

I. DISPOSICIONS GENERALS

MINISTERI DE FOMENT

12893 *Reial decret 1070/2015, de 27 de novembre, pel qual s'aproven les normes tècniques de seguretat operacional d'aeròdroms d'ús restringit i es modifiquen el Reial decret 1189/2011, de 19 d'agost, pel qual es regula el procediment d'emissió dels informes previs al planejament d'infraestructures aeronàutiques, establiment, modificació i obertura al trànsit d'aeròdroms autonòmics, i l'Ordre de 24 d'abril de 1986, per la qual es regula el vol en ultralleuger.*

La Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria, en el seu article 40, estableix l'obligació dels gestors d'aeròdroms, aeroports i altres instal·lacions aeroportuàries de complir les condicions de seguretat exigides en relació amb el disseny, construcció, ús i funcionament de la instal·lació que gestionen. En relació amb els aeròdroms d'ús públic, el Reial decret 862/2009, de 14 de maig, pel qual s'aproven les normes tècniques de disseny i operació d'aeròdroms d'ús públic i el Reglament de certificació i verificació d'aeroports i altres aeròdroms d'ús públic, desplega el que disposa el precepte esmentat aplicant, amb les adaptacions necessàries, l'annex 14 al Conveni d'aviació civil internacional (Chicago 1944), així com els requisits de certificació que exigeix el Reglament (CE) 216/2008 del Parlament Europeu i del Consell, de 20 de febrer de 2008, sobre normes comunes en l'àmbit de l'aviació civil i pel qual es crea una Agència Europea de Seguretat Aèria, i es deroga la Directiva 91/670/CE, del Consell, el Reglament (CE) núm. 1592/2002 i la Directiva 2004/36/CE.

Respecte dels aeròdroms d'ús restringit, la normativa comunitària no ha considerat necessari sotmetre'ls a unes normes comunes, però sí que ha incidit en la necessitat que els estats regulin mitjançant una normativa tècnica el règim de comprovació dels aeròdroms d'ús restringit. Així, el considerant 6 del Reglament (CE) núm. 1108/2009 del Parlament Europeu i del Consell, de 21 d'octubre de 2009, pel qual es modifica el Reglament (CE) núm. 216/2008 pel que fa a aeròdroms, gestió del trànsit aeri i serveis de navegació aèria i es deroga la Directiva 2006/23/CE, estableix que, en l'àmbit no cobert pel reglament en relació amb les infraestructures aeronàutiques, els estats membres han d'adoptar mesures proporcionades per incrementar el nivell general de seguretat de l'aviació recreativa i de tot el transport aeri comercial. En l'actualitat, l'única regulació existent sobre això és l'Ordre 1957/1966, de 26 d'octubre, sobre condicions i normes per a aeròdroms privats («Butlletí Oficial del Ministeri de l'Aire», núm. 130, de 29 d'octubre de 1966).

En aquest context, aquest Reial decret, en l'exercici de les competències exclusives de l'Estat en matèria de control de l'espai aeri i trànsit aeri, en les quals s'incardina la seguretat operacional, estableix les normes tècniques de seguretat operacional exigibles als aeròdroms d'ús restringit, entenent com a tals aquelles infraestructures, inclosos els heliports, en què no es poden dur a terme operacions de transport aeri comercial de passatgers, mercaderies i correu, inclosos aerotaxi, de conformitat amb la definició d'aeròdrom d'ús públic i restringit consagrada pel Reial decret 862/2009, de 14 de maig, a la qual remet aquest Reial decret. Els aeròdroms d'ús restringit, per tant, estan destinats a la realització d'altres activitats aèries molt variades, entre d'altres, l'aviació privada i esportiva, els treballs aeris o les escoles de vol.

No obstant això, els estàndards internacionals establerts per a les infraestructures destinades al transport aeri, amb les adaptacions adequades, s'han pres com a referència per determinar les normes tècniques de seguretat operacional exigibles als aeròdroms d'ús restringit, i s'han establert els requisits mínims essencials per garantir la seguretat operacional tenint en compte l'aeronau crítica per a la qual està dissenyat l'aeròdrom i el tipus d'operacions a què es destina. El caràcter essencial de les normes tècniques determina que no hi pugui haver exempcions al seu compliment. Addicionalment, la

determinació de les normes tècniques de seguretat operacional es fa amb prou flexibilitat com per permetre aplicar-les a les diferents infraestructures.

A més, per facilitar-ne l'aplicació i ús per part dels interessats, aquest Reial decret aprova els mitjans acceptables de compliment de conformitat amb els quals s'acredita el compliment de les normes tècniques referides, sense perjudici que aquest es pugui acreditar amb mitjans alternatius de compliment sempre que un estudi de seguretat justifiqui que s'assoleix un nivell de seguretat operacional equivalent.

Els mitjans acceptables de compliment de les normes tècniques s'han desenvolupat, amb les adaptacions adequades a aquestes infraestructures d'ús restringit, a partir de les últimes esmenes de l'annex 14 al Conveni d'aviació civil internacional, aplicables des del 14 de novembre de 2013, en concret l'edició 6a, esmena 11A del volum I per als aeròdroms, i l'edició 4a, esmena 5 del volum II per als heliports.

La flexibilitat i proporcionalitat en l'establiment de les normes tècniques de seguretat operacional i els mitjans acceptables de compliment determinen el seu acomodament al tipus d'operacions a què es destina la infraestructura. Així, amb caràcter general, i sense perjudici que s'estableixin singularitats específiques per a les infraestructures en què duguin a terme determinades operacions, s'adopten mitjans acceptables de compliment comuns per als aeròdroms en què es duguin a terme operacions de transport sanitari, contra incendis, d'emergències, els que són base d'escoles de vol, de centres de manteniment i vols turístics, independentment del fet que aquestes infraestructures prestin serveis als usuaris en general o limitin el seu ús a aquells usuaris autoritzats expressament pel gestor de l'aeròdrom. Així mateix, aquests mitjans acceptables de compliment són aplicables a les infraestructures destinades exclusivament a l'aviació general obertes a l'ús de qualsevol usuari, en considerar que donada la generalitat del seu ús li són exigibles mitjans més estrictes que els requerits als aeròdroms privats. Per a aquests últims, atenent el tipus d'operacions que s'hi poden dur a terme, així com les limitacions d'accés a determinats usuaris, se simplifiquen en alguns aspectes les normes tècniques de seguretat operacional exigibles, així com els mitjans de compliment.

La qualificació com a aeròdrom d'ús públic o restringit, en conseqüència, es refereix al tipus d'operacions que es poden dur a terme a la infraestructura i no considera si l'aeròdrom està obert a tots els usuaris o és d'ús particular dels seus propietaris i les persones autoritzades per aquests.

D'altra banda, aquest Reial decret estableix els mecanismes de cooperació i coordinació necessaris per integrar adequadament la competència exclusiva de les comunitats autònomes sobre aeròdroms.

D'una banda, dota d'eficàcia a l'efecte de compliment de les normes tècniques de seguretat operacional les disposicions de caràcter general adoptades per les comunitats autònomes en l'exercici de les seves competències sobre el disseny de les infraestructures, sempre que hagin estat objecte d'un informe favorable per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria. Aquest informe de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria té caràcter vinculant pel que fa a la preservació de les competències estatals en matèria de normes tècniques de seguretat operacional de la infraestructura.

De l'altra, a l'efecte de procediment, es preveu expressament que la supervisió duta a terme per la comunitat autònoma en el procediment d'autorització previ a l'obertura al trànsit acredita davant l'Agència Estatal de Seguretat Aèria el compliment de les normes tècniques en matèria de seguretat operacional. Quan, de conformitat amb la normativa autonòmica aplicable, la comunitat autònoma no supervisi en aquests procediments les normes tècniques aplicables, és necessària la comprovació per part de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, si s'escau, mitjançant els mecanismes de cooperació addicionals que siguin procedents, del compliment de les relatives a la seguretat operacional, sense perjudici que aquest pronunciament s'incardini, si així ho preveu la normativa autonòmica, en el procediment d'autorització que aquesta tramiti. Per preservar les competències estatals sobre seguretat operacional, els mitjans alternatius de compliment dels quals pretengui fer ús l'aeròdrom han de ser aprovats o ser objecte d'un informe amb caràcter vinculant per part de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, que és, en tot cas, la que ha

d'aprovar els estudis aeronàutics de seguretat, que justifiqui que aquests mitjans ofereixen un nivell de seguretat operacional equivalent.

Es preveuen, a més, mecanismes addicionals de cooperació que donin la màxima flexibilitat perquè es pugui arribar als acords que corresponguin per satisfer les necessitats concretes de cada situació.

Se salvaguarden així les competències respectives, alhora que es garanteix l'aplicació dels principis de cooperació i confiança mútua i de simplificació de càrregues administratives, establerts a la Llei 20/2013, de 9 de desembre, de garantia de la unitat de mercat.

Finalment, als efectes de comprovació del compliment de les condicions de seguretat operacional en els aeròdroms d'ús restringit, aquest Reial decret salvaguarda les competències respectives.

Aquest Reial decret, a més, modifica el Reial decret 1189/2011, de 19 d'agost, pel qual es regula el procediment d'emissió dels informes previs al planejament d'infraestructures aeronàutiques, establiment, modificació i obertura al trànsit d'aeròdroms autonòmics, per flexibilitzar el concepte d'aeròdrom eventual i equiparar el tractament de la comprovació del compliment de les normes tècniques de seguretat operacional d'aeròdroms d'ús restringit en la tramitació dels informes que preveu l'article 9.2 de la Llei 21/2003, de 7 de juliol, al que preveu la norma esmentada en matèria de certificació d'aeroports o verificació d'aeroports i altres aeròdroms d'ús públic.

A més, s'adequa el règim vigent en matèria d'operacions d'aeronaus ultralleugeres, atès que, un cop establertes les normes tècniques de seguretat operacional de la infraestructura, el seu compliment satisfà les necessitats de seguretat que cobrien els centres de vol regulats a l'Ordre de 24 d'abril de 1986, per la qual es regula el vol d'ultralleuger. Així, se suprimeixen els centres de vol i s'adequa el règim de les escoles de vol, caps de vol i requisits per a l'exercici de l'operació.

En la tramitació d'aquest Reial decret, que es dicta de conformitat amb l'habilitació al Govern prevista a la disposició final quarta de la Llei 48/1960, de 21 de juliol, sobre navegació aèria, i a la disposició final tercera de la Llei 21/2003, de 7 de juliol, s'ha tingut en compte el parer de les comunitats autònomes i s'ha donat audiència al sector i al Consell de Consumidors i Usuaris.

En virtut d'això, a proposta de la ministra de Foment, amb l'aprovació prèvia del ministre d'Hisenda i Administracions Públiques, d'acord amb el Consell d'Estat i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres a la reunió del dia 27 de novembre de 2015,

DISPOSO:

CAPÍTOL I

Disposicions generals

Article 1. *Objecte.*

Aquest Reial decret té per objecte establir les normes tècniques de seguretat operacional dels aeròdroms civils d'ús restringit i les limitacions d'ús i operació per raons de seguretat operacional, així com aprovar els mitjans acceptables de compliment de les normes tècniques esmentades i regular el procediment per comprovar-ne l'aplicació i la informació que sobre aquests aeròdroms s'ha de divulgar, si s'escau, a través de la publicació d'informació aeronàutica (AIP).

Article 2. *Àmbit d'aplicació.*

1. Aquest Reial decret és aplicable als aeròdroms d'ús restringit establerts en territori espanyol.
2. Queden exclosos de l'àmbit d'aplicació d'aquest Reial decret els aeròdroms eventuals d'ús restringit. A aquests efectes, són aeròdroms eventuals els definits a

l'article 2, lletra b), del Reial decret 1189/2011, de 19 d'agost, pel qual es regula el procediment d'emissió dels informes previs al planejament d'infraestructures aeronàutiques, establiment, modificació i obertura al trànsit d'aeròdroms autonòmics.

L'exclusió de l'àmbit d'aplicació d'aquest Reial decret dels aeròdroms eventuais no eximeix l'operador del deure de disposar de les autoritzacions pertinents de conformitat amb la normativa que sigui aplicable i del permís del propietari de la superfície.

Article 3. *Definicions.*

Als efectes d'aquest Reial decret s'entén per:

a) Gestor, el titular de l'aeròdrom o la persona física o jurídica designada per aquest per fer les tasques de gestió de la infraestructura, amb les obligacions que determina l'article 40 de la Llei de 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria.

b) Aeròdrom d'ús restringit, qualsevol infraestructura, inclosos els destinats a aeronaus ultralleugeres, hidroaeròdroms i heliports, diferent dels aeròdroms d'ús públic definits a l'article 1.3 del Reial decret 862/2009, de 14 de maig, pel qual s'aproven les normes tècniques de disseny i operació d'aeròdroms d'ús públic, i el Reglament de certificació i verificació d'aeroports i altres aeròdroms d'ús públic.

Article 4. *Classificació dels aeròdroms d'ús restringit.*

Als efectes del compliment de les normes tècniques de seguretat operacional que estableix aquest Reial decret, els aeròdroms d'ús restringit es classifiquen en:

a) Aeròdroms restringits especialitzats, d'ara endavant aeròdroms especialitzats, aquells en què es duguin a terme operacions de transport sanitari, lluita contra incendis i transport dels mitjans adscrits a contra incendis, manteniment en base, escoles de vol o vols turístics, independentment del fet que el seu ús estigui limitat als usuaris expressament autoritzats pel seu gestor o que ofereixin els seus serveis a qualsevol usuari.

Així mateix, es consideren aeròdroms especialitzats els destinats a les operacions d'aviació general que ofereixin els seus serveis a tots els usuaris.

b) Aeròdroms restringits d'ús privat, d'ara endavant aeròdroms d'ús privat, aquells que només poden utilitzar el titular de la instal·lació aeroportuària i les persones a les quals el seu gestor permeti l'accés per dur a terme operacions diferents de les que preveu el primer paràgraf de la lletra a).

Article 5. *Competències.*

1. L'Agència Estatal de Seguretat Aèria és competent per:

a) Exercir la funció d'inspecció, auditoria i supervisió del compliment de les condicions de seguretat operacional establertes en aquest Reial decret i en les seves disposicions de desplegament i aplicació.

L'exercici d'aquesta funció inspectora es regeix pel que disposen la Llei 21/2003, de 7 de juliol, i el Reglament d'inspecció aeronàutica aprovat pel Reial decret 98/2009, de 6 de febrer.

b) Resoldre sobre el compliment de les normes tècniques de seguretat operacional que estableix aquest Reial decret.

c) Acceptar els mitjans alternatius de compliment proposats i aprovar els estudis aeronàutics de seguretat que preveu aquest Reial decret.

2. El que disposa l'apartat 1, lletres a) i b), no obsta per a l'aplicació dels mecanismes de cooperació amb les comunitats autònomes que corresponguin, de conformitat amb el que preveu aquest Reial decret.

Article 6. *Normativa aplicable.*

En allò que no preveu el capítol V, al procediment per comprovar el compliment de les normes tècniques de seguretat operacional dels aeròdroms d'ús restringit li és aplicable el que disposa la legislació reguladora del procediment administratiu comú.

Article 7. *Règim sancionador.*

L'incompliment de les normes tècniques de seguretat operacional i les limitacions d'ús i operació establertes en aquest Reial decret i la seva normativa de desplegament i aplicació constitueix infracció administrativa en l'àmbit de l'aviació civil, i li és aplicable el règim sancionador previst a la Llei 21/2003, de 7 de juliol.

CAPÍTOL II

Requisits d'ús i operació d'aeròdroms d'ús restringit

Article 8. *Normes tècniques de seguretat operacional i paràmetres de disseny dels aeròdroms d'ús restringit.*

1. El disseny i l'operació dels aeròdroms d'ús restringit s'ha d'ajustar a les normes tècniques de seguretat operacional que preveu el capítol III, d'una manera adequada a les necessitats de seguretat operacional derivades del tipus d'aeronaus que estigui previst que utilitzin la infraestructura i el tipus d'operació que duguin a terme.

2. Els paràmetres de disseny dels aeròdroms d'ús restringit s'han de determinar atenent les dimensions de les aeronaus que els hagin d'utilitzar:

a) En el cas d'aeròdroms, diferents dels heliports, se'ls ha d'assignar una clau alfanumèrica de referència corresponent a la mida de l'aeronau tinguda en compte per al seu disseny, de conformitat amb el que preveu l'annex I.

b) En el cas dels heliports o les àrees dels aeròdroms definides per ser utilitzades per a l'arribada, la sortida o el moviment d'helicòpters, els paràmetres de disseny, que es concreten a l'annex II, s'han de determinar atenent les dimensions i clau de *performance* dels helicòpters que hagin d'utilitzar l'heliport.

Article 9. *Comprovació del compliment de les normes tècniques de seguretat operacional.*

1. Abans de l'obertura al trànsit dels aeròdroms d'ús restringit o de les seves modificacions ha de quedar acreditat el compliment de les normes tècniques de seguretat operacional, a través dels procediments que preveu el capítol V.

2. La comprovació del compliment de les normes tècniques de seguretat operacional s'ha d'incardinar en el procediment d'autorització prèvia a l'obertura al trànsit d'aeròdroms d'ús restringit o les seves modificacions tramitat per la comunitat autònoma, quan, de conformitat amb la normativa autonòmica aplicable al procediment esmentat:

a) Correspongui a l'òrgan autonòmic competent assegurar el compliment de les normes tècniques de disseny de la infraestructura.

b) En la tramitació del procediment es prevegi l'informe de l'autoritat estatal competent en matèria de seguretat operacional.

3. En la resta dels supòsits, l'Agència Estatal de Seguretat Aèria ha de resoldre sobre el compliment de les normes tècniques de seguretat operacional.

Article 10. *Limitacions d'ús i operació.*

1. L'absència, limitació, suspensió o revocació de la resolució de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria o, segons que correspongui, de conformitat amb el que preveu l'article 9, de l'autorització de la comunitat autònoma que acreditin el compliment de les normes

tècniques de seguretat operacional que estableix aquest Reial decret suposa la pèrdua o limitació de la capacitat de l'aeròdrom per a les operacions aèries.

2. A més, i sense perjudici del compliment d'altres requisits addicionals exigits per la normativa autonòmica d'aplicació, l'aeròdrom d'ús restringit només pot ser utilitzat per aquelles aeronaus de mida igual o inferior a l'aeronau tinguda en compte per al seu disseny.

En cas que, ocasionalment, l'aeròdrom hagi de ser utilitzat per una aeronau de mida o *performance* superior a la tinguda en compte per al seu disseny, s'ha de presentar un estudi aeronàutic de seguretat que garanteixi un nivell de seguretat operacional equivalent i que ha de ser aprovat per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, de conformitat amb el procediment següent:

a) En el supòsit previst a l'article 9.2, lletra a), mitjançant un informe preceptiu i vinculant de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, amb l'aprovació prèvia per part d'aquesta de l'estudi aeronàutic de seguretat en què se sustentin els mitjans alternatius de compliment, emès amb anterioritat a la seva admissió per l'òrgan competent de la comunitat autònoma a l'efecte del procediment d'autorització de l'obertura al trànsit o les seves modificacions.

b) En la resta dels supòsits, mitjançant una resolució del director de Seguretat d'Aeroports i Navegació Aèria, en la qual així s'acordi, amb l'aprovació prèvia de l'estudi aeronàutic de seguretat, emesa a sol·licitud del gestor aeroportuari presentada directament davant l'Agència Estatal de Seguretat Aèria o a través de l'òrgan competent de la comunitat autònoma quan així estigui previst a la normativa autonòmica que sigui aplicable.

3. Les operacions d'aeronaus als aeròdroms d'ús restringit s'han de dur a terme, exclusivament, de conformitat amb les regles de vol visual, ja sigui VFR o VFR nocturn, en funció de les normes de seguretat operacional que, en cada cas, hagi acreditat la infraestructura de conformitat amb els procediments de comprovació que preveu aquest Reial decret.

Article 11. *Obligacions dels gestors d'aeròdroms d'ús restringit.*

1. És responsabilitat del gestor de l'aeròdrom d'ús restringit:

a) Complir les normes tècniques de seguretat operacional que estableix aquest Reial decret i les limitacions d'ús i operació que estableix l'article anterior.

b) Obtenir, amb anterioritat a l'obertura al trànsit de la infraestructura o de les seves modificacions, la resolució de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria que acrediti el compliment de les normes tècniques esmentades, excepte quan, de conformitat amb el que preveu l'article 9.2, la comprovació del compliment d'aquestes normes se substanciï en el procediment d'autorització d'obertura al trànsit o les seves modificacions tramitat per la comunitat autònoma.

c) Abstenir-se de rebre operacions aèries quan, amb anterioritat a l'obertura al trànsit o a les modificacions ulteriors que afectin les condicions de seguretat operacional, no disposi de la resolució de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria o, en els supòsits que preveu l'article 9.2, de l'autorització de comunitat autònoma expedida amb l'informe previ de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.

d) Elaborar i mantenir actualitzades les dades rellevants per als usuaris sobre la infraestructura i els serveis disponibles, i posar-les a la seva disposició amb la promptitud deguda a través d'un mitjà de comunicació prou segur i ràpid. Aquestes dades han de ser exactes, llegibles, completes i inequívokes.

2. La responsabilitat contractual i extracontractual del gestor pels danys i perjudicis causats a tercers per l'absència, limitació, suspensió o revocació de la resolució o autorització esmentada, es regeix pel que disposa la legislació civil o mercantil.

CAPÍTOL III

Normes tècniques de seguretat operacional dels aeròdroms d'ús restringit

Article 12. *Zones d'aterratge i enlairament.*

1. Els aeròdroms d'ús restringit, diferents dels heliports, han de disposar d'una zona designada per a l'aterratge i enlairament de les aeronaus, d'ara endavant pista, que ha de complir les condicions següents:

- a) Les seves dimensions, orientació i característiques han de ser adequades per a les aeronaus que hagin d'utilitzar la infraestructura.
- b) Els seus pendents i els canvis de pendent s'han de dissenyar de manera que es faciliti l'evacuació ràpida de l'aigua i no es creï un risc inacceptable per a l'operació de les aeronaus.
- c) La seva resistència ha de ser suficient per suportar operacions repetitives de les aeronaus previstes.
- d) Les característiques de la seva superfície han de ser adequades a l'ús de les aeronaus previstes.
- e) Si hi ha diverses pistes, la seva configuració ha de ser tal que no creï un risc inacceptable per a les operacions de les aeronaus.

2. Els heliports d'ús restringit han de disposar almenys d'una àrea d'aproximació final i enlairament (FATO), desembarassada d'obstacles, que compleixi les condicions següents:

- a) Ha de tenir les dimensions adequades per al tipus d'helicòpters previstos.
- b) El pendent de la seva superfície ha de facilitar un drenatge ràpid i no ha de crear un risc inacceptable per a les operacions dels helicòpters.
- c) La superfície de la FATO ha de tenir una resistència suficient per suportar càrregues de l'helicòpter crític en les condicions que determini l'operació i ha de ser adequada per al sobrevol a baixa altura en operacions d'aterratge i enlairament.
- d) L'emplaçament d'una FATO en un aeròdrom o en les seves proximitats no ha de suposar un risc inacceptable per a les operacions.

3. A més del que disposa l'apartat 2, els heliports d'ús restringit han de disposar almenys d'una àrea de presa de contacte i elevació inicial (TLOF). La TLOF ha de complir les condicions següents:

- a) Ha de tenir les dimensions i l'emplaçament adequats per als helicòpters previstos.
- b) El seu pendent ha d'impedir que l'aigua s'acumuli, sense crear un risc inacceptable per a les operacions dels helicòpters.
- c) Ha de tenir una resistència suficient per suportar les càrregues dels helicòpters en les condicions que determini l'operació.

Article 13. *Zones de protecció.*

1. La pista dels aeròdroms d'ús restringit, diferents dels heliports, ha d'estar envoltada d'una zona definida, d'ara endavant franja de pista, destinada a protegir les aeronaus que volin per sobre durant les operacions d'enlairament o aterratge, o a mitigar les conseqüències d'aterratges massa curts o sortides de pista per un costat o per l'extrem.

La franja de pista ha de complir les condicions següents:

- a) La seva longitud i amplada han de tenir les dimensions adequades a les operacions de les aeronaus que hagin d'utilitzar la infraestructura.
- b) Ha d'estar lliure d'objectes que puguin crear un perill inacceptable per a les operacions de les aeronaus, la qual cosa no ha d'impedir que es pugui situar equip frangible en aquestes zones si aquest equip és necessari per assistir les operacions de les aeronaus.

c) El seu pendent i els canvis de pendent han de facilitar el drenatge de la pista i no han de crear un risc inacceptable per a les operacions d'aeronaus.

d) La seva resistència i el seu anivellament han de ser suficients per reduir el risc de danys a les aeronaus que se surtin de la pista.

2. La FATO dels heliports d'ús restringit ha d'estar circumdada per una àrea de seguretat, no necessàriament sòlida, per reduir el risc de danys a les aeronaus que es desviïn de la FATO. L'àrea de seguretat ha de complir les condicions següents:

a) Ha de tenir el seu emplaçament i geometria conforme a la de la seva FATO i a l'aeronau crítica.

b) Ha d'estar lliure d'objectes que puguin crear un perill inacceptable per a les operacions dels helicòpters, la qual cosa no ha d'impedir que es pugui situar equip frangible en aquestes zones si aquest és necessari per assistir les operacions dels helicòpters.

c) La superfície ha de tenir continuïtat geomètrica amb la FATO, un pendent que no posi en risc les operacions i ha de ser apta per als efectes del corrent descendent del rotor.

Article 14. Carrers de rodada.

1. Les zones dels aeròdroms d'ús restringit, diferents dels heliports, que, juntament amb els voltants que hi estan associats, s'utilitzin per a la rodada d'aeronaus, d'ara endavant carrers de rodada, han d'estar dissenyades de manera que permetin a les aeronaus que hagin d'utilitzar la instal·lació operar de manera segura en totes les condicions previstes.

Els carrers de rodada han de complir les condicions següents:

a) Han de tenir les dimensions adequades a les operacions de les aeronaus que hagin d'utilitzar la infraestructura.

b) Els canvis de direcció, corbes, unions i interseccions dels carrers de rodada s'han de dissenyar de manera que no creïn un risc inacceptable per a les operacions de les aeronaus.

c) Quan hi hagi diverses zones destinades a carrers de rodada, les seves distàncies de separació han de ser tals que no creïn un risc inacceptable per a les operacions de les aeronaus que les hagin d'utilitzar.

d) Els pendents i els canvis de pendent, així com el drenatge de l'aigua estancada dels carrers de rodada, s'han de dissenyar de manera que no creïn un risc inacceptable per a les operacions de les aeronaus.

e) La resistència dels carrers de rodada ha de ser suficient per suportar les operacions repetitives de les aeronaus que usin la infraestructura, excepte aquelles zones destinades a un ús ocasional, que únicament han de poder suportar l'aeronau.

f) Les característiques de la superfície dels carrers de rodada han de ser adequades a l'ús de les aeronaus previstes.

g) Els carrers de rodada han d'estar envoltats de zones esteses simètricament, denominades franges dels carrers de rodada, destinades a protegir les aeronaus en cas de sortida del carrer de rodada i suportar el pas de vehicles que operin en aquestes zones.

2. En els heliports d'ús restringit, quan sigui necessari per permetre el moviment segur i ràpid de les aeronaus, s'ha de disposar de carrers i rutes de rodada en terra o carrers i rutes de rodada aèria.

Els carrers i rutes de rodada han de complir les condicions següents:

a) Han de tenir la geometria adequada a les aeronaus que l'hagin d'utilitzar.

b) Han de disposar d'un pendent per a un drenatge ràpid sense que es posin en risc les operacions.

c) Han de tenir una resistència suficient per suportar les càrregues de les aeronaus i una superfície apta per als efectes del corrent descendent del rotor.

d) Han d'estar lliures d'objectes que puguin crear un perill inacceptable per a les operacions dels helicòpters, la qual cosa no ha d'impedir que es pugui situar equip frangible a les rutes de rodada si és necessari per assistir les operacions dels helicòpters.

Article 15. *Punts d'espera.*

El disseny dels aeròdroms d'ús restringit, diferent dels heliports, ha de preveure l'establiment de punts d'espera definits que tinguin com a objectiu protegir la pista de l'aeròdrom durant les operacions d'enlairament o aterratge.

Article 16. *Plataformes d'estacionament.*

Les zones d'un aeròdrom d'ús restringit, destinades a l'estacionament de les aeronaus, comunament denominades plataformes d'estacionament, així com les seves operacions de servei, han d'estar ubicades i dissenyades de manera que el seu ús no creï un risc inacceptable per a les operacions de les aeronaus.

Article 17. *Restricció i eliminació d'obstacles.*

1. L'espai aeri al voltant dels aeròdroms d'ús restringit s'ha de mantenir lliure d'obstacles perquè es puguin portar a terme amb seguretat les operacions d'aeronaus previstes. El disseny i l'operació de l'aeròdrom d'ús restringit han d'incloure l'establiment de superfícies limitadores d'obstacles que marquin els límits fins a on els objectes es poden projectar en l'espai aeri.

2. Qualsevol invasió de les superfícies limitadores d'obstacles ha de requerir que el gestor de l'aeròdrom faci una avaluació per determinar si l'objecte crea un risc inacceptable per a les operacions de les aeronaus. Si és així, i amb subjecció a les disposicions que, en cada cas, siguin aplicables, s'ha d'eliminar l'obstacle i, si no és possible, s'han d'adoptar les mesures operacionals adequades per protegir les aeronaus que utilitzin l'aeròdrom.

Article 18. *Ajudes visuals i sistemes elèctrics.*

1. L'aeròdrom d'ús restringit ha de disposar dels indicadors, inclosos l'indicador de la direcció del vent, els senyals, les balises i els llums que siguin adequats a l'ús previst, reconeixibles i que aportin informació inequívoca als usuaris en totes les condicions operatives previstes.

2. Qualsevol objecte que es consideri un perill per a la navegació s'ha d'identificar i, segons les necessitats, s'ha de senyalar i, si s'escau, s'ha de fer visible mitjançant llums.

3. Les zones dels aeròdroms l'ús dels quals estigui restringit a les aeronaus han d'estar convenientment senyalitzats i han d'aportar informació inequívoca als usuaris en totes les condicions operatives previstes.

4. Les ajudes visuals i els seus sistemes d'alimentació elèctrica han d'estar dissenyats de manera que una possible fallada no generi informació inadequada, enganyosa o insuficient per a tots els usuaris, i no interrompi un servei essencial.

Article 19. *Serveis i procediments d'aeròdrom.*

En l'operació dels aeròdroms d'ús restringit, el gestor:

a) Ha d'adoptar un procediment d'emergència que cobreixi els supòsits d'emergència que es puguin donar en la infraestructura o els seus voltants.

b) Ha de garantir que la infraestructura disposa de mitjans i equips de salvament i extinció d'incendis adequats al tipus d'aeronaus que es prevegi que la utilitzin. Aquests mitjans han de respondre a qualsevol incident o accident amb la urgència deguda i han d'incloure, com a mínim, agents extintors i mitjans per utilitzar-los adequadament en cas que sigui necessari.

c) En els aeròdroms especialitzats s'ha de disposar de procediments adequats al tipus d'operacions que s'hagin de dur a terme, segons siguin vols turístics, sanitaris, contra incendis, manteniment en base o escoles i, en el cas d'infraestructures en què es prevegi la realització de vols turístics, el gestor ha de disposar d'una cobertura i solvència econòmica adequada enfront de la responsabilitat en què pugui incórrer enfront de tercers de conformitat amb l'article 1902 del Codi civil, d'acord amb les característiques de la instal·lació.

d) Ha de portar un registre de les operacions que es duguin a terme a l'aeròdrom en el qual s'ha de registrar la matrícula de l'aeronau i el tipus, l'hora i la data de l'operació.

Article 20. *Tanca.*

L'aeròdrom d'ús restringit ha de disposar, quan sigui necessari, de mitjans adequats per impedir l'accés no autoritzat o inadvertit a la zona de moviment de les aeronaus o a les zones no accessibles al públic de persones, vehicles o animals que puguin crear un risc per a les operacions, sense perjudici de les disposicions nacionals i internacionals en matèria de protecció d'animals.

CAPÍTOL IV

Mitjans de compliment de les normes tècniques de seguretat operacional

Article 21. *Mitjans acceptables de compliment.*

1. S'aproven els mitjans acceptables de compliment de les normes tècniques de seguretat operacional que s'incorporen com a annexos III, aeròdroms, i IV, heliports, l'observança de les quals acredita el compliment de les normes tècniques de seguretat operacional que estableix el capítol III.

2. Quan les característiques de l'aeròdrom no es corresponguin amb les que estableix l'article 8.2 o no es corresponguin amb els tipus d'aeròdrom coberts pels mitjans acceptables de compliment adoptats de conformitat amb el que preveu aquest Reial decret, a sol·licitud del gestor de la infraestructura, per resolució del director de Seguretat d'Aeroports i Navegació Aèria de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria s'han d'adoptar els mitjans acceptables de compliment que, atenent l'aeronau de disseny establerta pel gestor, garanteixin un nivell de seguretat equivalent al que preveu aquest Reial decret. En un altre cas, el gestor pot optar per presentar mitjans alternatius de compliment de conformitat amb el que preveu l'apartat següent.

3. L'observança de les normes tècniques de seguretat operacional dels aeròdroms d'ús restringit es pot acreditar mitjançant mitjans alternatius de compliment diferents dels mitjans acceptables de compliment, sempre que es justifiqui tècnicament a través d'un estudi aeronàutic de seguretat un nivell de seguretat operacional equivalent.

Aquests estudis aeronàutics de seguretat i mitjans alternatius de compliment han de ser acceptats per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, de conformitat amb el procediment previst a l'article 10.2.

Article 22. *Normes tècniques autonòmiques per al disseny d'aeròdroms d'ús restringit.*

1. Les normes tècniques de disseny d'aeròdroms d'ús restringit adoptades per les comunitats autònomes en l'exercici de les seves competències en matèria d'aeròdroms han d'acreditar l'observança del que disposen els articles 12 a 20, tots dos inclusivament, quan hagin estat objecte d'un informe previ, amb caràcter vinculant, pel que fa a la preservació de les competències estatals, per part de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.

2. L'Agència Estatal de Seguretat Aèria ha d'elaborar i mantenir actualitzada la relació de les disposicions a què es refereix l'apartat anterior per facilitar l'ús i el coneixement per part dels interessats.

CAPÍTOL V

Procediments de comprovació del compliment de les normes tècniques de seguretat operacional i supervisió del seu manteniment

Secció 1a Mecanismes de cooperació amb les comunitats autònomes

Article 23. *Procediment de comprovació mitjançant la supervisió realitzada per la comunitat autònoma.*

1. En els supòsits que preveu l'article 9.2, lletra a), la supervisió del compliment de les normes tècniques de seguretat operacional realitzada per l'òrgan autonòmic competent per assegurar el compliment de les normes tècniques de disseny de la infraestructura, s'ha d'acreditar davant l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.

A aquests efectes, amb caràcter previ a la resolució sobre l'autorització de l'obertura al trànsit o de les seves modificacions, l'òrgan esmentat ha de remetre un informe a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria en el qual constin les dades relatives a la ubicació i els usos de la infraestructura, els paràmetres de disseny, les claus de referència, els tipus d'operació i les dades identificatives del gestor, la comprovació del compliment de les normes tècniques de seguretat operacional i el seu resultat.

2. L'acreditació del compliment de les normes tècniques de seguretat operacional en aquest procediment s'ha d'efectuar, segons que correspongui, a través dels mitjans acceptables de compliment previstos als articles 21.1 i 2, o 22, o, amb l'informe previ vinculant de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, a través dels mitjans alternatius de compliment a què es refereix l'article 21.3.

3. En el termini màxim de cinc dies a comptar de l'endemà de recepció de l'informe previst a l'apartat 1 en el qual consti el compliment per part de la infraestructura de les normes tècniques de seguretat operacional, l'Agència Estatal de Seguretat Aèria ha d'emetre un informe en el qual faci constar expressament que, de conformitat amb la comprovació efectuada per l'òrgan competent de la comunitat autònoma, queda acreditat el compliment de les normes tècniques de seguretat operacional que preveu el capítol III. S'ha de donar trasllat de l'informe de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria a l'òrgan competent de la comunitat autònoma.

Article 24. *Procediment de comprovació mitjançant informe de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.*

1. En els supòsits que preveu l'article 9.2, lletra b), l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, sense perjudici de pronunciar-se sobre qualsevol altre punt que se li requereixi, ha d'incorporar a l'informe al qual es refereix el precepte esmentat el resultat de la comprovació del compliment de les normes tècniques que estableix aquest Reial decret.

L'informe de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria té caràcter vinculant pel que fa a la preservació de les competències estatals.

2. En aquest procediment l'acreditació del compliment de les normes tècniques de seguretat operacional s'ha de fer a través dels mitjans que preveu l'article 21.

3. Sense perjudici dels recursos que siguin procedents enfront de l'informe de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria de conformitat amb el que preveu la legislació reguladora del procediment administratiu comú, aquest mateix informe es pot impugnar en el recurs enfront de la resolució de la comunitat autònoma que posi fi al procediment al qual s'hagi incorporat.

Article 25. *Altres mecanismes de cooperació amb les comunitats autònomes.*

1. En els supòsits que preveu l'article 9, apartats 2 i 3, l'Agència Estatal de Seguretat Aèria i l'òrgan competent de la comunitat autònoma poden acordar, mitjançant la subscripció del conveni de col·laboració corresponent, els mecanismes de cooperació per

a l'exercici de les competències respectives en la comprovació de les normes tècniques dels aeròdroms d'ús restringit.

Entre altres mecanismes, la cooperació es pot efectuar mitjançant l'admissió per part de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria dels informes de comprovació de les normes tècniques emesos per l'òrgan competent de la comunitat autònoma a l'efecte de l'acreditació del compliment esmentat, la constitució de grups de treball amb aquest objecte o altres mecanismes addicionals que possibilitin la integració de les competències respectives en el si dels procediments que s'hagin de substanciar davant les administracions públiques respectives.

2. Quan així ho prevegi la normativa autonòmica que sigui aplicable o, de conformitat amb el que s'hi preveu, així ho acordi l'òrgan competent de la comunitat autònoma, l'Agència Estatal de Seguretat Aèria pot informar sobre el compliment de les normes tècniques de seguretat operacional d'aeròdroms d'ús restringit, amb caràcter previ a la construcció o modificació de la infraestructura.

Secció 2a Procediment davant l'agència estatal de seguretat aèria

Article 26. Iniciació del procediment previ a l'obertura al trànsit.

1. En els supòsits que preveu l'article 9.3, amb caràcter previ a l'obertura al trànsit de l'aeròdrom, el gestor de la infraestructura ha de sol·licitar a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria la comprovació del compliment de les normes tècniques de seguretat operacional i l'emissió de la resolució que sigui procedent. Aquesta sol·licitud s'ha de cursar a través de l'òrgan competent de la comunitat autònoma quan de conformitat amb el que preveu la normativa autonòmica aplicable aquesta hagi d'autoritzar l'obertura al trànsit de la infraestructura.

2. A la sol·licitud el gestor hi ha d'adjuntar un estudi tècnic signat per un facultatiu competent, que acrediti que l'aeròdrom, les seves instal·lacions, sistemes, equips, serveis i procediments compleixen les disposicions d'aquest Reial decret, a través dels mitjans que preveu l'article 21.

Aquest estudi tècnic s'ha d'acompanyar de documentació tècnica justificativa.

3. L'Agència Estatal de Seguretat Aèria ha de mantenir disponible a la seva pàgina web models normalitzats de formulari de sol·licitud i la relació de la documentació amb què s'ha d'acompanyar.

Article 27. Instrucció i resolució de l'expedient.

1. L'Agència Estatal de Seguretat Aèria ha d'analitzar la documentació aportada i ha de dur a terme, en qualsevol moment del procediment, si s'escau a través dels mecanismes de col·laboració acordats amb la comunitat autònoma respectiva, les inspeccions, verificacions «*in situ*», investigacions o comprovacions que consideri necessàries per emetre la resolució que sigui procedent sobre el compliment de les normes tècniques de seguretat operacional d'aeròdroms d'ús restringit.

2. El director de Seguretat d'Aeroports i Navegació Aèria de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria ha de resoldre sobre la sol·licitud en el termini màxim de sis mesos. Si, un cop transcorregut aquest termini, no s'ha dictat una resolució expressa, la sol·licitud s'entén desestimada de conformitat amb el que preveu la disposició addicional vint-i-novena de la Llei 14/2000, de 29 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'ordre social.

3. Les resolucions del director de Seguretat d'Aeroports i Navegació Aèria es poden recórrer en alçada davant el director de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, de conformitat amb el que disposa l'article 4 del seu Estatut, aprovat pel Reial decret 184/2008, de 8 de febrer.

Article 28. *Modificació de les condicions de seguretat operacional de l'aeròdrom.*

1. En els supòsits que preveu l'article 9.3, qualsevol modificació funcional o estructural que pugui afectar les normes tècniques de seguretat operacional posterior, segons sigui el cas, l'obertura al trànsit o la resolució prevista a l'article anterior, ha de ser comunicada pel gestor aeroportuari a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, a través de l'òrgan competent de la comunitat autònoma quan aquesta hagi d'autoritzar l'obertura al trànsit de la modificació, com a mínim amb un mes d'antelació respecte a la data prevista per a la seva posada en funcionament.

En el termini de 20 dies des de la recepció de la comunicació, el director de Seguretat d'Aeroports i Navegació Aèria de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria ha de resoldre si, atenent les modificacions que es pretenguin fer, és necessari modificar la resolució o l'informe que acreditin el compliment de les normes tècniques de seguretat operacional d'aeròdroms d'ús restringit atenent el canvi pretès.

Sempre que es modifiquin elements com ara la categoria operativa de la pista de vol, la configuració del camp de vol, l'aeronau determinant de l'aeròdrom o altres canvis substancials, estructurals o funcionals, es requereix la modificació de la resolució.

2. A la comunicació dels canvis en l'aeròdrom que puguin afectar les normes tècniques de seguretat operacional d'aeròdroms restringits s'han d'adjuntar els documents que justifiquin la seva subjecció a les normes establertes en aquest Reial decret i les seves disposicions de desplegament i aplicació inclòs, quan sigui procedent atenent la naturalesa de les modificacions que es pretenguin implantar, un estudi tècnic signat per un facultatiu competent que acrediti el compliment de les normes tècniques. La no-aportació d'aquest estudi, en tot cas, és un requisit esmenable quan l'Agència Estatal de Seguretat Aèria acordi la necessitat de comprovació de les modificacions previstes.

3. Un cop acordada la necessitat de comprovació que les modificacions previstes s'ajusten al que preveu aquest Reial decret, el termini per resoldre i notificar la modificació de la resolució favorable de comprovació del compliment de les normes tècniques de seguretat operacional d'aeròdroms restringits és de sis mesos, transcorregut el qual sense que s'hagi dictat una resolució expressa s'entén que la comprovació del compliment de les normes tècniques de seguretat operacional d'aeròdroms d'ús restringit és desfavorable, de conformitat amb el que preveu la disposició addicional vint-i-novena de la Llei 14/2000, de 29 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'ordre social.

Secció 3a Vigència de la comprovació de les normes tècniques de seguretat operacional i supervisió

Article 29. *Vigència.*

Les resolucions o informes de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria que preveu aquest capítol tenen una vigència indefinida, pel que fa al compliment de les normes tècniques de seguretat operacional, sense perjudici de la supervisió prevista a l'article següent, així com de la revisió que sigui procedent de conformitat amb el resultat d'aquesta supervisió.

A aquests efectes, en els supòsits que preveu l'article 9.2, quan de conformitat amb la normativa autonòmica aplicable al procediment d'autorització d'obertura al trànsit de l'aeròdrom d'ús restringit o les seves ulteriors modificacions n'exigeixi la renovació, només és necessari sol·licitar l'informe de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, quan sigui procedent amb les actuacions prèvies que preveu l'article 23.1, quan l'òrgan competent de la comunitat autònoma constati la modificació de les condicions en què es van atorgar els informes esmentats.

Article 30. *Supervisió del manteniment de les normes tècniques de seguretat operacional.*

En la supervisió del manteniment de les normes tècniques de seguretat operacional són aplicables els mecanismes de cooperació institucional a què es refereix l'article 25.1.

CAPÍTOL VI

Publicació d'informació aeronàutica

Article 31. *Publicació d'informació aeronàutica.*

1. En la publicació d'informació aeronàutica espanyola, en una secció separada i amb l'advertència expressa que abans de planificar-ne l'ús el responsable de l'operació s'ha d'assegurar que ho pot fer, atès que, llevat de casos d'emergència, aquestes infraestructures tenen limitades les operacions aèries específiques que s'hi poden dur a terme i el seu accés pot estar restringit a usuaris autoritzats, s'ha de prestar informació sobre:

- a) El nom del gestor de l'aeròdrom d'ús restringit.
- b) La denominació i ubicació de l'aeròdrom.
- c) Les coordenades del punt de referència de l'aeròdrom (ARP).

2. Els requisits de qualitat d'aquesta informació i el responsable de facilitar-los s'han d'establir en els acords que subscriu ENAIRE, entitat responsable de la provisió del servei d'informació aeronàutica de l'Estat espanyol.

Disposició addicional única. *Normes autonòmiques vigents.*

L'observança pels heliports als quals és aplicable el que disposa el Decret 248/2000, de 24 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei 11/1998, de 5 de novembre, d'heliports, de la Generalitat de Catalunya, acredita el compliment de les normes tècniques de seguretat operacional establertes als articles 12.2 i 3, 13.2, 14.2, 16, 17.1, 18.1, 19, lletra a) i b), i 20 d'aquest Reial decret.

L'observança per part dels aeròdroms destinats a aeronaus ultralleugeres als quals és aplicable el que disposa el Decret 94/1986, de 20 de març, regulador dels camps d'aviació per a aeronaus d'estructura ultralleugera, de la Generalitat de Catalunya, acredita el compliment de les normes tècniques de seguretat operacional establertes als articles 12.1, 13.1, 14.1, 15, 16, 17.1, 18.1, 19, lletres a) i b), d'aquest Reial decret.

Disposició transitòria primera. *Aeròdroms d'ús restringit autoritzats.*

1. Els aeròdroms d'ús restringit autoritzats amb anterioritat a l'entrada en vigor d'aquest Reial decret poden mantenir la configuració autoritzada sense necessitat d'introduir modificacions. Tanmateix, les modificacions estructurals o funcionals que s'efectuïn amb posterioritat a la seva entrada en vigor s'han d'ajustar al que disposa aquest Reial decret.

2. En el termini de quatre mesos des de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret, els gestors dels aeròdroms als quals es refereix l'apartat anterior han de comunicar a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, si s'escau, a través de l'òrgan competent de la comunitat autònoma, la seva clau de referència, la seva classe de performance en el cas dels heliports, i les activitats que duen a terme les aeronaus que hi operen.

3. L'Agència Estatal de Seguretat Aèria ha de traslladar al Servei d'Informació Aeronàutica d'ENAIRE la informació sobre aquests aeròdroms per tal que aquesta entitat formalitzi els acords a què es refereix l'article 31.2.

Disposició transitòria segona. *Normes transitòries en matèria d'informació aeronàutica.*

Fins a l'adopció de la normativa sectorial específica en matèria d'informació aeronàutica que completi el règim sobre els acords que han de subscriure els proveïdors de serveis d'informació aeronàutica amb els originadors de dades, els acords que preveu l'article 31.2 es poden subscriure, segons que correspongui, amb l'Agència Estatal de Seguretat Aèria o amb l'òrgan competent de la comunitat autònoma, i, si no n'hi ha, amb el gestor de la infraestructura.

Si no es procedeix a la subscripció d'aquests acords, el gestor de la infraestructura està obligat a facilitar al Servei d'Informació Aeronàutica d'ENAIRE la informació prevista a l'article 31.1 amb el nivell de qualitat que, de conformitat amb la normativa aplicable, li exigeixi el proveïdor de serveis d'informació aeronàutica esmentat.

Disposició transitòria tercera. *Disposicions transitòries en relació amb els procediments.*

Els procediments iniciats abans de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret han de continuar la seva tramitació de conformitat amb el que s'hi preveu, i s'han de conservar tots els tràmits fets amb anterioritat a l'entrada en vigor esmentada i sense que sigui procedent, en cap cas, retrotreure les actuacions.

Si no és possible continuar la tramitació del procediment de conformitat amb el que preveu aquest Reial decret sense retrotreure les actuacions, aquell s'ha d'ajustar al que disposa la normativa vigent abans de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret.

Disposició final primera. *Modificació del Reial decret 1189/2011, de 19 d'agost, pel qual es regula el procediment d'emissió dels informes previs al planejament d'infraestructures aeronàutiques, establiment, modificació i obertura al trànsit d'aeròdroms autonòmics.*

S'introdueixen les modificacions següents al Reial decret 1189/2011, de 19 d'agost, pel qual es regula el procediment d'emissió dels informes previs al planejament d'infraestructures aeronàutiques, establiment, modificació i obertura al trànsit d'aeròdroms autonòmics:

U. Es modifica l'article 1, apartat 2, que passa a quedar redactat en els termes següents:

«2. Queden excloses de l'àmbit d'aplicació d'aquest Reial decret les superfícies utilitzades per les aeronaus per atendre situacions d'emergència sobrevingudes, com ara operacions mèdiques, de lluita contra incendis o cerca i salvament, catàstrofes naturals o altres d'equivalents.»

Dos. Es modifica l'article 2, lletra b), que passa a tenir la redacció següent:

«b) Aeròdrom eventual, la superfície apta per a l'ús d'aeronaus que, segons el parer de l'operador, reuneix les condicions mínimes per a la seguretat de les operacions i la utilització del qual, excepte quan es tracti de les operacions a què es refereix l'article 1.2, no excedeixi les 40 operacions anuals, sense sobrepassar 15 al mes.

Quan l'ús de la superfície excedeixi el previst al paràgraf anterior, es considera, als efectes d'aquest Reial decret, com a aeròdrom d'ús restringit.»

Tres. Es modifica l'article 4.3, que queda redactat de la manera següent:

«En tot cas, l'emissió de l'informe o certificat de compatibilitat favorable previ a l'obertura al trànsit dels aeròdroms autonòmics no eventuals requereix que l'aeròdrom o l'heliport disposi, segons que correspongui, del certificat d'aeroport, la resolució favorable de verificació o comprovació del compliment de les normes tècniques exigibles a l'aeròdrom de què es tracti, així com, si s'escau, de l'informe favorable de comprovació de l'aeròdrom d'ús restringit expedits per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, segons el que preveuen, respectivament, el Reglament de certificació i verificació d'aeroports i altres aeròdroms d'ús públic, aprovat pel Reial decret 862/2009, de 14 de maig, i el Reial decret 1070/2015, de 27 de novembre, pel qual s'aproven les normes tècniques de seguretat operacional d'aeròdroms d'ús restringit.

En aquests casos, si és procedent, es pot emetre l'informe o certificat de compatibilitat de conformitat amb el que preveu l'article 21.2».

Quatre. L'apartat 3.2.2 de l'annex queda redactat en els termes següents:

«3.2.2. En el cas d'aeròdroms restringits d'ús privat, relació d'usuaris autoritzats per a l'ús de l'aeròdrom i procediment establert per a la seva modificació».

Disposició final segona. *Modificació de l'Ordre de 24 d'abril de 1986, per la qual es regula el vol d'ultralleuger.*

Primer. Es modifiquen els capítols II i III de l'Ordre de 24 d'abril de 1986, per la qual es regula el vol d'ultralleuger, que passen a quedar redactats en els termes següents:

«CAPÍTOL II

Escoles de vol

Article 3. *Autorització d'escola d'ultralleugers.*

1. Amb caràcter previ a l'inici de la seva activitat, les escoles d'ultralleugers han d'haver estat autoritzades per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, amb l'acreditació prèvia dels requisits exigibles de conformitat amb el que preveu aquesta Ordre.

El procediment d'autorització s'ha d'iniciar a sol·licitud de l'interessat en la qual han de constar les instal·lacions, el personal i el material de què es disposi per al desenvolupament de l'activitat. Juntament amb la sol·licitud s'ha de presentar la documentació justificativa d'aquests punts.

2. Per mitjà d'una resolució del director de Seguretat competent de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria s'ha de procedir, en el termini de tres mesos a comptar de l'endemà de la presentació de la sol·licitud, a concedir o denegar la sol·licitud segons que correspongui.

Si, un cop transcorregut el termini previst al paràgraf anterior, no s'ha dictat una resolució expressa, la sol·licitud s'ha d'entendre denegada per silenci administratiu, de conformitat amb el que preveu la disposició addicional vint-i-novena de la Llei 14/2000, de 29 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'ordre social.

3. La resolució prevista a l'apartat 2 no posa fi a la via administrativa i pot ser recorreguda en alçada davant el director de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria en el termini d'un mes a comptar a partir de l'endemà que es produeixi la notificació de l'acte recorregut, sense perjudici de la interposició del recurs potestatiu de reposició.

Article 4. *Mitjans personals i materials i responsabilitat de l'activitat d'ensenyament.*

1. Les escoles d'ultralleugers han d'acreditar, com a mínim, que operen en un aeròdrom que hagi acreditat els requisits de seguretat operacional exigibles per a la realització d'aquestes operacions.

2. A més, les escoles d'ultralleugers han de disposar, almenys, dels mitjans següents:

- a) Un pilot, titular d'una llicència de pilot d'ultralleuger, amb l'anotació de l'habilitació d'instructor, en vigor.
- b) Un ultralleuger de doble comandament.
- c) Un cap de vols o persona que reuneixi les condicions legals per ser cap de vols.
- d) Un sistema de comunicacions per ràdio o un sistema de senyals.
- e) Una farmaciola per a assistència sanitària d'urgència.

3. Sense perjudici de les funcions que corresponen al cap de vols de conformitat amb el que preveu aquesta ordre, les escoles d'ultralleugers han de desenvolupar la seva activitat d'ensenyament sota la supervisió i responsabilitat del pilot d'ultralleuger amb habilitació d'instructor.

Article 5. *Altres obligacions de les escoles d'ultralleugers.*

1. Les escoles d'ultralleugers han de portar la documentació següent:

- a) El llibre diari de vols, integrat pels fulls de cronometratge en què s'han d'anotar diàriament els vols efectuats pels pilots i alumnes.
- b) Una part mensual d'activitats de l'escola, en model oficial, formulat pel cap de vols, que s'ha de remetre a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria dins dels quinze primers dies del mes següent.

2. A més, l'autorització de l'escola d'ultralleugers, expedida per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, ha de figurar en un lloc perfectament visible en les seves dependències.

CAPÍTOL III

Activitat

Article 6. *Cap de vols.*

Les infraestructures en què pretenguin operar ultralleugers han de disposar d'un cap de vols d'ultralleugers que acrediti els requisits següents:

- a) Ser major d'edat i titular d'una llicència de pilot d'ultralleuger en vigor, amb experiència acreditada davant la Direcció General d'Aviació Civil.
- b) Acreditar, almenys, cent hores de vol.

Article 7. *Funcions del cap de vols.*

1. Corresponen al cap de vols les funcions següents, amb vista a la supervisió de les activitats de vol:

- a) Determinar el començament i la fi dels vols.
- b) Verificar que els vols es desenvolupin d'acord amb la normativa vigent.
- c) Determinar els procediments de l'operació i la pista en servei.
- d) Establir l'ordre dels vols.
- e) Establir les comunicacions aire-terra i viceversa o la col·locació dels senyals.
- f) Autenticar, amb la seva signatura i el segell de l'aeròdrom, els certificats i el registre de temps de cadascun dels vols dels pilots d'ultralleuger que operin en la infraestructura.

2. Al cap de vols d'una escola d'ultralleugers li correspon l'exercici de les funcions següents:

- a) Responsabilitzar-se, amb la seva signatura, del full de cronometratge en finalitzar els vols realitzats a l'escola, i comprovar l'exactitud de les anotacions.
- b) Realitzar els vols de prova relacionats amb el manteniment i la seguretat en el vol dels ultralleugers de l'escola. Aquesta atribució pot ser delegada en un pilot d'ultralleuger expressament autoritzat pel cap de vols per a aquesta operació.

Article 8. *Operació dels ultralleugers.*

1. Les operacions d'ultralleugers, a més d'enlairar-se o aterrar des d'aeròdroms que acrediten el compliment de les normes tècniques de seguretat operacional exigibles a la infraestructura per a l'operació d'aquestes aeronaus, de conformitat amb els procediments previstos a la normativa aplicable i de disposar de l'autorització del gestor de la infraestructura, estan subjectes als requisits específics següents:

- a) L'ús d'arnès o cinturó de seguretat per a la pràctica del vol.

- b) Operar a una altura màxima del vol no superior a 300 metres sobre terra o aigua.
- c) Operar fora dels espais aeris controlats, restringits, prohibits, sobre zones perilloses activades, zones urbanes i aglomeracions de persones.
- d) Operar en condicions meteorològiques de vol visual diürn.

2. Amb caràcter excepcional, per causa justificada i amb la petició raonada prèvia davant l'Agència Estatal de Seguretat Aèria es poden deixar en suspens algunes de les limitacions operatives a què es refereix l'apartat 1.»

Segon. Els preceptes modificats al punt anterior poden ser objecte de reforma per ordre del ministre de Foment.

Disposició final tercera. *Títol competencial.*

Aquest Reial decret es dicta a l'empara de les competències exclusives en matèria de control de l'espai aeri, trànsit i transport aeri, que atribueix a l'Estat l'article 149.1.20a de la Constitució.

Disposició final quarta. *Desplegament i aplicació.*

1. S'habilita el ministre de Foment per dictar les disposicions necessàries per al desplegament d'aquest Reial decret, i, en particular, per actualitzar els mitjans acceptables de compliment tenint en compte, en allò que sigui procedent, les esmenes corresponents de l'annex 14, aeròdroms, del Conveni d'aviació civil internacional, o quan es consideri convenient per criteris tècnics.

Així mateix, s'habilita el ministre de Foment per establir els mitjans acceptables de compliment exigibles a categories específiques d'aeròdroms d'ús restringit com ara altiports o pistes de muntanya i hidroaeròdroms.

2. S'habilita el director general d'Aviació Civil perquè, a iniciativa de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria i tenint en compte les prescripcions i recomanacions de l'Organització d'Aviació Civil Internacional (OACI) i els organismes internacionals dels quals formi part l'Estat espanyol, dicti, mitjançant una circular aeronàutica, les disposicions de caràcter secundari i contingut tècnic que completin i precisin l'aplicació de les normes tècniques de seguretat operacional d'aeròdroms d'ús restringit.

3. El director de Seguretat d'Aeroports i Navegació Aèria de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria pot aprovar les guies tècniques d'orientació per a l'aplicació dels mitjans acceptables de compliment, així com les directrius per a l'elaboració de l'estudi aeronàutic de seguretat previst a l'article 21.3.

Disposició final cinquena. *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret entra en vigor l'endemà de la publicació al «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, 27 de novembre de 2015.

FELIPE R.

La ministra de Foment,
ANA MARÍA PASTOR JULIÁN