitat i de distància dels núvols que siguin iguals o superiors a les indicades en la taula següent:

(1) Es refereix a tots els vols controlats.»

Taula de condicions de visibilitat i distància de núvols de vols VFR

Altitud	Classes d'espai aeri	Visibilitat de vol	Distància dels núvols	
			Horitzontal	Vertical
A, o per damunt, d'FL 100 (*).		8 km		
Entre FL 100 i 900 m (3.000 ft) AMSL o 300 m (1.000 ft) AGL, dels dos valors el més gran.	B C D E F G	5 km	1.500 m	300 m (1.000 ft)
A, o per sota, de 900 m (3.000 ft) AMSL o 300 m (1.000 ft) AGL, dels dos valors el més gran	B C D E F G	5 km (**)	Lliure de núvols i amb la superfície a la vista.	

(\*) Quan l'altitud de transició és inferior a 3.050 m (10.000 ft) AMSL, s'ha d'utilitzar l'FL 100 en comptes de 10.000 ft.

(\*\*) Quan així ho prescrigui l'autoritat ATS competent,:

a) es poden permetre visibilitats de vol inferiors, fins a 1.500 m, per als vols que es facin:

1) a velocitats que en les condicions de visibilitat predominants donin l'oportunitat adequada per observar el trànsit, o qualsevol obstacle, amb temps suficient per evitar una col·lisió; o

2) en circumstàncies en què hi hagi normalment poques probabilitats de trobar trànsit, com en àrees d'escàs volum de trànsit i per efectuar treballs aeris a poca altura.

b) Els helicòpters poden estar autoritzats a volar amb una visibilitat de vol inferior a 1.500 m si maniobren a una velocitat que done oportunitat adequada per observar el trànsit, o qualsevol obstacle, amb el temps suficient per evitar una col·lisió.

2.4.2 Sostre de núvols i visibilitat per a operacions de vol VFR en aeròdroms/heliports.

Excepte quan ho autoritzi la dependència ATC, en vol VFR no s'ha d'enlairar de cap aeròdrom/heliport controlat ni aterrar-hi, situat dins o fora d'una CTR, ni s'ha d'entrar en l'ATZ ni en el circuit de trànsit de l'aeròdrom esmentat si:

- a) el sostre de núvols és inferior a 450 m (1.500 ft); o
- b) la visibilitat en terra és inferior a 5 km.

2.4.3. Els vols VFR, entre la posta i la sortida del sol o durant qualsevol altre període entre la posta i la sortida del sol que pugui prescriure l'autoritat ATS competent, s'han de fer de conformitat amb les condicions que prescriu l'autoritat esmentada.

2.4.3.1 Equip d'aeronau per a vols visuals nocturns.

L'aeronau per a vols visuals, entre la posta i la sortida del sol o durant qualsevol altre període entre la posta i la sortida del sol, ha d'estar proveïda de:

- a) els instruments i l'equip de comunicacions i navegació prescrits per a aeronaus en vol IFR nocturn, i

b) transponedor SSR en estat operatiu amb mode A/3 i capacitat per a 4.096 claus de resposta i, quan es requereixi en l'espai aeri en què s'ha de volar, dispositiu de transmissió automàtica d'altitud de pressió en mode C.»

4. En el capítol 4, Regles de vol visual, del llibre segon, se suprimeixen els apartats 2.4.11 i tots els subapartats corresponents des del 2.4.11.1 al 2.4.11.20, tots dos inclusivament.

Tres. Es modifica el llibre tercer, «Serveis de trànsit aeri», en els termes següents:

1. En el capítol 2, Generalitats, del llibre tercer, es modifiquen els apartats 3.2.5.2.2.1.1, 3.2.6.1, 3.2.6.3, 3.2.28.2 i s'hi afegeixen els apartats 3.2.29, 3.2.29.1, 3.2.29.2 i els seus subapartats corresponents, que queden redactats de la manera següent:

«3.2.5.2.2.1.1 Es designen com a espai aeri de classes B, C o D les parts de l'espai aeri controlat, en les quals es determini que també s'ha de subministrar servei de control de trànsit aeri als vols VFR.

3.2.6.1 L'espai aeri ATS es classifica i es designa de conformitat amb el que s'indica a continuació:

Classe A. Només es permeten vols IFR, tots els vols estan subjectes al servei de control de trànsit aeri i estan separats els uns dels altres.

Classe B. Es permeten vols IFR i VFR, tots els vols estan subjectes al servei de control de trànsit aeri i estan separats els uns dels altres.

Classe C. Es permeten vols IFR i VFR, tots els vols estan subjectes al servei de control de trànsit aeri i:

a) els vols IFR estan separats d'altres vols IFR i dels vols VFR,

b) els vols VFR estan separats dels vols IFR i reben informació de trànsit respecte d'altres vols VFR.

Classe D. Es permeten vols IFR i VFR, tots els vols estan subjectes al servei de control de trànsit aeri i:

a) els vols IFR estan separats d'altres vols IFR i reben informació de trànsit respecte dels vols VFR,

b) els vols VFR reben informació de trànsit respecte de tots els altres vols.

Classe E. Es permeten vols IFR i VFR, els vols IFR estan subjectes al servei de control de trànsit aeri i:

a) els vols IFR estan separats d'altres vols IFR i reben informació de trànsit respecte dels vols VFR en la mesura que sigui possible,

b) els vols VFR reben informació de trànsit respecte dels vols IFR en la mesura que sigui possible.

Classe F. Es permeten vols IFR i VFR, tots els vols IFR participants reben servei d'assessorament de trànsit aeri i tots els vols VFR reben servei d'informació de vol, si ho sol·liciten.

Classe G. Es permeten vols IFR i VFR, i tots els vols reben servei d'informació de vol, si ho sol·liciten.

3.2.6.3 Els requisits per als vols dins de cada classe d'espai aeri són els que indica la taula que figura a continuació:

*Classificació de l'espai aeri ATS. Serveis subministrats i requisits de vol*

Classe	Tipus de vol	Separació proporcionada	Serveis subministrats	Limitacions de velocitat	Requisits de radio-comunicacions	Subjecte a autorització ATC
A	Només IFR	Totes les aeronaus.	ATC	No s'aplica.	Contínua en els dos sentits.	Sí
B	IFR	Totes les aeronaus.	ATC	No s'aplica.	Contínua en els dos sentits.	Sí
	VFR	Totes les aeronaus.	ATC	No s'aplica.	Contínua en els dos sentits.	Sí
C	IFR	IFR/IFR/IFR/VFR	ATC	No s'aplica.	Contínua en els dos sentits.	Sí
	VFR	VFR/IFR	1) ATC per a separació d'IFR 2) Informació de trànsit VFR/VFR (i assessorament anticollisió a sol·licitud).	250 kt IAS per sota de 3.050m (10.000 ft) AMSL**.	Contínua en els dos sentits.	Sí

Classe	Tipus de vol	Separació proporcionada	Serveis subministrats	Limitacions de velocitat	Requisits de radio-comunicacions	Subjecte a autorització ATC
D	IFR	IFR/IFR	ATC, informació de trànsit sobre vols VFR inclosa (i assessorament anticollisió a sol·licitud).	250 kt IAS per sota de 3.050m (10.000 ft) AMSL**.	Contínua en els dos sentits.	Sí
	VFR	Cap.	1) ATC i 2) Informació de trànsit VFR/VFR i VFR/IFR (i assessorament anticollisió a sol·licitud).	250 kt IAS per sota de 3.050m (10.000 ft) AMSL**.	Contínua en els dos sentits.	Sí
E	IFR	IFR/IFR	ATC i informació de trànsit sobre vols VFR en la mesura que sigui possible.	250 kt IAS per sota de 3.050m (10.000 ft) AMSL**.	Contínua en els dos sentits.	Sí
	VFR	Cap.	Informació de trànsit en la mesura que sigui possible.	250 kt IAS per sota de 3.050m (10.000 ft) AMSL**.	No.	No
F	IFR	IFR/IFR	Servei d'assessorament de trànsit, servei d'informació de vol.	250 kt IAS per sota de 3.050m (10.000 ft) AMSL**.	Contínua en els dos sentits.	No
	VFR	Cap.	Servei d'informació de vol.	250 kt IAS per sota de 3.050m (10.000 ft) AMSL**.	No.	No
G	IFR	Cap.	Servei d'informació de vol.	250 kt IAS per sota de 3.050m (10.000 ft) AMSL**.	Contínua en els dos sentits.	No
	VFR	Cap.	Servei d'informació de vol.	250 kt IAS per sota de 3.050m (10.000 ft) AMSL**.	No.	No

\* Quan l'altitud de transició és inferior a 3.050 m (10.000 ft) AMSL, s'ha d'utilitzar el nivell de vol 100 en comptes de 10.000 ft.

\*\* Excepte els vols militars en missions operatives o de defensa aèria, o quan les seves característiques d'actuació no ho permetin.

Quan les parts de l'espai aeri ATS proposades es juxtaposin verticalment, és a dir, l'una a sobre d'una altra, els vols a un nivell comú han de complir els requisits corresponents a la classe d'espai aeri menys restrictiva i se'ls han de prestar els serveis aplicables a aquesta classe. En aplicar-se aquests criteris s'ha de considerar, per tant, que l'espai aeri de classe B és menys restrictiu que el de classe A; que l'espai aeri de classe C és menys restrictiu que el de classe B, etc.

3.2.28.2 L'Estat ha d'establir el nivell acceptable i els objectius de seguretat aplicables al subministrament de l'ATS dins de l'espai aeri i en els aeròdroms. Si són aplicables, s'han d'establir els nivells de seguretat i els objectius de seguretat mitjançant acords regionals de navegació aèria.

Nota.—Es pot especificar el nivell acceptable de seguretat en termes qualitius o quantitius. Els següents són exemples de mesures que es podrien aplicar per expressar el grau de seguretat acceptable:

- una probabilitat màxima d'un succés indesitjable, com ara col·lisió, pèrdua de la separació o incursió a la pista;
- un nombre màxim d'accidents per hora de vol;
- un nombre màxim d'incidents per moviments d'aeronaus; i
- un nombre màxim d'alertes de conflicte a curt termini vàlides per moviment d'aeronaus.

3.2.29 Sistema de referències comunes.

3.2.29.1 Sistema de referència horitzontal.

3.2.29.1.1 El Sistema Geodèsic Mundial-1984 (WGS-84) s'ha d'utilitzar com a sistema de referència (geodèsica) horitzontal per a la navegació aèria. Les coordenades geogràfiques aeronàutiques, publicades (que indiquin la latitud i la longitud) s'han d'expressar en funció de la referència geodèsica del WGS-84.

Nota.—En el Manual del sistema geodèsic mundial-1984 (WGS-84) (Doc. 9674) d'OACI figuren textos d'orientació amplis relatius al WGS 84.

3.2.29.2 Sistema de referència vertical.

3.2.29.2.1 La referència al nivell mitjà del mar (MSL) que proporciona la relació de l'altura (elevacions) relacionades amb la gravetat respecte d'una superfície coneguda com a geoide s'ha d'utilitzar com a sistema de referència vertical per a la navegació aèria.

3.2.29.3 Sistema de referència temporal.

3.2.29.3.1 El calendari gregorià i el temps universal coordinat (UTC) s'han d'utilitzar com a sistema de referència temporal per a la navegació aèria.

3.2.29.3.2 Quan en les cartes s'utilitzi un sistema de referència temporal diferent, s'ha d'indicar així a GEN 2.1.2 de la publicació d'informació aeronàutica (AIP).»

2. En el capítol 3, Servei de control de trànsit aeri, del llibre tercer es modifiquen els apartats 3.3.1, 3.3.3 i 3.3.9, i s'inclou en aquest últim un nou punt, i queden redactats de la manera següent:

«3.3.1 Aplicació.

S'ha de subministrar servei de control de trànsit aeri:

- a) a tots els vols IFR en l'espai aeri de classes A, B, C, D i E;
- b) a tots els vols VFR en l'espai aeri de classes B, C i D;
- c) a tots els vols VFR especials;
- d) a tot el trànsit d'aeròdrom en els aeròdroms controlats.

3.3.3.3 Les autoritzacions concedides per les dependències de control de trànsit aeri proporcionen separació:

- a) entre tots els vols en l'espai aeri classes A i B;
- b) entre els vols IFR en l'espai aeri de classes C, D i E;
- c) entre vols IFR i VFR en l'espai aeri de classe C;
- d) entre vols IFR i vols especials VFR;
- e) entre vols especials VFR, quan així ho prescriu l'autoritat ATS competent,

excepte que, quan ho sol·liciti una aeronau, o ho proposi una dependència ATC i ho accepti l'aeronau, i només que el procediment hagi estat prèviament aprovat per l'autoritat ATS competent per als casos enumerats a b), en l'espai aeri de classes D i E, un vol pot ser autoritzat sense proporcionar-li separació respecte d'una part específica del vol que es porti a terme en condicions meteorològiques visuals.

3.3.9 Ús de radar de moviment en la superfície (SMR).

3.3.9.1 Es recomana que, quan no es disposi d'observació visual de la totalitat o de part de l'àrea de maniobres o per complementar les observacions visuals, s'utilitzi el radar de moviment en la superfície (SMR), proporcionat d'acord amb les disposicions de l'annex 14, vol. I, d'OACI, o un altre equip de vigilància adequat, per complementar les observacions visuals de l'àrea de maniobres als efectes de:

- a) vigilar els moviments de les aeronaus i vehicles a l'àrea de maniobres;
- b) proporcionar informació de direcció als pilots i conductors de vehicles, segons sigui necessari;
- c) proporcionar assessorament i assistència per al moviment segur i eficient d'aeronaus o vehicles a l'àrea de maniobres.

Nota.—En l'adjunt 3 de l'apèndix Z figura un text d'orientació sobre l'ús del radar de moviment en la superfície (SMR), útil per ajudar al control de les aeronaus i dels vehicles a l'àrea de maniobres.»

3. En el capítol 4, Servei d'informació de vol, del llibre tercer es modifica l'apartat 3.4.2.4, que queda redactat de la manera següent:

«3.4.2.4 A més del que disposa 3.4.2.1, el servei d'informació de vol subministrat als vols VFR ha d'incloure informació sobre les condicions del trànsit i meteorològiques al llarg de la ruta de vol, que puguin fer que no sigui possible operar en condicions de vol visual.»

4. En el capítol 6, Necessitats dels serveis de trànsit aeri en matèria de comunicacions, del llibre tercer s'hi afegeixen els apartats 3.6.1.1.3, 3.6.2.3.6 i 3.6.3.1.3, i es modifiquen els apartats 3.6.2.2.3.7, 3.6.2.2.3.8, 3.6.4.1.1 i 3.6.4.1.2, que queden redactats de la manera següent:

«3.6.1.1.3 Els registres dels canals de comunicacions, segons es requereix al paràgraf 3.6.1.1.2, s'han de conservar per un període de 45 dies.

3.6.2.2.3.7 Totes les instal·lacions de comunicacions orals directes o per enllaç de dades entre diferents dependències dels serveis de trànsit aeri, així com entre les dependències dels serveis de trànsit aeri civils i altres dependències que es descriuen a 3.6.2.2.2.1 i 3.6.2.2.2.2, han de disposar de registre automàtic.

3.6.2.2.3.8 Els registres de dades i comunicacions, segons es requereix als paràgrafs 3.6.2.2.3.3 i 3.6.2.2.3.7, s'han de conservar per un període mínim de 45 dies.

3.6.2.3.6 Els registres de dades i comunicacions, segons es requereix al 3.6.2.3.5, s'han de conservar per un període mínim de 45 dies.

3.6.3.1.3 Els registres de dades i comunicacions, segons es requereix al 3.6.3.1.2, s'han de conservar per un període mínim de 45 dies.

3.6.4.1.1 Les dades de vigilància obtingudes de l'equip radar primari i secundari o de l'ADS o altres sistemes de vigilància que s'utilitzen com a ajuda als serveis de trànsit aeri s'han de registrar automàticament, per poder utilitzar-les en la investigació d'accidents i incidents, recerca i salvament, control del trànsit aeri, i en l'avaluació dels sistemes de vigilància i instrucció del personal.

3.6.4.1.2 Les gravacions automàtiques s'han de conservar per un període mínim de 45 dies. Quan les gravacions siguin pertinents a la investigació d'accidents i incidents, s'han de conservar més temps, fins que sigui evident que ja no són necessàries.»

5. En el capítol 7, Requisits dels serveis de trànsit aeri respecte a informació, del llibre tercer es modifiquen els apartats 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 i 3.7.1.4.6, que queden redactats de la manera següent:

«3.7.1.2.1 S'han de proporcionar als centres d'informació de vol i als centres de control d'àrea informació SIGMET i AIRMET, aeronotificacions especials, i informes i pronòstics meteorològics actuals, i s'ha de donar una importància especial a l'esdeveniment o a l'esdeveniment probable de l'empitjorament d'un element meteorològic tan aviat com es pugui determinar. Aquests informes i pronòstics s'han de referir a la regió d'informació de vol o a l'àrea de control i a totes les altres àrees que es puguin determinar sobre la base dels acords regionals de navegació aèria.

3.7.1.2.1.1 Determinats canvis de les condicions meteorològiques s'interpreten com a empitjorament d'un element meteorològic encara que correntment no es consideri així (1).

3.7.1.3.1 A les dependències que subministren servei de control d'aproximació, se'ls ha de proporcionar informes i pronòstics meteorològics actualitzats corresponents a l'espai aeri i als aeròdroms que les afectin.

(1) L'augment de la temperatura pot afectar adversament a l'operació de determinats tipus d'aeronaus.

Els informes especials i les esmenes dels pronòstics s'han de comunicar a les dependències que subministren servei de control d'aproximació tan aviat com siguin necessaris, de conformitat amb els criteris establerts, sense esperar el proper informe o pronòstic ordinari.

Quan s'utilitzin sensors múltiples, s'han d'assenyalar clarament els presentadors visuals amb els quals estan connectats, per tal d'identificar la pista i la secció de la pista que correspon a cada sensor (1).

3.7.1.3.2 A les dependències que subministren servei de control d'aproximació, se'ls han de facilitar dades actuals de pressió per al reglatge d'altímetres, respecte als llocs especificats per la dependència que subministri el servei de control d'aproximació.

3.7.1.3.3 Les dependències que subministren servei de control d'aproximació per a l'aproximació final, l'aterratge i l'enlairament, han d'estar equipades amb presentadors visuals per conèixer el vent en la superfície.

Els presentadors visuals han d'estar relacionats amb els mateixos punts d'observació i han d'obtenir les seves lectures dels mateixos sensors a què estan connectats els corresponents presentadors visuals instal·lats a la torre de control d'aeròdrom i a l'estació meteorològica, quan hi hagi aquesta estació.

3.7.1.3.4 Les dependències que subministren servei de control d'aproximació per a l'aproximació final, l'aterratge i l'enlairament, en aeròdroms en què els valors de l'abast visual a la pista es mesuren per mitjans instrumentals, s'han d'equipar amb presentadors visuals que permetin la lectura del valor o dels valors actuals de l'abast visual a la pista.

Els presentadors visuals s'han de relacionar amb els mateixos punts d'observació i han d'obtenir les seves lectures dels sensors a la pista que els corresponents presentadors visuals instal·lats a la torre de control d'aeròdrom i a l'estació meteorològica, quan hi hagi aquesta estació.

Es recomana que les dependències que subministren servei de control d'aproximació per a l'aproximació final, l'aterratge i l'enlairament en aeròdroms en què l'altura de la base de núvols es mesura per mitjans instrumentals estiguin equipades amb presentadors visuals que permetin la lectura dels valors actuals de l'altura de la base de núvols. Aquests presentadors visuals s'han de relacionar amb els mateixos punts d'observació i obtenir les seves lectures dels mateixos sensors que els corresponents presentadors visuals instal·lats a la torre de control d'aeròdrom i a l'estació meteorològica, quan hi hagi aquesta estació.

3.7.1.4.3 Les torres de control d'aeròdrom han d'estar equipades amb presentadors visuals per conèixer el vent en la superfície.

Els presentadors visuals han d'estar relacionats amb els mateixos punts d'observació i han d'obtenir les seves lectures dels mateixos sensors a què estiguin connectats els corresponents presentadors visuals instal·lats a l'estació meteorològica, quan hi hagi aquesta estació.

Quan s'utilitzin sensors múltiples, s'han d'assenyalar clarament els indicadors amb els quals estan connectats, per tal d'identificar la pista i la secció de pista que correspon a cada sensor.

3.7.1.4.4 Les torres de control d'aeròdrom en aeròdroms on l'abast visual a la pista es mesuri per mitjans instrumentals s'han d'equipar amb presentadors visuals que permetin la lectura del valor o dels valors actuals de l'abast visual en la pista.

Aquests presentadors visuals s'han de relacionar amb els mateixos punts d'observació i han d'obtenir les seves lectures dels mateixos sensors que els corresponents presentadors visuals instal·lats a l'estació meteorològica, quan hi hagi aquesta estació.

En la mesura que sigui possible, les torres de control d'aeròdrom en aeròdroms en què l'altura de la base de núvols es mesura per mitjans instrumentals han d'estar equipades amb presentadors visuals que permetin la lectura dels valors actuals de l'altura de la base de núvols. Aquests presentadors visuals s'han de relacionar amb els mateixos punts d'observació i han d'obtenir les seves lectures dels mateixos sensors a què estiguin connectats els corresponents presentadors visuals instal·lats en l'estació meteorològica, quan hi hagi aquesta estació.

3.7.1.4.5 A les torres de control d'aeròdrom se'ls ha de proporcionar, quan sigui possible, informació quant al cisallament del vent que pugui perjudicar les aeronaus en les trajectòries d'aproximació o d'enlairament, o durant l'aproximació en circuit, i les aeronaus a la pista durant el recorregut d'aterratge o la carrera d'enlairament.

3.7.1.4.6 A les torres de control d'aeròdrom i a les dependències pertinents se'ls han de proporcionar avisos d'aeròdrom.

Nota.—Les condicions meteorològiques per a les quals s'expedeixen avisos d'aeròdrom figuren a l'annex 3 d'OACI, apèndix 6.»

Quatre.—Es modifica el llibre quart, «Procediments per als serveis de navegació aèria», en els termes següents:

1. En el capítol 3, Servei de control d'àrea, del llibre quart es modifica l'apartat 4.3.1.1, que queda redactat de la manera següent:

«4.3.1.1 S'ha de proporcionar separació vertical o horitzontal:

- a) entre qualsevol dels vols en l'espai aeri de classes A i B;
- b) entre vols IFR en l'espai aeri de classes C, D i E;
- c) entre vols IFR i els vols VFR en l'espai aeri de classe C;
- d) entre els vols IFR i els vols VFR especials; i
- e) entre vols VFR especials, quan així ho prescriu l'autoritat ATS competent,

excepte, per als casos indicats en a), b) i c), durant les hores diürnes quan s'hagin autoritzat els vols per pujar o descendir amb la condició que mantinguin la seva pròpia separació i restin en condicions meteorològiques visuals.»

2. En el capítol 5, Servei de control d'aeròdrom, del llibre quart se suprimeixen els apartats 4.5.18, 4.5.18.1, 4.5.18.2, 4.5.18.3, 4.5.18.4, 4.5.18.5 i 4.5.18.6.

Disposició final primera. *Aplicació del dret de la Unió Europea.*

Per aquesta Ordre s'incorpora al dret espanyol l'esmena 43 a l'annex 11 del Conveni de Chicago, de conformitat amb el que exigeix l'annex II del Reglament (CE) núm. 2096/2005 de la Comissió, de 20 de desembre de 2005, pel qual s'estableixen requisits comuns per a la prestació de serveis de navegació aèria.

Disposició final segona. *Entrada en vigor.*

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

Madrid, 29 de novembre de 2007.—La vicepresidenta primera del Govern i ministra de la Presidència, María Teresa Fernández de la Vega Sanz.

(1) Vegeu 3.7.1.2.1.1.