



LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Real Decreto 1133/2010, de 10 de septiembre, por el que se regula la provisión del servicio de información de vuelo de aeródromos (AFIS).

Ministerio de la Presidencia
«BOE» núm. 232, de 24 de septiembre de 2010
Referencia: BOE-A-2010-14625

ÍNDICE

<i>Preámbulo</i>	4
CAPÍTULO I. Disposiciones generales	5
Artículo 1. Objeto.	5
Artículo 2. Ámbito de aplicación.	5
Artículo 3. Normativa aplicable.	5
Artículo 4. Definiciones.	5
CAPÍTULO II. Prestación de servicios AFIS y estudios aeronáuticos de seguridad.	6
Sección 1.ª Necesidad y suficiencia del servicio AFIS	6
Artículo 5. Necesidad y suficiencia del servicio AFIS.	6
Artículo 5 bis. Excepciones a la provisión obligatoria de servicios de tránsito aéreo.	6
Artículo 6. Insuficiencia del servicio AFIS.	7
Artículo 7. Prestación de servicios de control y AFIS en la misma dependencia y franjas horarias de funcionamiento.	7
Artículo 8. Operaciones en el espacio aéreo asociado al aeródromo.	7
Sección 2.ª Estudios aeronáuticos	8
Artículo 9. Estudios aeronáuticos de seguridad.	8
Artículo 10. Factores que deben tenerse en cuenta en la elaboración de los estudios aeronáuticos de seguridad.	8
Artículo 11. Contenido del estudio aeronáutico de seguridad.	9

CAPÍTULO III. Provisión de servicios AFIS	9
Sección 1.ª Competencias y responsabilidad.	9
Artículo 12. Competencias administrativas.	9
Artículo 13. Responsabilidad del gestor del aeródromo.	10
Sección 2.ª Proveedor designado AFIS	11
Artículo 14. Proveedor designado AFIS.	11
Artículo 15. Atribuciones y vigencia de la designación.	11
Artículo 16. Responsabilidades del proveedor designado AFIS.	11
Artículo 17. Manual de la dependencia AFIS.	12
CAPÍTULO IV. Personal AFIS y Proveedores de formación	13
Sección 1.ª Personal AFIS	13
Artículo 18. Condiciones del personal AFIS.	13
Artículo 19. Formación inicial.	13
Artículo 20. Instrucción en la dependencia AFIS.	13
Artículo 21. Edad, aptitud psicofísica, competencia lingüística y pericia.	13
Artículo 22. Funciones del personal AFIS.	14
Sección 2.ª Proveedores de formación AFIS	14
Artículo 23. Proveedores de formación AFIS.	14
Artículo 24. Solicitud.	14
Artículo 25. Certificación y supervisión continuada.	14
Artículo 26. Modificación del certificado.	15
Artículo 27. Documento maestro y conservación de la documentación.	15
Artículo 28. Personal destinado a la formación y evaluación.	16
Artículo 29. Programa de instrucción.	16
<i>Disposiciones adicionales</i>	16
Disposición adicional primera. Inaplicabilidad de ciertas exenciones para la designación de proveedor AFIS.	16
Disposición adicional segunda. Obligación de coordinación entre dependencias de tránsito aéreo y su personal.	16
Disposición adicional tercera. Certificado de aptitud psicofísica y evaluación del nivel de competencia lingüística.	16
Disposición adicional cuarta. Provisión del servicio AFIS en los aeródromos militares.	17

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO
LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Disposición adicional quinta. Designación de proveedores de servicios de control de tránsito de aeródromo.	17
<i>Disposiciones transitorias</i>	17
Disposición transitoria primera. Normas transitorias sobre aeródromos.	17
Disposición transitoria segunda. Normas transitorias sobre formación de personal AFIS.	18
Disposición transitoria tercera. Normas transitorias sobre proveedores designados por el Ministerio de Fomento para la prestación de servicios de tránsito aéreo.	18
<i>Disposiciones derogatorias</i>	18
Disposición derogatoria única. Derogación normativa.	18
<i>Disposiciones finales</i>	18
Disposición final primera. Título competencial.	18
Disposición final segunda. Habilitación normativa.	18
Disposición final tercera. Circulares Aeronáuticas.	18
Disposición final cuarta. Ejecución y aplicación.	19
Disposición final quinta. Entrada en vigor.	19
ANEXO I. A. Fases del estudio aeronáutico de seguridad	19
ANEXO II. Emplazamiento y equipamiento de la dependencia AFIS	20
ANEXO III. Manual de dependencia AFIS	22
ANEXO IV. Certificación de los proveedores de formación AFIS	23
ANEXO V. Programa de instrucción del curso	28
ANEXO VI. Documentación de la solicitud de certificación.	29
ANEXO VII. Solicitud para la certificación de centros de formación de personal AFIS	30
ANEXO VIII. Requisitos técnico-operativos de los aeródromos de uso público para la realización de operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros sin servicios de tránsito aéreo de aeródromo	32
ANEXO IX. Requisitos técnico-operativos para la realización de operaciones bajo reglas de vuelo IFR para asistencia médica urgente, incluyendo traslado de órganos para trasplante, cuando sea esencial un transporte inmediato y rápido, fuera del horario ATS publicado para el aeródromo.	33

TEXTO CONSOLIDADO
Última modificación: 25 de noviembre de 2019

La Ley 9/2010, de 14 de abril, por la que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, se establecen las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo, introduce un nuevo régimen en la provisión de los servicios de tránsito aéreo de aeródromo.

Conforme a este nuevo régimen, los servicios de tránsito aéreo de aeródromo serán prestados por aquéllos proveedores civiles de tránsito aéreo de aeródromo certificados por una autoridad nacional de supervisión de la Unión Europea, que, a propuesta del gestor del aeródromo, sean designados por el Ministerio de Fomento para la provisión de estos servicios dentro de bloques específicos de espacio aéreo.

En la propuesta del gestor del aeródromo deberá concretarse el tipo de servicios de tránsito aéreo que solicita para el aeródromo, esto es, servicios de control de tránsito aéreo o servicios de información de vuelo de aeródromo (AFIS).

De esta forma se posibilita la prestación de los servicios de tránsito aéreo de aeródromo por proveedores distintos de la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), a la que únicamente se reserva en exclusiva la prestación directa de los servicios de tránsito aéreo en los volúmenes de espacio aéreo en que se presten servicios de control de área y control de aproximación.

En este nuevo marco legal, este real decreto, aplicable a todos los aeródromos civiles de uso público, incluidos los gestionados por AENA, establece los criterios para determinar la necesidad y suficiencia de la prestación del servicio de tránsito aéreo AFIS, y regula los estudios aeronáuticos de seguridad que deben realizarse previamente a tal efecto.

Los citados estudios aeronáuticos de seguridad tendrán en cuenta, de conformidad con lo previsto en el anexo 11 del Convenio de Aviación Civil Internacional, los tipos de tráfico aéreo del aeródromo, su densidad, las condiciones meteorológicas y cualquier otro factor pertinente. Estos estudios, que tienen como base las previsiones para la prestación de servicios de navegación aérea del Reglamento (CE) n.º 2096/2005 de la Comisión, de 20 de diciembre de 2005, por el que se establecen los requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea, deberán realizarse por proveedores de servicios de navegación aérea.

Aun cuando el estudio aeronáutico de seguridad no identifique la necesidad de prestar servicios de tránsito aéreo de aeródromo, se impone la obligación de prestar servicios AFIS en los aeródromos de uso público en los que se realicen operaciones bajo reglas de vuelo por instrumentos.

Por otra parte, tras la aprobación del Real Decreto 931/2010, de 23 de julio, por el que se regula el procedimiento de certificación de proveedores civiles de servicios de navegación aérea y su control normativo, este real decreto atribuye la competencia para la designación de aeródromo AFIS y del espacio aéreo asociado FIZ al Ministro de Fomento, al tiempo que la competencia para la designación de proveedor de servicios AFIS se asigna a la Dirección General de Aviación Civil.

Acordada la designación, el inicio de la prestación de servicios requerirá, en todo caso, la previa supervisión e informe favorable de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, de conformidad con lo previsto en el tercer párrafo del apartado 3 del artículo 1 de la Ley 9/2010, de 14 de abril.

También se regulan en este real decreto las condiciones de provisión del servicio AFIS, incluida la formación del personal que debe prestarlo y la certificación de los proveedores de dicha formación. De esta forma, se completa el régimen jurídico del servicio AFIS previsto en el Reglamento de Circulación Aérea aprobado por Real Decreto 57/2002, de 18 de enero.

La disposición adicional cuarta extiende el ámbito de aplicación del real decreto a los aeródromos militares, adecuando la regulación a las necesidades operativas de la defensa nacional y excepcionando las exigencias derivadas de la certificación de los proveedores de servicios AFIS y de los proveedores de formación, toda vez que la supervisión ejercida por los distintos estamentos militares garantiza un nivel equivalente de seguridad y calidad en los servicios de tránsito aéreo.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento y de la Ministra de Defensa, con la aprobación previa de la Ministra de la Presidencia, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 10 de septiembre de 2010,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

Este real decreto tiene por objeto establecer los criterios para determinar la necesidad y suficiencia de la prestación del servicio de información de vuelo de aeródromo (AFIS) y regular los estudios aeronáuticos de seguridad pertinentes para asegurar la necesidad y suficiencia de este servicio de tránsito aéreo.

Asimismo, este real decreto completa el régimen jurídico del servicio AFIS regulando las condiciones de provisión del servicio, las competencias administrativas para la designación de aeródromo AFIS, del espacio aéreo asociado como zona de información de vuelo (FIZ) y para la designación de proveedor de servicios AFIS, así como la formación del personal que preste este servicio y la certificación de los proveedores de formación.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

Sin perjuicio de lo dispuesto en la disposición adicional cuarta, este real decreto es de aplicación a los aeródromos civiles de uso público.

Lo dispuesto en este real decreto no es de aplicación a las demostraciones aéreas, incluida las aeronaves de más de seis plazas que operen con ellas ocupadas.

Artículo 3. *Normativa aplicable.*

En lo no previsto por este real decreto será de aplicación el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea y la normativa comunitaria que resulte de aplicación.

En relación con el procedimiento de certificación de proveedores de formación, en lo no previsto en este real decreto, será de aplicación lo dispuesto en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común y en la Ley 11/2007, de 22 de junio, de acceso electrónico de los ciudadanos a los Servicios Públicos.

Artículo 4. *Definiciones.*

A los efectos de lo previsto en este real decreto se entenderá por:

a) «Personal AFIS», el personal que ha recibido la formación prevista en este real decreto y cumple los requisitos establecidos en él para el desempeño de las funciones del servicio en una dependencia AFIS.

b) «Proveedor de servicios AFIS», el proveedor civil de servicios de tránsito aéreo certificado para la provisión de servicios de información de vuelo y alerta, según establece el Reglamento (CE) n.º 2096/2005 de la Comisión, de 20 de diciembre de 2005, por el que se establecen requisitos comunes para la provisión de servicios de navegación aérea y sus disposiciones de desarrollo.

c) «Proveedor designado AFIS», el proveedor civil de servicios AFIS designado por la Dirección General de Aviación Civil para la provisión de servicios AFIS en una o varias zonas de información de vuelo dentro del espacio aéreo español.

d) «Aeródromo civil de uso público», el definido en el artículo 1.3 del Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y el Reglamento de certificación y verificación de aeropuertos y otros aeródromos de uso público.

e) “Vuelos turísticos”, los definidos en la disposición adicional quinta del Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo.

Para el resto de las definiciones se estará a lo dispuesto en el Reglamento (CE) n.º 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo, así como los Reglamentos y medidas de ejecución a que se refiere su artículo 3, y sus disposiciones de desarrollo, así como, en lo no previsto en ellas, en el Reglamento de Circulación Aérea.

CAPÍTULO II

Prestación de servicios AFIS y estudios aeronáuticos de seguridad

Sección 1.ª Necesidad y suficiencia del servicio AFIS

Artículo 5. *Necesidad y suficiencia del servicio AFIS.*

1. La necesidad y suficiencia del servicio AFIS se determinará, en cada caso, atendiendo al resultado de un estudio aeronáutico de seguridad realizado, para cada aeródromo y espacio aéreo asociado, en el que se tengan en cuenta, conforme a lo previsto en este capítulo, los tipos de tráfico aéreo previstos, su densidad, las condiciones meteorológicas y cualquier otro factor pertinente.

2. Cuando no se presten servicios de control de tránsito aéreo, la provisión de servicios AFIS es obligatoria:

a) En los aeródromos para los cuales se identifique tal necesidad como resultado del estudio aeronáutico de seguridad previsto en este capítulo.

b) Salvo lo dispuesto en el artículo siguiente, incluso cuando el estudio aeronáutico de seguridad determine que no es preciso, en los siguientes casos:

1.º En los aeropuertos que no sean exclusivamente helipuertos, durante los períodos de tiempo en los que se realicen operaciones para el transporte comercial de pasajeros, distintas de los vuelos turísticos.

2.º En el resto de aeródromos de uso público, cuando se realicen operaciones bajo las reglas de vuelo por instrumentos (IFR). No obstante, la realización de estas operaciones en aeródromos AFIS estará sujeta a la coordinación con el proveedor de servicios de control en el espacio aéreo colateral.

Artículo 5 bis. *Excepciones a la provisión obligatoria de servicios de tránsito aéreo.*

Como excepción a lo previsto en el artículo 5, apartado 2, letra b), no será obligatoria la provisión de servicios de tránsito aéreo desde el aeródromo, salvo que el estudio aeronáutico de seguridad indique lo contrario:

a) En aquellos aeródromos de uso público en los que se realicen operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros, incluidos aerotaxis, bajo las reglas de vuelo visual (VFR), y en los que se den las siguientes circunstancias:

1.º Se haya establecido en el espacio aéreo asociado al aeródromo una zona de tránsito de aeródromo (ATZ) y se cumplan los requisitos técnico-operativos previstos en el anexo VIII.

2.º Se realicen menos de 15.000 operaciones al año y no más de 6 operaciones al día de transporte aéreo comercial de pasajeros, excluyendo los vuelos turísticos.

3.º Las aeronaves que operan en el aeródromo cumplen, simultáneamente, los siguientes parámetros:

i) Tienen una configuración máxima operativa de asientos de pasajeros (MOPSC) igual o inferior a 19 asientos.

ii) Tienen una masa máxima certificada de despegue (MTOW) igual o inferior a 7.668 kg.

iii) Su categoría máxima es CAT A, B o H, conforme a los Procedimientos para los servicios de navegación aérea, Doc. 8168 de OACI, Operación de aeronaves, volumen I, 5.^a ed. (2006).

b) Cuando se realicen operaciones bajo las reglas de vuelo por instrumentos (IFR) para asistencia médica urgente, incluyendo el traslado de órganos para trasplante, cuando sea necesario un transporte inmediato y rápido, fuera del horario publicado para la prestación de servicios de tránsito aéreo, siempre que el gestor del respectivo aeródromo cumpla los requisitos establecidos en el anexo IX.

Artículo 6. *Insuficiencia del servicio AFIS.*

La prestación del servicio AFIS no será suficiente:

a) Cuando así se identifique como resultado del estudio aeronáutico de seguridad realizado conforme a lo previsto en este capítulo, y

b) En los aeropuertos, en las franjas horarias con densidad de tránsito media o intensa, según lo previsto en el Volumen I, apartado 1.1, de las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público que se incluyen como anexo al Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado.

Artículo 7. *Prestación de servicios de control y AFIS en la misma dependencia y franjas horarias de funcionamiento.*

1. El servicio AFIS y el servicio de control de aeródromo podrán prestarse en la misma dependencia de servicios de tránsito aéreo, en distintas franjas horarias.

En los supuestos contemplados en el artículo 5 bis así como cuando el aeródromo opere como aeródromo de uso restringido, conforme a la flexibilidad de uso prevista en el artículo 3 del Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, también podrán establecerse en un mismo aeródromo franjas horarias en las que se presten los servicios de tránsito aéreo ATC/AFIS combinadas con franjas horarias en las que no se disponga de ellos.

2. La información relativa a los horarios de prestación de los servicios de control de aeródromo y del servicio AFIS, así como sus modificaciones, deberá distribuirse mediante el sistema de reglamentación y control de la información aeronáutica (AIRAC), de acuerdo a lo dispuesto en el libro VIII del Reglamento de Circulación Aérea.

3. Durante las horas publicadas de operación de estos servicios, éstos deberán permanecer disponibles, en todo momento, para todos los usuarios en igualdad de condiciones.

Artículo 8. *Operaciones en el espacio aéreo asociado al aeródromo.*

1. Toda aeronave que opere bajo reglas de vuelo visual (VFR) en el espacio aéreo, asociado a un aeródromo AFIS, designado como zona de información de vuelo (FIZ) deberá estar equipada con un equipo de radio emisor-receptor operativo para asegurar las comunicaciones aeronáuticas con la dependencia que presta servicios AFIS y con los tráficos de la zona.

2. Cuando conforme a los procedimientos operativos locales publicados en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP), la infraestructura contemple la realización de las operaciones a que refiere el artículo 5 bis, toda aeronave que opere en la zona de tránsito de aeródromo (ATZ), en el volumen de espacio aéreo asociado al aeródromo o el equivalente establecido conforme a lo previsto en los anexos VIII y IX, así como en sus proximidades deberá estar equipada con un equipo de radio emisor-receptor (TX/RX) operativo para asegurar las comunicaciones aeronáuticas con el resto del tráfico aéreo que esté operando en la zona y estará sujeta a dichos procedimientos locales.

3. En los supuestos contemplados en el artículo 5 bis, los pilotos que operen en la zona de tránsito de un aeródromo (ATZ), en el volumen de espacio aéreo asociado al aeródromo o el equivalente establecido conforme a lo previsto en los anexos VIII y IX, así como en sus proximidades, deberán comunicar al resto de los usuarios sus posiciones, niveles y toda maniobra importante e intenciones y mantenerse a la escucha en la frecuencia asignada.

4. Las aeronaves que realicen operaciones de asistencia médica urgente en los supuestos previstos en el artículo 5 bis, letra b), tendrán prioridad sobre la operación de cualquier otra aeronave, salvo que por motivos de seguridad sea necesario operar de otro modo.

5. En el supuesto contemplado en el artículo 5 bis, letra b), el operador garantizará que se utilicen los procedimientos de salida y aproximación por instrumentos establecidos en los acuerdos con el proveedor de servicios de tránsito aéreo del espacio aéreo colateral.

Sección 2.ª Estudios aeronáuticos

Artículo 9. *Estudios aeronáuticos de seguridad.*

1. La realización del estudio aeronáutico de seguridad previsto en el artículo 5 es obligatoria en los aeródromos de uso público en los que:

a) Se prevea un número de operaciones anuales superior a las 20.000 o en los que se puedan alcanzar 10 operaciones por hora.

b) Se realicen operaciones de formación de pilotos y la densidad de tráfico supere la cifra de 100 operaciones diarias.

c) Se produzcan operaciones que conlleven mezcla de diferentes categorías de aeronaves, entre otras, ala fija a motor con helicópteros o planeadores.

d) Se prevea su uso por aeronaves con una masa máxima certificada de despegue de más de 5.700 kg o con una configuración máxima aprobada de más de nueve asientos de pasajeros.

e) Se hayan otorgado exenciones o excepciones al cumplimiento de disposiciones de las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público que se incluyen como anexo al Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, así como en aquellos otros en los que la declaración del gestor del aeródromo manifieste que, en algún apartado, no cumple la normativa del citado anexo..

f) Se prevea que se van a llevar a cabo operaciones para el transporte aéreo comercial de pasajeros, incluidos aerotaxis.

g) Se prevea que se van a llevar a cabo operaciones bajo las reglas de vuelo por instrumentos (IFR).

2. Los estudios aeronáuticos de seguridad se realizarán por proveedores certificados para la provisión del servicio de control de aeródromo o del servicio AFIS, siempre que estos últimos dispongan de un certificado sin la exención al cumplimiento de los requisitos de seguridad relativos a estudios de seguridad y análisis y mitigación de riesgos en relación con los cambios contenidos en el Reglamento (CE) n.º 2096/2005 de la Comisión, de 20 de diciembre de 2005.

3. El proveedor de servicios de tránsito aéreo que realice el estudio aeronáutico de seguridad podrá ser distinto del que provea el servicio en el aeródromo.

Artículo 10. *Factores que deben tenerse en cuenta en la elaboración de los estudios aeronáuticos de seguridad.*

En la elaboración del estudio de aeronáutico de seguridad se deberán tener en cuenta, al menos, los siguientes factores:

a) Datos relativos al aeródromo.

b) Información de accidentes, incidentes de tránsito aéreo u otro tipo de sucesos.

c) Condiciones meteorológicas, en particular el estudio estadístico de la meteorología estacional predominante, visibilidad y vientos.

d) Volumen de tráfico, teniendo en cuenta los datos históricos y las previsiones de demanda, horarias, diarias y anuales.

e) Análisis de obstáculos.

f) Tipos de operaciones.

g) Mezcla de tráficos.

h) Reglas de vuelo.

i) Categorías de aeronaves.

- j) Estructura del espacio aéreo.
- k) Cualquier otro factor que resulte pertinente para la seguridad de las operaciones.

Artículo 11. *Contenido del estudio aeronáutico de seguridad.*

1. El estudio aeronáutico de seguridad constará de las siguientes fases:
 - a) Iniciación.
 - b) Análisis preliminar.
 - c) Estimación del riesgo.
 - d) Evaluación del riesgo con o sin mitigación preliminar.
 - e) Mitigación del riesgo.
 - f) Planificación de actuaciones y de su seguimiento.

En cada una de estas fases se actuará conforme a lo previsto en el anexo I, apartado A.

2. En aquéllos aeropuertos o aeródromos de uso público a los que se les haya otorgado exenciones o excepciones de acuerdo con lo dispuesto, respectivamente, en las disposiciones adicionales segunda y tercera del Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, el estudio aeronáutico de seguridad debe incorporar el análisis de la influencia en la seguridad de dichas situaciones en relación con la prestación del servicio de tránsito aéreo.

3. El estudio aeronáutico de seguridad abarcará los requisitos de seguridad para operar en la zona de espacio aéreo asociado al aeródromo objeto de estudio, incluidos cuando proceda los requisitos técnico-operativos a que se refiere el artículo 5 bis, letra a), 1º, y letra b), y delimitará la zona FIZ, el ATZ o el volumen de espacio aéreo asociado al aeródromo que se propone o, en su caso, el equivalente conforme a lo previsto en los anexos VIII y IX, según sea el caso, así como los procedimientos operacionales y la propuesta de cartas aeronáuticas correspondientes al aeródromo.

En los supuestos del artículo 5 bis, letra a), el estudio aeronáutico de seguridad establecerá el número máximo de operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros que pueden realizarse por hora y las dimensionará de modo que se garantice el cumplimiento de lo dispuesto en el anexo VIII, letra c).

4. El estudio aeronáutico de seguridad deberá incorporar un registro de participantes en cada una de sus fases, aportando la información recogida en la tabla que figura en el anexo I, apartado B..

CAPÍTULO III

Provisión de servicios AFIS

Sección 1.ª Competencias y responsabilidad

Artículo 12. *Competencias administrativas.*

1. Corresponde a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea:

a) Certificar a los proveedores de servicios AFIS que tengan su principal lugar de actividad y, en su caso, su sede en España, de acuerdo con la normativa vigente.

b) Certificar a los proveedores de formación de personal AFIS y aprobar su plan de formación, incluida su política de convalidaciones, cuando dichos proveedores tengan su principal lugar de actividad y, en su caso, su sede en España.

c) Informar, con carácter preceptivo, la propuesta de designación de aeródromo AFIS y del espacio aéreo asociado FIZ.

d) Informar, con carácter preceptivo, la propuesta del gestor del aeródromo de designación de proveedor de servicios AFIS de aeródromo.

e) Supervisar el cumplimiento de los requisitos para la efectiva prestación de servicios por el proveedor designado AFIS e informar el inicio de la prestación.

f) Instar la iniciación del procedimiento de revocación de la designación de aeródromo AFIS y del espacio aéreo asociado FIZ.

g) Proponer a la Dirección General de Aviación Civil la revocación de la designación de proveedor AFIS.

2. Corresponde al Ministro de Fomento, a propuesta de la Dirección General de Aviación Civil, la designación del aeródromo como aeródromo AFIS y su revocación, y a la Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento (CIDEFO), el establecimiento y, en su caso, modificación del espacio aéreo FIZ asociado a la infraestructura. El plazo máximo de tramitación de estos procedimientos será de seis meses.

La Dirección General de Aviación Civil formulará la propuesta que proceda en relación con la designación de aeródromo AFIS y del espacio aéreo asociado FIZ en el plazo de cinco meses contados a partir de la recepción de la solicitud.

En lo no previsto por la normativa aeronáutica, el procedimiento para la designación del aeródromo como aeródromo AFIS y del espacio aéreo asociado FIZ y su revocación, se ajustará a lo dispuesto en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

En el caso de que venza el plazo máximo para resolver sin haberse dictado resolución expresa, el silencio tendrá efecto desestimatorio.

3. Corresponde a la Dirección General de Aviación Civil la designación del proveedor de servicios AFIS en los aeródromos civiles de uso público designados para prestar servicios AFIS en el espacio aéreo asociado FIZ, así como su revocación.

Procederá la revocación de la designación del proveedor AFIS en el caso de pérdida de la vigencia de la certificación del proveedor de servicios AFIS, o cuando no se cumplan las condiciones estipuladas en este real decreto, garantizando, en todo caso, la continuidad de los servicios de tránsito aéreo del aeródromo.

La designación de un nuevo proveedor de servicios de aeródromo, a propuesta del gestor del aeródromo, en ningún caso tiene la consideración de revocación.

4. Corresponde a la Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento (CIDEFO) el establecimiento en el espacio aéreo asociado al aeródromo de la zona de tránsito de aeródromo (ATZ), a solicitud del gestor de la infraestructura.

Artículo 13. Responsabilidad del gestor del aeródromo.

1. Sin perjuicio de la responsabilidad que la normativa nacional y comunitaria atribuyen al gestor del aeródromo, en el ámbito de este real decreto le corresponde:

a) Disponer de los estudios aeronáuticos de seguridad previstos en el capítulo II y adoptar, de conformidad con ellos, todas las medidas necesarias para garantizar la provisión de los servicios de tránsito aéreo que permitan la operación segura de aeronaves.

b) Solicitar, a través de la Dirección General de Aviación Civil, la designación de aeródromo AFIS y del espacio aéreo asociado FIZ.

c) Proponer a la Dirección General de Aviación Civil la designación del proveedor de servicios AFIS.

d) Alcanzar, cuando corresponda, los acuerdos de toda índole que sean necesarios con los proveedores de servicios de navegación aérea certificados, conforme a lo previsto en la Ley 9/2010, de 14 de abril, y en el Reglamento (CE) n.º 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo y en el Reglamento de la Comisión (CE) n.º 2096/2005, de 20 de diciembre de 2005, así como, en lo que le sea aplicable, al Reglamento de la Comisión (CE) n.º 1315/2007 de la Comisión, de 8 de noviembre de 2007.

e) Asegurar el mantenimiento y continuidad de la prestación de servicios AFIS en el aeródromo.

f) Tomar las acciones necesarias en el ámbito de sus responsabilidades y en función de los resultados del seguimiento al que se refiere el apartado 2, informando puntualmente a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea de las acciones adoptadas.

g) Poner a disposición del proveedor designado AFIS una dependencia AFIS en el aeródromo que reúna el resto de los requisitos contenidos en el anexo II.

h) Disponer del equipamiento operativo necesario en la dependencia AFIS o acordar su disposición por parte del proveedor designado AFIS, teniendo en cuenta lo establecido en el apartado 5 del anexo II. En los supuestos contemplados en el artículo 5 bis disponer del equipamiento operativo necesario en el aeródromo, teniendo en cuenta lo establecido, respectivamente, en los anexos VIII y IX, de acuerdo con la normativa nacional y comunitaria que resulte de aplicación, en particular en materia de reglas del aire, disposiciones

operativas para los servicios y procedimientos de navegación aérea y requisitos de para los proveedores de servicios de navegación aérea.

2. Asimismo, el gestor del aeródromo es responsable de implementar las acciones de seguimiento precisas para garantizar que se mantienen las condiciones determinantes del resultado del estudio aeronáutico de seguridad, tanto en el caso en el que haya concluido en la necesidad y suficiencia del servicio AFIS como en los supuestos contemplados en el artículo 5 bis, en particular realizando un seguimiento continuado del número de movimientos, número de operaciones IFR y VFR, así como del número y tipo de aeronaves que operan en el aeródromo.

En el caso de que en el aeródromo haya un proveedor designado AFIS y, en su caso conforme a lo previsto en el artículo 12, un proveedor designado para la provisión de servicios de control de tránsito aéreo, este seguimiento se realizará conjuntamente por el gestor del aeródromo y los proveedores designados para la prestación de servicios de tránsito aéreo en dicha infraestructura. La estadística de las operaciones y los datos relevantes asociados a ella estarán a disposición de los servicios de inspección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

Sección 2.ª Proveedor designado AFIS

Artículo 14. *Proveedor designado AFIS.*

1. Para la designación del proveedor AFIS, el aeródromo de uso público debe haber sido designado como aeródromo AFIS y el espacio aéreo asociado como zona FIZ.

La resolución de designación especificará los requisitos técnicos y operativos que el proveedor designado AFIS deberá cumplir para iniciar su actividad, de acuerdo con la normativa nacional y comunitaria que resulte de aplicación. En el caso de aeródromos AFIS de competencia autonómica la resolución de designación de proveedores de servicios AFIS deberá ir precedida de un informe de la Comunidad Autónoma.

2. En lo no previsto por la normativa aeronáutica, el procedimiento para la designación del proveedor de servicios AFIS se ajustará a lo dispuesto en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, y en la Ley 11/2007, de 22 de junio.

El plazo para resolver la propuesta del gestor del aeródromo será de seis meses. En el caso de que venza el plazo máximo para resolver sin haberse dictado resolución expresa, el silencio tendrá efecto desestimatorio en virtud de la excepción de transferencia al solicitante de facultades relativas al dominio público o al servicio público recogida en el artículo 43.1, segundo párrafo, de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

3. Frente a la resolución del Director General de Aviación Civil dictada en el procedimiento de designación de proveedor AFIS podrá interponerse recurso de alzada ante la Secretaría de Estado de Transportes en el plazo de un mes, conforme a lo previsto en los artículos 114 y 115 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

Artículo 15. *Atribuciones y vigencia de la designación.*

1. El proveedor designado AFIS está habilitado para prestar el servicio de información de vuelo en el aeródromo AFIS y en el espacio aéreo asociado FIZ.

2. La vigencia de la designación exige el mantenimiento del certificado como proveedor de servicios AFIS, así como del resto de las condiciones inicialmente aprobadas en todos sus términos y tendrá la vigencia máxima prevista en la resolución que no podrá exceder de cinco años, debiendo solicitarse su renovación al menos con seis meses de antelación a la fecha en que la designación deje de tener vigencia.

Artículo 16. *Responsabilidades del proveedor designado AFIS.*

El proveedor designado AFIS es responsable de garantizar la prestación del servicio conforme a lo previsto en el artículo 2 de la Ley 9/2010, de 14 de abril, y en las condiciones que se hayan determinado en la designación como aeródromo AFIS y, además, de:

a) Mantener en todo momento los requisitos que le habilitan para la prestación de los servicios AFIS en un determinado aeródromo de uso público o aeropuerto, comunicando al

gestor del aeródromo, a la Dirección General de Aviación Civil y a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea cualquier incidencia que afecte a dicha designación o a la certificación, según corresponda.

b) Establecer la coordinación necesaria con el gestor del aeródromo para garantizar que las operaciones se realizan dentro de las condiciones de la designación.

c) Garantizar la prestación segura, eficaz, continuada y sostenible económica y financieramente de los servicios AFIS.

d) Asegurar el cumplimiento de las condiciones establecidas en el Manual de dependencia AFIS del aeródromo y, en particular, la coordinación con el resto de dependencias de tránsito aéreo según se establezca en las cartas de acuerdo entre dependencias ATS que se hubiesen establecido.

e) Asegurar la instrucción continua de su personal y garantizar que éste cumple, en todo momento, los requisitos exigidos.

f) Comunicar, a través del gestor del aeródromo o según determine el Manual de la dependencia AFIS, las incidencias que afecten a la prestación del servicio AFIS en el aeródromo para su publicación por el Servicio de Información Aeronáutica (AIS).

f) Garantizar la continuidad del servicio prestado y, en su caso, facilitar la transferencia de la función en caso de cambio de proveedor designado para la prestación de servicios de tránsito aéreo.

h) Asegurar que se han publicado los procedimientos operacionales y las maniobras adecuadas antes de proceder al inicio de la provisión del servicio y que se disponen de las cartas de acuerdo que garanticen la adecuada coordinación técnica y operativa con otros proveedores de servicios de tránsito aéreo.

i) Implementar el plan para la implantación, seguimiento y valoración de la eficacia de las medidas de mitigación identificadas en la fase 'mitigación del riesgo' del estudio aeronáutico de seguridad del aeródromo en el que actúa como proveedor designado, así como nombrar un responsable del plan dentro de su organización.

Artículo 17. Manual de la dependencia AFIS.

1. Los proveedores de servicios AFIS deberán disponer de un manual adaptado a cada dependencia que incluya, al menos, los capítulos que indica el anexo III e incorpore las especificaciones previstas en el anexo II.

En el capítulo 3 del manual de dependencia AFIS, administración, se incorporará una sección relativa al personal AFIS, en la que se incluirá una relación del personal AFIS y sus respectivas responsabilidades, los detalles relativos a la instrucción en la dependencia AFIS que se hayan superado satisfactoriamente y los datos relativos a la vigencia del cumplimiento de los requisitos del personal AFIS previstos en el artículo 18, letras b) y c).

2. El manual contendrá las especificaciones y características referidas a la dependencia AFIS del aeródromo.

3. El manual deberá mantenerse debidamente actualizado y, en el caso de existir diferentes copias, éstas deberán estar claramente identificadas. Asimismo, el manual contendrá una hoja de control de configuración donde figuren las enmiendas y actualizaciones introducidas.

4. A propuesta del proveedor designado AFIS para varias dependencias, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá aceptar un manual para todas ellas, diferenciando en los anexos las características propias de cada dependencia.

5. Aquellos cambios del manual que estén relacionados con la seguridad deberán ser notificados a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y, en su caso, aceptados por ésta de acuerdo a lo dispuesto en el Reglamento (CE) n.º 1315/2007 de la Comisión, de 8 de noviembre de 2007, relativo a la supervisión de la seguridad en la gestión del tránsito aéreo y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2096/2005 de la Comisión, de 20 de diciembre de 2005, y las disposiciones de desarrollo.

CAPÍTULO IV

Personal AFIS y Proveedores de formación

Sección 1.ª Personal AFIS

Artículo 18. *Condiciones del personal AFIS.*

1. El personal AFIS deberá cumplir las condiciones siguientes:

a) Tener 18 años cumplidos y estar en posesión del título de bachillerato o de un título que faculte para el acceso a la universidad.

b) Ser titular de un certificado de aptitud psicofísica, en vigor, con los requisitos y validez especificados en la Orden FOM/2418/2007 de 25 de julio, por la que se determinan los requisitos médicos necesarios para la obtención del certificado médico aeronáutico de clase 3 referido a la licencia de controlador de tránsito aéreo y normas concordantes.

c) Tener, al menos, un nivel de idioma operacional (4), en inglés y castellano, de la escala de calificación de competencia lingüística de la OACI, incorporada como anexo I a la Orden FOM/1146/2019, de 13 de noviembre, por la que se completa el régimen aplicable al personal aeronáutico en materia de competencia lingüística.

d) Haber superado un curso de formación inicial, teórica y práctica, impartido por un proveedor de formación AFIS certificado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

e) Haber superado satisfactoriamente la instrucción en la dependencia AFIS en la que vaya a prestar servicios.

Artículo 19. *Formación inicial.*

1. La formación inicial, teórica y práctica, se ajustará al programa de instrucción previsto en el artículo 29.

2. Los proveedores de formación AFIS emitirán un certificado de formación inicial AFIS a los alumnos que hayan superado satisfactoriamente la formación impartida por él, emitido de acuerdo con las directivas de la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre.

3. Los proveedores de formación AFIS mantendrán un registro de los certificados por ellos emitidos.

Artículo 20. *Instrucción en la dependencia AFIS.*

1. La instrucción en la dependencia AFIS, impartida bajo la supervisión del proveedor designado AFIS, exigirá la realización de un mínimo de 40 horas de servicio, en un período no inferior a 15 días ni superior a 30, en la dependencia donde vaya a realizar su actividad como personal AFIS, con evaluación positiva al final del período.

La instrucción en la dependencia AFIS se realizará bajo un plan de instrucción en la dependencia AFIS aprobado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, a propuesta del proveedor designado AFIS.

2. En los casos de interrupción en la prestación del servicio AFIS, el proveedor designado AFIS se asegurará del mantenimiento de las habilidades del personal AFIS mediante programas de instrucción continuada.

3. En el caso de inicio de la provisión de servicio AFIS, en sustitución de la formación específica prevista en el apartado 1, se exigirá haber completado un número equivalente de horas en prácticas según un plan aprobado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

Artículo 21. *Edad, aptitud psicofísica, competencia lingüística y pericia.*

1. El proveedor designado AFIS es responsable de verificar que, antes de iniciar la prestación de servicios AFIS, el personal que haya superado la instrucción en la dependencia AFIS cumple los requisitos previstos en el artículo 18, letras a), b) y c).

2. Asimismo, el proveedor designado AFIS, es responsable de asegurar que sólo presta servicios AFIS el personal AFIS que mantenga en vigor el certificado de aptitud psicofísica y el nivel de competencia lingüística previstos en el artículo 18, y que mantenga el nivel de

conocimientos, experiencia y pericia adecuados, realizando para ello los cursos que sean precisos para su instrucción continuada.

Artículo 22. *Funciones del personal AFIS.*

1. Al personal AFIS, además de las funciones previstas en el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea, le corresponde:

a) Informar a las aeronaves que operen en la zona FIZ del espacio aéreo en el que presta servicios AFIS para ayudar a los pilotos a evitar colisiones.

b) Informar a las aeronaves en movimiento en el área de maniobras con el fin de que los pilotos puedan evitar colisiones entre la aeronave y los vehículos, así como con obstáculos que pudieran existir en dicha área, o entre aeronaves en movimiento en la plataforma.

c) Informar a los vehículos y personas en el área de maniobra.

d) Informar a las aeronaves sobre datos esenciales relativos al aeródromo, así como reportar información meteorológica y sobre el estado operacional de las ayudas para la navegación aérea que correspondan.

e) Proveer un servicio de alerta.

f) Iniciar el procedimiento para el caso de aeronaves que no se presentan en el tiempo reglamentado según el plan de vuelo.

g) Cumplir con los procedimientos y la coordinación establecidos en el manual de dependencia AFIS.

2. Cuando así lo prevea el manual de dependencia AFIS, el movimiento de personas o vehículos, comprendidas las aeronaves remolcadas dentro del área de movimiento, estará sujeto a la obtención de permiso previo del personal AFIS de servicio en la dependencia AFIS. Cuando lo prevea el manual de dependencia AFIS, el movimiento de aeronaves en la plataforma también estará sujeto a la obtención de este permiso.

Sección 2.ª Proveedores de formación AFIS

Artículo 23. *Proveedores de formación AFIS.*

La formación inicial del personal AFIS se realizará exclusivamente por proveedores de formación AFIS que cuenten con un certificado en vigor para impartir dicha formación expedido por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

Los proveedores de formación AFIS y sus centros deberán cumplir los requisitos y procedimientos establecidos en el anexo IV.

Artículo 24. *Solicitud.*

1. La solicitud de certificación, renovación o modificación como proveedor de formación AFIS se formalizará en el modelo oficial de solicitud que figura como anexo VII.

La solicitud, dirigida al Director de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, se presentará en cualquiera de los lugares previstos en el artículo 38.4 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, o por medios electrónicos, de conformidad con lo previsto en la Ley 11/2007, de 22 de junio.

2. Junto a la solicitud se aportará la documentación relacionada en el anexo VI acreditativa de las características de la organización, instalaciones, equipamiento, empleados, programa de instrucción, política de convalidaciones, procedimientos de evaluación y sistema de gestión de calidad que permitan la formación de personal AFIS.

Artículo 25. *Certificación y supervisión continuada.*

1. Previa realización de las actuaciones inspectoras de supervisión que correspondan, el Director de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea resolverá sobre la procedencia o no de certificar al solicitante como proveedor de formación AFIS, emitiendo, en su caso, el correspondiente certificado.

La resolución del Director de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá establecer de forma motivada limitaciones en la certificación de los proveedores de formación, explicitando dicha limitaciones en el correspondiente certificado.

2. El plazo para resolver sobre la solicitud de certificación será de seis meses. Si en dicho plazo no se hubiera dictado resolución expresa, la solicitud se entenderá denegada de conformidad con lo previsto en la disposición adicional vigésimo novena, apartado 2, de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social.

Las resoluciones del Director de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea ponen fin a la vía administrativa y podrán ser recurridas potestativamente en reposición ante el mismo órgano, en el plazo de un mes, o ser impugnadas directamente ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo.

3. En el certificado se hará constar, en todo caso, el período de su vigencia, que no podrá exceder de 5 años, así como cualquier condición que la Agencia Estatal de Seguridad Aérea considere relevante establecer a efectos de la certificación y la provisión de la formación de personal AFIS.

4. A la eficacia, limitación, suspensión o revocación y renovación del certificado le será de aplicación lo dispuesto en la Orden FOM/1841/2010, de 5 de julio, por la que se desarrollan los requisitos para la certificación de los proveedores civiles de formación de controladores de tránsito aéreo.

5. Los proveedores de formación AFIS certificados están sujetos a la supervisión continuada de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

Artículo 26. *Modificación del certificado.*

1. El proveedor de formación AFIS deberá comunicar a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, con seis meses de antelación a la fecha prevista para su implantación, las modificaciones que pretenda introducir que afecten a las condiciones establecidas en la certificación.

Junto con la comunicación de la modificación se presentará un documento que detalle el alcance de las que se hayan previsto y un estudio justificativo en el que se acredite que su implementación se ajusta a lo previsto en este real decreto.

2. En el plazo de seis meses el órgano competente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea deberá resolver sobre la pertinencia de la implantación de las modificaciones propuestas, emitiendo, en su caso, un nuevo certificado que recoja las nuevas condiciones de la certificación.

Si en dicho plazo, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea no hubiera autorizado la modificación, la autorización para su implantación se entenderá denegada de conformidad con lo previsto en la disposición adicional vigésimo novena, apartado 2, de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre.

3. El resto de las modificaciones que pretenda introducir el proveedor de formación AFIS, distintas de las reguladas en el apartado 1, serán comunicadas con tres meses de antelación a la fecha prevista para su aplicación.

El órgano competente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea deberá resolver sobre la pertinencia de implantar estas modificaciones en el plazo de tres meses, pudiendo llevarse a cabo si en dicho plazo la Agencia Estatal de Seguridad Aérea no se ha opuesto a ellas.

4. Cuando, atendiendo a la naturaleza de las modificaciones solicitadas, el órgano de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea competente para resolver sea su Director, las resoluciones que adopte pondrán fin a la vía administrativa y podrán ser recurridas potestativamente en reposición ante el mismo órgano, en el plazo de un mes, o ser impugnadas directamente ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo.

Cuando el órgano competente para resolver sobre las modificaciones sea cualquiera de las direcciones operativas de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, sus resoluciones no pondrán fin a la vía administrativa, siendo recurribles en alzada ante el Director de la Agencia en el plazo de un mes previsto en el artículo 115 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

Artículo 27. *Documento maestro y conservación de la documentación.*

1. Los proveedores de formación AFIS certificados deben disponer de un documento maestro de la organización en el que se registren los cambios introducidos respecto de la información y documentación que fue tenida en cuenta por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea en el procedimiento de certificación y su renovación.

2. El proveedor de formación deberá conservar todos los documentos de formación y evaluación de los alumnos durante los cinco años siguientes a la finalización del curso respectivo. Estos documentos podrán conservarse en formato electrónico, en las condiciones establecidas en el anexo IV, apartado 3, letra d).

Artículo 28. *Personal destinado a la formación y evaluación.*

1. El personal encargado de tareas de formación inicial, teórica y práctica, deberá estar autorizado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por un período, renovable, de cinco años.

Este personal deberá haber completado satisfactoriamente un curso de instrucción aprobado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, impartido por un proveedor de formación AFIS certificado.

2. El personal de formación inicial práctica, además, deberá haber prestado servicios en prácticas por el período mínimo previsto en el apartado 4, letra e), 2.º, del anexo IV o demostrar la experiencia en la instrucción que se prevé en dicho apartado.

Artículo 29. *Programa de instrucción.*

1. Los cursos que integren la formación inicial, práctica y teórica, que vayan a impartir los proveedores de formación AFIS se contendrán en un programa de instrucción que debe ser aprobado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

El programa de instrucción, documentado conforme a lo previsto en el anexo V, incluirá la política de convalidaciones que, en su caso, vaya a establecer el proveedor de servicios de formación AFIS, mediante la cual se eximirá a los profesionales aeronáuticos con formación específica, entre otros pilotos, controladores de tránsito aéreo o ingenieros, de superar aquella parte o partes de los cursos en los que la formación impartida coincida con la ya adquirida por el profesional aeronáutico para el desempeño de sus funciones.

2. El proveedor de formación revisará, anualmente, los cursos y planes de formación, conforme a lo previsto en el anexo IV.

Disposición adicional primera. *Inaplicabilidad de ciertas exenciones para la designación de proveedor AFIS.*

No podrán ser designados proveedores de servicio AFIS los proveedores de servicios de tránsito aéreo que cuenten con un certificado valido en la Comunidad para la prestación del servicio de información de vuelo de aeródromo emitido de acuerdo al Reglamento (CE) n.º 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, y al Reglamento (CE) n.º 2096/2005 de la Comisión, de 20 de diciembre de 2005, que incorporen las exenciones al cumplimiento de alguno de los siguientes requisitos del anexo II, parte 3 del Reglamento (CE) n.º 2096/2005, de 20 de diciembre de 2005:

- a) Requisitos para alcanzar la seguridad (parte 3.1.2);
- b) Estudios de seguridad (parte 3.1.3);
- c) Requisitos de seguridad para el análisis y mitigación de riesgos en relación con los cambios (parte 3.2).

Disposición adicional segunda. *Obligación de coordinación entre dependencias de tránsito aéreo y su personal.*

Independientemente de quien sea el proveedor de los servicios de tránsito aéreo y el tipo de servicios de tránsito aéreo que se preste, estos y sus dependencias así como su personal estarán obligados a asegurar la adecuada coordinación técnica y operativa entre ellas y a la puesta a disposición de la información necesaria para identificar los movimientos de las aeronaves en el espacio aéreo bajo su responsabilidad.

Disposición adicional tercera. *Certificado de aptitud psicofísica y evaluación del nivel de competencia lingüística.*

1. Los certificados de aptitud psicofísica previstos en el artículo 18 deberán ser expedidos por un centro médico aeronáutico designado y autorizado por la Agencia Estatal

de Seguridad Aérea conforme a lo previsto en la Orden FOM FOM/2157/2003, de 18 de julio, por la que se determinan los requisitos y el procedimiento para la designación y autorización de los centros médico-aeronáuticos y de los médicos examinadores, o normativa concordante.

2. Los requisitos, eficacia, evaluación y certificación del nivel de competencia lingüística prevista en el artículo 18 se ajustará a lo previsto en la Orden FOM/1146/2019, de 13 de noviembre, por la que se completa el régimen aplicable al personal aeronáutico en materia de competencia lingüística.

Disposición adicional cuarta. *Provisión del servicio AFIS en los aeródromos militares.*

1. Lo dispuesto en el capítulo II de este real decreto es de aplicación a los aeródromos militares que presten servicios de tránsito aéreo a la circulación aérea general y al resto de los aeródromos militares, si bien los estudios aeronáuticos de seguridad previstos en él podrán realizarse por proveedores de servicios de tránsito aéreo autorizados por la autoridad nacional de supervisión militar.

El Estado Mayor del Ejército del Aire es la autoridad nacional de supervisión militar que ejerce las funciones que le atribuye este real decreto.

2. La autoridad nacional de supervisión militar es la competente para la designación del aeródromo militar como aeródromo AFIS y del espacio aéreo asociado FIZ, así como para la designación de la prestación de servicios AFIS que podrá ser un proveedor de servicios autorizado por la autoridad nacional de supervisión militar.

3. En los aeródromos militares no abiertos a la circulación aérea general, la autoridad nacional de supervisión militar podrá establecer el nivel de competencia lingüística exigido para la prestación del servicio AFIS en el ámbito de la aviación militar.

4. Con la salvedad prevista en el apartado anterior, es de aplicación al personal militar AFIS la regulación del capítulo IV, sección 1.^a, si bien las condiciones de obtención del certificado de aptitud psicofísica, previsto en el artículo 18, letra b), se establecerán por la autoridad nacional de supervisión militar, conforme a los requisitos adoptados por Eurocontrol para el certificado médico europeo clase 3.

5. La provisión de formación de personal AFIS militar para la circulación aérea general se prestará en los términos previstos por la autoridad nacional de supervisión militar que, en todo caso, garantizará un nivel equivalente de seguridad y calidad en los servicios de tránsito aéreo general.

6. Las competencias atribuidas en este real decreto al Ministro de Fomento, a la Dirección General de Aviación Civil y a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, se entenderán referidas a la autoridad nacional de supervisión militar en la prestación de servicios AFIS en los aeródromos militares.

La autoridad nacional de supervisión militar podrá dictar las resoluciones necesarias para la ejecución y aplicación de este real decreto en la prestación de servicios AFIS en los aeródromos militares.

Disposición adicional quinta. *Designación de proveedores de servicios de control de tránsito de aeródromo.*

Corresponde a la Dirección General de Aviación Civil designar al proveedor de servicios de control de tránsito aéreo de aeródromo, a propuesta del gestor aeroportuario, así como su revocación.

Disposición transitoria primera. *Normas transitorias sobre aeródromos.*

Los aeropuertos y aeródromos civiles de uso público que, a la fecha de entrada en vigor de este real decreto, no dispongan de servicios de control de aeródromo y se encuentren en alguno de los supuestos previstos en el artículo 9, dispondrán hasta el 31 de diciembre de 2016, para realizar los estudios aeronáuticos de seguridad que regula este real decreto y adecuarse a lo dispuesto en él.

Disposición transitoria segunda. *Normas transitorias sobre formación de personal AFIS.*

1. Los proveedores de formación inicial certificados por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea que, con anterioridad a la entrada en vigor de este real decreto hayan impartido cursos de formación de personal AFIS que se ajusten a lo dispuesto en el anexo IV, podrán reconocer, en el plazo de un año desde la entrada en vigor de este real decreto, la formación inicial del personal que haya superado dichos cursos.

Se entenderá que los cursos impartidos con anterioridad a la entrada en vigor de este real decreto cumplen los requisitos exigidos en el anexo IV cuando dichos cursos, al menos, hayan abordado las materias a que se refiere el apartado 8 de dicho anexo IV y, en todo caso, cuando el contenido de dichos cursos coincida con el plan de formación inicial aprobado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea en la certificación como proveedor de formación AFIS.

2. El personal de formación inicial, práctica y teórica, para prestar servicios en los proveedores de formación AFIS que se certifiquen en los dos años siguientes a la entrada en vigor de este real decreto podrán acreditar la formación prevista en el artículo 28 mediante el cumplimiento de las medidas de aplicación y ejecución adoptadas por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea conforme a lo previsto en la disposición final tercera.

Disposición transitoria tercera. *Normas transitorias sobre proveedores designados por el Ministerio de Fomento para la prestación de servicios de tránsito aéreo.*

1. Los proveedores designados por el Ministerio de Fomento para la prestación de servicios de tránsito aéreo antes de la entrada en vigor de este real decreto, deberán adaptarse a lo dispuesto en él en el plazo máximo de seis meses.

2. Los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados por el Ministerio de Fomento para la prestación de estos servicios antes de la entrada en vigor de este real decreto, deberán renovar la designación, conforme a lo previsto en este real decreto, una vez transcurridos cinco años desde la fecha de la designación, salvo que en la resolución de designación se hubiera acordado la renovación en un plazo menor.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Queda derogado el Real Decreto 1981/1998, de 18 de septiembre, por el que se establece el Servicio de Información de Vuelo de Aeródromo (AFIS).

Asimismo quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o menor rango se opongan al contenido del presente real decreto.

Disposición final primera. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de la competencia exclusiva que atribuye al Estado el artículo 149.1.20.^a de la Constitución en materia de control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo.

Disposición final segunda. *Habilitación normativa.*

Se habilita al Ministro de Fomento y a la Ministra de Defensa para dictar, en su ámbito respectivo de competencias, las disposiciones necesarias para el desarrollo del presente real decreto. En particular, se habilita al Ministro de Fomento para dictar, en su caso, la normativa aeronáutica que regule los procedimientos previstos en los artículos 12.2 y 3 y 14.2.

Asimismo, se habilita al Ministro de Fomento para modificar el contenido de los anexos, sin perjuicio de lo previsto en la disposición final tercera.

Disposición final tercera. *Circulares Aeronáuticas.*

El Director General de Aviación Civil mediante circular aeronáutica, de conformidad con el procedimiento y los límites previstos en el artículo 8 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, a propuesta de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, podrá actualizar los siguientes contenidos de los anexos: (1) El apartado B) del anexo I; (2) las

categorías de equipamientos que figuran en el punto 5 del anexo II; (3) el anexo III; 4) la relación de materias de los planes de formación inicial que figuran en el punto 9 del anexo IV; y (4) los anexos V a VII.

Disposición final cuarta. *Ejecución y aplicación.*

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea adoptará las resoluciones necesarias para la ejecución de lo dispuesto en el capítulo III y IV de este real decreto.

En el plazo de dos meses desde la entrada en vigor de este real decreto, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea deberá adoptar las medidas precisas para la aplicación de lo dispuesto en el apartado 2 de la disposición transitoria segunda.

Disposición final quinta. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 10 de septiembre de 2010.

JUAN CARLOS R.

La Vicepresidenta Primera del Gobierno y Ministra de la Presidencia,
MARÍA TERESA FERNÁNDEZ DE LA VEGA SANZ

ANEXO I

A. Fases del estudio aeronáutico de seguridad

a) Iniciación. En esta fase se asegurará una comprensión adecuada de la casuística general asociada a la implantación del servicio AFIS o del servicio de control, de su alcance, de su entorno operacional y del marco regulatorio, que permita llevar a cabo las siguientes fases, así como la identificación de cualquier hipótesis inicial relacionada con la seguridad.

En esta fase se establecerá, asimismo, el equipo responsable de la elaboración del estudio aeronáutico de seguridad y la identificación de potenciales usuarios y partes interesadas que pudieran estar afectados por cualquier cambio relacionado con la seguridad.

b) Análisis preliminar. En esta fase se debe proceder a una identificación inicial de todas las amenazas asociadas, sus modos de fallo y sus efectos combinados, así como sus efectos en las operaciones, incluyendo los efectos sobre las aeronaves. Para ello se tendrán en cuenta los componentes terrestres y de a bordo del sistema bajo análisis, en las facetas de recursos y factores humanos, procedimientos y equipos técnicos involucrados, así como las interacciones entre ellos y la interacción entre el sistema considerado y el resto del sistema de gestión del tránsito aéreo (ATM).

c) Estimación del riesgo. En esta fase se debe proceder a estimar el riesgo de la operación (combinación de frecuencia de ocurrencia y severidad de los efectos) para todos los efectos de cada una de las amenazas identificadas a través de matrices de clasificación de probabilidad de ocurrencia y de severidad.

d) Evaluación del riesgo con o sin mitigación preliminar. En esta fase se determinará la tolerabilidad de cada uno de los riesgos identificados en términos cuantitativos de máxima probabilidad de ocurrencia mediante una matriz de clasificación de riesgos, a través del establecimiento de medidas de mitigación apropiadas para contener y reducir el riesgo determinado.

La mitigación preliminar del riesgo establecerá si el riesgo inicial determinado no es aceptable, o bien si es susceptible de pasar a la categoría de aceptable o tolerable a través de medidas de mitigación.

e) Mitigación del riesgo. En esta fase se han de identificar las medidas de mitigación a implantar para asegurar que cada riesgo identificado se mantiene en su zona de tolerabilidad, garantizando por tanto el cumplimiento de los valores estimados en la fase anterior. Dichas medidas actuarán, principalmente, sobre la frecuencia de ocurrencia de las amenazas identificadas, y, en menor medida, sobre la severidad de las consecuencias de las mismas o eliminarán por completo la amenaza y la calificarán como sin efecto en la seguridad.

f) Planificación de actuaciones y su seguimiento. Esta fase se centrará en la identificación de las actuaciones que tras el inicio de la prestación del servicio AFIS deberían llevarse a cabo de cara a la implantación, seguimiento y valoración de la eficacia de las medidas de mitigación identificadas en la fase «mitigación del riesgo».

B. Registro de participantes en las fases del estudio de seguridad

Asistente	Organización	Puesto	Perfil profesional	Firma

ANEXO II

Emplazamiento y equipamiento de la dependencia AFIS

1. Tipos de dependencias AFIS.–Podrán existir los siguientes tipos de dependencias AFIS que, en cualquier caso, habrán de cumplir al menos los requisitos mínimos establecidos en estos Requerimientos:

- a) Dependencias AFIS de nueva instalación.
- b) Dependencias AFIS ubicadas en torres de control ya existentes.

2. Requerimientos generales por razón del servicio: Toda dependencia AFIS debe contar con las instalaciones y el equipamiento que sean necesarios para proporcionar los servicios de información de vuelo y de alerta al tránsito de aeródromo, tal y como se establecen en el Reglamento de Circulación Aérea, como normativa aplicable, y en la Circular 211-AM/128 de OACI, como referencia orientativa de aplicación al AFIS.

El manual de la dependencia AFIS determinará las características y especificaciones de las instalaciones y el equipamiento de las dependencias AFIS que garanticen el correcto funcionamiento de los servicios de tránsito aéreo proporcionados por la dependencia tal y como éstos quedan establecidos en el Reglamento de Circulación Aérea.

En cualquier caso, el manual deberá incluir aquellas características y especificaciones de las instalaciones y equipamiento que directa o indirectamente se deriven del contenido de los requerimientos que se establecen en este apartado.

El manual deberá considerar aquellas características y especificaciones de las instalaciones y equipamiento que directa o indirectamente se deriven del contenido de los anexos 10 y 14 de OACI, en las versiones publicadas en el Reglamento (CE) 2096/2005 de la Comisión, de 20 de diciembre, así como del contenido del Reglamento Circulación Aérea. Ello se considera medio aceptable de cumplimiento de los requerimientos que se establecen en este apartado.

El acceso a los edificios donde se hallen las dependencias AFIS deberá estar restringido.

3. Selección del emplazamiento de las dependencias AFIS:

a) Visibilidad.–Toda dependencia AFIS, y más concretamente todas las posiciones de operadores AFIS, deberá disponer de visibilidad completa sobre las aeronave en vuelo en la zona de tránsito de aeródromo (ATZ), y sobre el área de maniobras del aeródromo.

En cuanto al área de movimiento, exceptuada el área de maniobras que se regirá por lo establecido en el párrafo anterior, se dispondrá de la máxima visibilidad. Cuando dicha visibilidad no sea completa se hará constar para conocimiento de los usuarios del servicio AFIS, con indicación de las áreas afectadas por la falta de visibilidad.

b) Estudio de emplazamiento.–El emplazamiento de la dependencia AFIS se determinará siempre en función de un estudio que analice las opciones que proporcionen una mejor situación en relación con la optimización de, al menos, los siguientes factores:

- 1.º Percepción visual de profundidad en el área de movimiento.
- 2.º Orientación de la dependencia AFIS destinada a evitar deslumbramientos, y en particular la alineación de las aproximaciones a la pista con el sol naciente o poniente.
- 3.º Visibilidad de las operaciones en tierra de vehículos.

4.º Mitigación de posibles restricciones ocasionales a la visibilidad debidas a fenómenos meteorológicos locales, fuentes de luz externas u otros factores externos.

El manual de la dependencia AFIS detallará las características del estudio de acuerdo con los criterios mencionados.

4. Infraestructura de las dependencias AFIS:

a) Condiciones visuales desde la dependencia.–Toda dependencia AFIS contará con ventanas amplias y sin obstrucciones, preferentemente del tipo fanal de torre de control, que permitan ver el área de maniobras del aeródromo.

El diseño e instalación de ventanas y cristales proporcionará la máxima visión de las pistas del aeródromo y del área de maniobras, utilizando cristal claro no polarizado y libre de distorsiones.

b) Edificación e instalaciones de la dependencia.–El manual de la dependencia AFIS detallará las características del diseño, construcción y mantenimiento de las edificaciones y de las instalaciones asociadas, que garanticen el correcto funcionamiento de los servicios de tránsito aéreo proporcionados por la dependencia y que, en cualquier caso, den cumplimiento a la normativa técnica específica en materia de edificación que sea de aplicación.

El diseño, construcción y mantenimiento de la edificación e instalaciones asociadas deberá cumplir todos los requisitos exigidos por la normativa vigente en materia de seguridad e higiene en el trabajo.

Las dependencias AFIS contarán con una instalación contra incendios proyectada de acuerdo con la norma NBA-CPI «Norma básica de edificación – Condiciones de Protección contra Incendio en Edificio».

La instalación contará con sistema de protección contra el rayo y contra las sobretensiones producidas por éste, de acuerdo con la normativa en esta materia.

Las instalaciones de sistemas de energía de las dependencias AFIS se realizarán mediante una acometida en baja tensión, y cumplirán en sus diferentes elementos, con lo dispuesto en el Reglamento Electrotécnico de Baja Tensión y en las normas UNE que sean de aplicación. En cualquier caso, en todas las dependencias AFIS se garantizará un suministro ininterrumpido de energía suficiente para asegurar la continuidad del servicio.

Toda dependencia AFIS contará con un sistema de tomas de tierras dimensionado, acorde a la instalación y a las características del terreno, y conforme con la normativa vigente que le sea de aplicación.

5. Equipamiento operativo de las dependencias AFIS: Toda dependencia AFIS debe contar con el equipamiento operativo que sea necesario para proporcionar los servicios de información de vuelo y de alerta al tránsito de aeródromo. El equipamiento operativo deberá de ser suficiente para cumplir con los requisitos determinados por el Reglamento de Circulación Aérea, y en particular deberá permitir a la dependencia AFIS:

a) Disponer de la información descrita en el Reglamento de Circulación Aérea bajo el epígrafe «Requisitos AFIS en materia de información».

b) Disponer de comunicaciones aeroterrestres (servicio móvil aeronáutico) según se describe en el Reglamento de Circulación Aérea bajo el punto «Servicio móvil aeronáutico» (comunicaciones aeroterrestres)» incluido en el epígrafe «Requisitos AFIS en materia de comunicaciones».

c) Disponer de comunicación con el correspondiente centro de información de vuelo o centro de control de área (servicio fijo aeronáutico) según se describe en el Reglamento de Circulación Aérea bajo el punto «Servicio fijo aeronáutico» incluido en el epígrafe «Requisitos AFIS en materia de comunicaciones».

El manual de la dependencia AFIS determinará características técnicas y especificaciones para los equipos operativos de las dependencias AFIS que garanticen el correcto funcionamiento de los servicios de tránsito aéreo proporcionados por la dependencia y la adecuada disposición de las necesidades de información y comunicación.

El manual de la dependencia AFIS determinará las citadas características y especificaciones para las siguientes categorías de equipamiento operativo:

- a) Posiciones de operador AFIS.
- b) Radio, telefonía y fax.
- c) Equipos de grabación-reproducción.
- d) Herramientas y aparatos de medida.

En cualquier caso, una posición de operador AFIS habrá de contar, como mínimo, con:

- a) Un equipo monocanal de radio T/A (banda aeronáutica) TX/RX.
- b) Un equipo de telefonía manos libres con posibilidad de acceso múltiple, multifrecuencia.
- c) Dos dispositivos meteorológicos que proporcionen información de temperatura, humedad relativa, presión atmosférica, velocidad y dirección del viento en pista.
- d) Un equipo de grabación/reproducción de voz de al menos 4 canales.
- e) Un micrófono diferencial o microplastón.
- f) Un sistema de señales luminosas de emergencia.
- g) Unos prismáticos.
- h) Un reloj patrón.
- i) Una mesa de trabajo con la instalación de los dispositivos de control y telefonía.

Los equipos operativos deberán cumplir la normativa técnica nacional e internacional que les sea de aplicación. En particular deberán considerarse las siguientes Normas UNE:

- a) 20.501 Equipos electrónicos y sus componentes. Ensayos fundamentales climáticos y de robustez mecánica.
- b) 20.512 Fiabilidad de equipos y componentes electrónicos.
- c) 20.514 Reglas de seguridad para los aparatos electrónicos y aparatos con ellos relacionados de uso doméstico o uso general análogo conectados a una red de energía.

Cuando proceda, el almacenamiento, uso y mantenimiento de bengalas de señales cumplirá con la normativa vigente en materia de material pirotécnico, y en particular con lo dispuesto en el Reglamento de Explosivos.

ANEXO III

Manual de dependencia AFIS

Los proveedores de servicios de Información de Vuelo de Aeródromo (AFIS) deberán disponer de un Manual adaptado a cada dependencia que incluirá al menos los siguientes capítulos:

- Capítulo 1. Procedimientos operacionales.
- Capítulo 2. Inspecciones de aeródromo.
- Capítulo 3. Administración.
- Capítulo 4. Presentación de datos.
- Capítulo 5. Luces de aeródromo.
- Capítulo 6. Señales de aeródromo.
- Capítulo 7. Fraseología estándar.
- Capítulo 8. Emergencias de aeronaves.
- Capítulo 9. Servicios de emergencia de aeródromo.
- Capítulo 10. Aeronaves demoradas.
- Capítulo 11. Servicios meteorológicos.
- Capítulo 12. Procedimientos para altimetría.
- Capítulo 13. Instrucciones locales.
- Capítulo 14. Cartas de acuerdo.
- Capítulo 15. Sistema de gestión de la seguridad.

ANEXO IV

Certificación de los proveedores de formación AFIS

1. Certificación de los proveedores de formación.–Sólo los centros de formación que reúnan los requisitos establecidos en este real decreto y hayan sido certificados a tal propósito por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, estarán autorizados a proporcionar cursos de formación inicial de personal AFIS.

2. Organización y estructura de gestión.–La idoneidad de la organización será determinada por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea mediante evaluación de la documentación aportada. A estos efectos, el proveedor de formación deberá:

a) Nombrar a una persona responsable (gerente) que tenga autoridad corporativa para asegurar que los planes de formación que autorice la Agencia Estatal de Seguridad Aérea pueden ser financiados y llevados a cabo bajo los estándares requeridos por dicha Agencia Estatal.

b) Demostrar que cuenta con el personal suficiente y competente para planificar y llevar a cabo la formación inicial, teórica y práctica, y sus correspondientes evaluaciones de acuerdo con su certificación.

c) Designar a una persona como responsable de gestión de la calidad en la organización.

d) Nombrar a una persona (jefe de instrucción) como responsable de todo lo referente a la formación (programa de instrucción, cursos y planes de formación).

e) Designar a una persona como punto focal de representación con la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

f) Establecer un procedimiento interno por el cual los alumnos puedan recurrir el resultado de una evaluación.

3. Instalaciones y equipamiento:

a) El proveedor de formación deberá disponer de elementos adecuados, entre otros, aulas, simuladores y oficinas para llevar a cabo de forma satisfactoria los cursos de formación previstos.

b) Deberá existir un registro que contenga todo el material de formación apropiado al nivel y alcance de la formación a impartir.

c) Para el registro y almacenamiento de los documentos de formación y evaluación se deberá contar con instalaciones seguras y las condiciones adecuadas para su conservación en buen estado.

d) En caso de que los documentos de formación se almacenen en formato electrónico, el centro de formación deberá demostrar que dispone de los elementos apropiados para mantener la seguridad de dichos documentos.

e) En el caso en el que el registro proporcione material en formato electrónico, se deberá disponer de las instalaciones adecuadas para imprimir y reproducir dicho material para el uso de alumnos y profesores. Cualquier derecho de reproducción y copia necesario para cumplir con este requisito deberá ser responsabilidad del centro de formación.

4. Viabilidad económica y continuidad de la formación.–El proveedor de formación deberá:

a) Disponer de un estudio económico que garanticen la viabilidad económica y financiera del proyecto, asegurando la continuidad de la formación.

b) Disponer de un estudio económico en el que se identifiquen la cobertura mínima exigible para asegurar la responsabilidad civil del proveedor por los daños causados a los alumnos en formación y a terceros.

c) Acreditar que se dispone de un seguro suscrito con una entidad aseguradora debidamente registrada con la cobertura mínima establecida en la letra anterior.

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea, en su caso, previos los informes que estime pertinentes podrá acordar la ampliación del seguro previsto en la letra c) del apartado

anterior, hasta la cobertura necesaria dar cumplimiento a la responsabilidad civil del proveedor.

5. Personal encargado de la formación y de la evaluación:

a) El proveedor de formación deberá contar con procedimientos por medio de los cuales el personal encargado de la formación y de la evaluación deberá cumplir con los requisitos establecidos en este real decreto.

b) Los procedimientos por los cuales dicha formación será evaluada deberán describirse en el programa de instrucción del centro de formación, que, conforme a lo previsto en este real decreto, será aprobado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

c) Las personas encargadas de la formación inicial, conforme a lo previsto en este real decreto, deberán estar autorizadas por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

d) Los proveedores de formación deberán asegurarse de que los profesores designados para impartir formación inicial teórica han completado con éxito los planes de formación determinados en el programa de Instrucción, y han sido declarados aptos.

e) El personal encargado de la formación deberá:

1.º Haber completado satisfactoriamente un curso de instrucción aprobado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea en un centro autorizado.

2.º Para el personal de formación inicial práctica de simulación será necesario haber prestado servicios en prácticas por un mínimo de dos meses o 40 horas bajo las órdenes de personal AFIS calificado, o haber demostrado experiencia en instrucción de simulación en torre.

3.º Demostrar que es conocedor de la estructura y objetivos del curso o del plan de formación, así como de los métodos de evaluación usados.

f) El personal de formación inicial podrá, a su vez, realizar tareas de evaluación de la formación de los alumnos, de modo que serán responsables de:

1.º Llevar a cabo la evaluación de los alumnos.

2.º Integrar todas las pruebas de evaluación para establecer una valoración de las aptitudes del alumno.

3.º Guardar los resultados de las evaluaciones de acuerdo con los procedimientos administrativos marcados por el centro de formación.

4.º Informar de las carencias y/o insuficiencias observadas, de acuerdo con el plan de formación inicial.

g) Los proveedores de formación deberán contar con los procedimientos y personal competente para asegurar que:

1.º El personal encargado de evaluar esté cualificado apropiadamente para cumplir con los requisitos descritos anteriormente.

2.º El proveedor de formación cuenta con suficiente personal dedicado a la evaluación de los alumnos.

3.º El personal encargado de evaluar es competente para evaluar el progreso de la formación de acuerdo con el programa de instrucción; y

4.º Se establece y mantiene una lista de personas encargadas de evaluar la formación, que será referida en el programa de instrucción.

6. Sistema de Gestión de la Calidad.–El proveedor de formación deberá contar con un sistema de gestión de la calidad para controlar el cumplimiento de las normas y requisitos recogidos en este documento. Para ello deberá:

1.º Definir la política de calidad para cumplir lo mejor posible las necesidades de los alumnos.

2.º Establecer programas de garantía de la calidad que contengan procedimientos destinados a comprobar que todas las operaciones han sido realizadas de conformidad con los requisitos, normas y procedimientos aplicables.

3.º Proporcionar evidencias del funcionamiento del sistema de calidad mediante programas y documentos de supervisión.

4.º Nombrar representantes para controlar el cumplimiento de los requisitos y la adecuación de los mismos, a fin de garantizar que se cumple lo establecido.

5.º Efectuar revisiones del sistema de calidad implantado y adoptar, si procede, un plan de medidas correctoras.

Se considerará una prueba de cumplimiento suficiente un certificado EN ISO 9001, que cubra los servicios de formación del proveedor, expedido por una organización debidamente acreditada. El proveedor de formación aceptará que se revele la documentación relacionada con la certificación a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, si ésta lo solicita.

7. Cursos, planes de formación y política de convalidaciones:

a) Los proveedores de formación deberán presentar sus propuestas de cursos de formación de personal AFIS a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea en forma programa de instrucción. Dicho programa deberá contener una declaración por parte del jefe de instrucción en la que se confirme que el curso cumple con los requisitos recogidos en este real decreto, y además deberá ser firmado por dicha persona. En él se deberán detallar la metodología a observar en la determinación del contenido, organización y duración de los planes de formación, incluido el modo en el que se organizarán los exámenes o evaluaciones. El anexo V recoge la estructura que debe seguir el programa de instrucción.

b) El programa de instrucción deberá demostrar que:

1.º El curso propuesto proporciona la formación adecuada para que los alumnos alcancen los objetivos marcados.

2.º El programa del curso contiene la metodología, organización y duración apropiadas. En él se incluirán los métodos por los cuales se organizarán los exámenes y evaluaciones.

3.º El equipamiento es el adecuado para el curso de formación propuesto.

4.º El proveedor de formación cuenta con los procedimientos apropiados para asegurar que el curso cumple con los requisitos establecidos.

5.º El proveedor de formación mantiene copias de los cambios que afecten a los cursos, sean temporales o permanentes, así como de los motivos que llevaron a dichos cambios.

c) El proveedor de formación incluirá en su propuesta de programa de instrucción la política de convalidaciones que pretenda aplicar.

d) El proveedor de formación deberá mantener una copia maestra del programa de instrucción en la que se recojan los posibles cambios incorporados y los motivos de dichos cambios. Deberá ser posible realizar un seguimiento del desarrollo de los curso mediante este documento.

e) El proveedor de formación deberá mantener documentos que muestren que los alumnos han seguido de manera satisfactoria las clases. Cuando se hayan producido ausencias, estos documentos deberán mostrar la forma en que dichas ausencias han sido recuperadas.

8. Mantenimiento y revisión de los cursos y planes de formación:

a) Los proveedores de formación deberán contar con los procedimientos apropiados para mantener y revisar los cursos y planes de formación con el fin de asegurar que la formación cumple con los requisitos establecidos en este real decreto.

b) Los cambios realizados en la programación o contenido de los cursos deberán ser recogidos en el programa de instrucción, junto con las razones que propiciaron el cambio.

c) Los cursos y planes de formación deberán ser revisados anualmente, con la aplicación de uno o varios de los siguientes métodos:

1.º Seguimiento del progreso de los alumnos con el fin de identificar habilidades adicionales o conocimientos que sean susceptibles de ser impartidos en el curso;

2.º Ser auditados por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

9. Contenido del Plan de Formación Inicial: La enseñanza de las materias recogidas en este apartado se impartirá de modo que prepare a los interesados para la prestación del servicio AFIS, incidiendo, en particular, en los aspectos de seguridad.

La formación inicial constará de cursos, teóricos y prácticos, y pueden incluir ejercicios de simulación. Su duración quedará determinada en los planes iniciales aprobados. Las

aptitudes adquiridas por los interesados deberán facilitar la transición a la prestación del servicio bajo supervisión previa a la incorporación al puesto de trabajo.

Una vez finalizada la formación inicial, la aptitud del interesado se evaluará mediante exámenes adecuados al caso o mediante un sistema de evaluación continua.

Los planes de formación inicial deberán contener las siguientes materias:

a) Derecho de aviación:

- I. Introducción.
- II. Organizaciones internacionales.
- III. Organizaciones nacionales.
- IV. Legislación nacional e internacional.

b) Equipos y sistemas:

- I. General.
- II. Radio.
- III. Otros sistemas de comunicación voz.
- IV. Radar.
- V. Sistema de guía y control del movimiento en la superficie (SMGCS).
- VI. Vigilancia dependiente automática.
- VII. Equipos futuros.
- VIII. Informatización.
- IX. Automatización en la provisión de servicios de navegación aérea.
- X. Posiciones de trabajo.

c) Servicios de navegación de aérea (incluidos los procedimientos de la cooperación civil y militar):

- I. Servicios de navegación aérea.
- II. Servicios de tránsito aéreo.
- III. Servicios meteorológicos.
- IV. Servicios de información aeronáutica (AIS, AIP, NOTAM, AIRAC, AIC, PIB, etc.).
- V. Servicios de comunicaciones, navegación y vigilancia.
- VI. Coordinación, autorizaciones e instrucciones ATC.
- VII. Estándares de separación.
- VIII. Gestión de afluencia del tránsito aéreo.
- IX. Gestión del espacio aéreo.
- X. Visualización de datos.
- XI. Organización del espacio aéreo nacional y europeo.

d) Aeródromos:

- I. Disposición general de aeródromo.
- II. Señales y sistemas de iluminación de aeródromos.

e) Meteorología:

- I. Introducción.
- II. Atmósfera.
- III. Procesos atmosféricos.
- IV. Fenómenos meteorológicos.
- V. Información meteorológica.

f) Navegación:

- I. Introducción.
- II. La Tierra.
- III. Mapas y cartas aeronáuticas.
- IV. Navegación aplicada.
- V. Radio navegación.

g) Aeronaves y principios del vuelo (incluida la interacción entre el personal de dirección en la plataforma y el piloto):

- I. Principios de vuelo.
- II. Motores de aviación.
- III. Instrumentos de vuelo.
- IV. Categorías y tipos de aeronaves.
- V. Factores que afectan a las actuaciones de las aeronaves.
- VI. Datos de las aeronaves.

h) Factores humanos:

- I. Factores psicológicos.
- II. Factores médicos y psicológicos.
- III. Factores sociales y organizativos.
- IV. Aprendizaje.
- V. Estrés y errores humanos.

i) Entorno profesional, seguridad operacional y cultura de la seguridad, sistemas de gestión de la seguridad: Notificación de incidentes.

j) Situaciones inusuales y de emergencia.

k) Sistemas degradados.

l) Conocimientos lingüísticos (incluida la fraseología radiotelefónica).

10. Superación de los cursos de formación:

a) En relación con la formación inicial teórica, los alumnos deberán demostrar que tienen el suficiente conocimiento de los siguientes aspectos:

1.º El idioma inglés y el idioma castellano para uso en el servicio de información de vuelo, que deberá hablar sin acento ni impedimento que pudiera afectar adversamente a la radiocomunicación según, al menos, nivel de competencia lingüística 4 de OACI.

2.º El Reglamento de la Circulación Aérea y los procedimientos de tránsito aéreo pertinentes a las operaciones de aeródromo.

3.º Los métodos y procedimientos relativos al servicio de información de vuelo y servicio de alerta.

4.º Los términos utilizados en el servicio móvil aeronáutico, palabras y frases de procedimiento y alfabeto de deletreo.

5.º Las diversas claves y abreviaturas de comunicaciones utilizadas.

6.º La fraseología y procedimientos radiotelefónicos.

7.º Los servicios generales de tránsito aéreo y la organización del espacio aéreo pertinentes.

8.º Las reglas locales para el aeródromo.

9.º Las características del tránsito aéreo local.

10.º La conformación del terreno local y los puntos de referencia destacado.

11.º Las instalaciones locales para la navegación aérea.

12.º Los procedimientos para la coordinación entre la dependencia AFIS y el Centro de control de área (ACC) correspondiente u otras dependencias ATS aplicables.

13.º Datos pertinentes relativos a los informes meteorológicos y el efecto de las características significativas de las condiciones atmosféricas locales.

14.º Procedimientos locales para dar la alerta a los servicios de emergencia.

15.º Meteorología aeronáutica.

16.º Señales visuales de aeródromo y de emergencia.

b) En relación con la formación inicial práctica, el alumno habrá demostrado satisfactoriamente su competencia respecto a:

1.º La manipulación y operación del equipo y mandos de un modelo corriente de transmisor/receptor, incluso las instalaciones auxiliares y los aparatos radiogoniométricos en uso.

2.º La inspección visual y verificación diaria del equipo de radio utilizado.

3.º La transmisión de mensajes en telefonía, incluso la técnica adecuada para usar el micrófono, la elocución y la dicción.

4.º La recepción de mensajes en telefonía y la aptitud para transmitir mensajes correctamente.

ANEXO V

Programa de instrucción del curso

El programa de instrucción elaborado por el proveedor de formación deberá cumplir los siguientes requisitos:

El documento deberá ser escrito, con los párrafos y páginas numeradas siguiendo la secuencia que se detalla a continuación:

Portada:

- a) Nombre del centro de formación y, si es diferente, nombre(s) y dirección(es) del(de los) centro(s) de formación en los que se prevé aplicar el programa.
- b) Título de la propuesta.
- c) Número de versión.
- d) Fecha del documento.

Introducción.–El centro de formación deberá proporcionar una guía del desarrollo de los cursos con detalles de los participantes, incluyendo apoyo operacional de los proveedores de servicios de navegación aérea o cualquier otro recurso profesional. Se deberá incluir la siguiente información:

- a) Fecha propuesta del inicio del curso.
- b) Número de cursos previstos por año.
- c) Número máximo y mínimo de alumnos previstos por curso.
- d) Número de posiciones de simulador disponibles por curso.

Conformidad.–El centro de formación deberá mostrar de qué manera cumple con los requisitos recogidos en este real decreto. Además, la exposición deberá contener una declaración, firmada por el gerente responsable, confirmando que el programa de instrucción recoge la conformidad por parte del centro de formación con los requisitos exigidos.

De acuerdo con lo establecido en los puntos 6 y 8 del anexo IV, el programa de instrucción deberá contener:

- a) Planes de formación, que detallen las materias a impartir.
- b) Un horario de clases y ejercicios prácticos para el curso, incluyendo detalles sobre estudio personal de los alumnos. El horario también deberá recoger las reuniones con los alumnos relativas a los ejercicios prácticos de simulación.
- c) La planificación de las lecciones, mostrándose el contenido de las mismas, su objetivo, y los métodos empleados para la evaluación a los alumnos.
- d) Detalles de los ejercicios prácticos de simulación, mostrándose cómo se incrementa la complejidad y la densidad de tráfico a medida que transcurre al curso, así como los objetivos del ejercicio.
- e) El plan de evaluación, recogiendo algunos ejemplos representativos de evaluaciones.

Personal.–Se deben recoger los siguientes detalles relativos al personal encargado de la formación:

- a) Nombre.
- b) Materias del curso en las que el personal de instrucción estará encargado, mostrando si éstas estarán enfocadas a la formación teórica, práctica o a ambas.
- c) Responsabilidades adicionales respecto al curso u otros cursos, como por ejemplo designación de responsable del curso.
- d) Experiencia en el desarrollo del curso.
- e) Designación del Jefe de Instrucción, sus datos y sus responsabilidades relativas a la instrucción.
- f) Cualquier otra información relevante.

El horario mencionado anteriormente deberá permitir a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea identificar la contribución de cada una de las lecciones dentro del curso, bien sean teóricas o prácticas, con el fin de determinar si se cumplen los requisitos establecidos en este real decreto.

Política de convalidaciones.—Se recogerá la política de convalidaciones propuesta por el proveedor.

ANEXO VI

Documentación de la solicitud de certificación

Con la solicitud para certificación inicial, el proveedor de formación deberá entregar la siguiente documentación:

a) Una declaración firmada por el representante legal de la empresa (gerente, responsable o equivalente) confirmando que la descripción de la organización y toda la documentación referenciada asociada asegura el cumplimiento de la organización con los requisitos establecidos en este real decreto. Asimismo se establecerá que la organización facilitará cualquier información necesaria para su evaluación.

b) La política de seguridad operacional de la organización establecida con el fin de cumplir las provisiones de este real decreto.

c) Los cargos y nombres de los directores de la organización.

d) Las obligaciones y responsabilidades de los citados directores en relación a la implantación de los requisitos establecidos en este real decreto.

e) Un diagrama de la organización mostrando la cadena de responsabilidad en las áreas cubiertas por los requisitos establecidos en este real decreto.

f) Una descripción general de los recursos humanos.

g) Una descripción general de las instalaciones de la organización.

h) Una descripción detallada del alcance del trabajo de la organización relevante en relación al certificado solicitado.

i) El procedimiento de notificación de cambios organizativos en la organización.

j) El procedimiento para enmiendas de la información facilitada en la descripción de la organización.

k) Programa de instrucción, incluyendo la política de convalidaciones.

l) Una descripción completa de los medios y acuerdos establecidos por la organización para cumplir con los requisitos establecidos en este real decreto, incluyendo referencias detalladas de los principales documentos, programas y procedimientos.

ANEXO VII

Solicitud para la certificación de centros de formación de personal AFIS

SOLICITUD PARA LA CERTIFICACIÓN DE CENTROS DE FORMACIÓN
DE PERSONAL AFIS

APPLICATION FOR THE CERTIFICATION OF AN AFIS TRAINING ORGANISATION

Solicitud para Certificación inicial

Application for Initial Certification

Solicitud para cambios

Application for Change

1. Nombre del solicitante

1. *Registered Name of Applicant*

2. Nombre de la actividad comercial (si es diferente)

2. *Trading Name (if different)*

3. Dirección

3. *Address*

4. Datos del contacto

4. *Contact Details*

Nombre
Name

Telf.:

Fax:

e-mail:

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO
LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

SOLICITUD PARA LA CERTIFICACIÓN DE CENTROS DE FORMACIÓN DE PERSONAL AFIS

APPLICATION FOR THE CERTIFICATION OF AN AFIS TRAINING ORGANISATION

5. Nombre del Director General
(o posición equivalente dentro de la organización)

5. *Name of Chief Executive Officer*
(or equivalent position within the organisation)

6. Firma del Director General
(o posición equivalente dentro de la organización)

6. *Signature of Chief Executive Officer*
(or equivalent position within the organisation)

7. Lugar y fecha

7. *Place and Date*

(Lugar)
(Place)

(Fecha)
(Date)

8. Descripción de la organización (marque el que corresponda)

8. *Organisation Exposition (tick as appropriate)*

Solicitud para Certificación inicial
Application for Initial Certification

Se adjuntan tres copias con la descripción de la organización junto con esta solicitud

Three copies of the organisation exposition are forwarded together with this application form

SOLICITUD PARA LA CERTIFICACIÓN DE CENTROS DE FORMACIÓN DE PERSONAL AFIS

APPLICATION FOR THE CERTIFICATION OF AN AFIS TRAINING ORGANISATION

Solicitud para cambios
Application for Change

Se adjuntan tres copias con las páginas modificadas de la anterior descripción de la organización junto con esta solicitud

Three copies of the pages modified in the previous organisation exposition are forwarded together with this application form

10. Detalle y descripción del alcance de los servicios para los que la/los Certificación/Cambios es/son requerida/os

10. *Detailed description of the scope of services for which Certification/Changes is/are requested*

ANEXO VIII

Requisitos técnico-operativos de los aeródromos de uso público para la realización de operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros sin servicios de tránsito aéreo de aeródromo

Las operaciones de transporte comercial de pasajeros sin servicios de tránsito aéreo de aeródromo, conforme a lo previsto en el artículo 5 bis, letra a), estarán sujetas al cumplimiento de los siguientes requisitos técnico-operativos:

a) En el ATZ asociado al aeródromo únicamente se realizarán operaciones conforme a las reglas de vuelo visual (VFR).

b) Las operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros se realizarán, en todo caso, en condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC) y, como máximo, de orto a ocaso.

c) En el ATZ preferentemente habrá una única aeronave realizando operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros y el gestor aeroportuario se asegurará de que, como máximo, en un 5% de los casos haya más de una operación de transporte aéreo comercial de pasajeros operando simultáneamente en el ATZ.

d) La infraestructura deberá disponer de una frecuencia aeronáutica que garantice la cobertura de las comunicaciones en el ATZ y en sus inmediaciones, y que permita que las aeronaves puedan intercambiar la información operacional necesaria. Las radiocomunicaciones se realizarán en un idioma único, establecido por el gestor de la infraestructura teniendo en cuenta las características del tráfico del aeródromo.

e) En base al estudio aeronáutico de seguridad elaborado por el gestor aeroportuario, éste establecerá los procedimientos de coordinación que procedan con el proveedor o proveedores de servicios de navegación aérea designados en el espacio aéreo adyacente al ATZ, si lo hubiera.

f) Los vuelos de transporte aéreo comercial de pasajeros deberán presentar el correspondiente plan de vuelo.

g) La información relevante para las operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros deberá estar publicada en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP), entre otras:

- 1.º Horario del aeródromo/helipuerto.
- 2.º Instalaciones y servicios disponibles.
- 3.º Frecuencias aeronáuticas e idioma de las radiocomunicaciones.
- 4.º Cartas aeronáuticas (VAC).
- 5.º Presencia de aves.

6.º Procedimientos operativos locales, entre otros, la fraseología particular de los procedimientos de comunicación locales, la maniobra o maniobras a realizar previa al circuito de tránsito del aeródromo y sentido del mismo, la velocidad máxima, los mecanismos para fomentar la distribución de la información de las condiciones operativas del aeródromo en la frecuencia aeronáutica y los procedimientos locales de movimiento en tierra.

h) El aeródromo dispone de los medios necesarios para distribuir la información aeronáutica, los planes de vuelo y la información meteorológica suministrada por un proveedor de servicios meteorológicos certificado, a cuyo efecto deberá haber suscrito los acuerdos pertinentes con dicho proveedor.

i) En las franjas horarias en las que se prevea poner el aeródromo a disposición de operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros, no podrán realizarse operaciones de aeronaves ultraligeras (ULM) y se asegurará la segregación total por franjas horarias de estos tráficos comerciales respecto a otro tipo de operaciones que se realicen en el aeródromo, tales como ULM, actividades deportivas o veleros, a cuyo efecto el gestor aeroportuario deberá haber realizado un plan de viabilidad.

ANEXO IX

Requisitos técnico-operativos para la realización de operaciones bajo reglas de vuelo IFR para asistencia médica urgente, incluyendo traslado de órganos para trasplante, cuando sea esencial un transporte inmediato y rápido, fuera del horario ATS publicado para el aeródromo

Las operaciones para asistencia médica urgente, incluyendo el traslado de órganos para trasplante, cuando sea esencial un transporte inmediato y rápido, fuera del horario ATS publicado para el aeródromo, conforme a lo previsto en el artículo 5 bis, letra b), estarán sujetas al cumplimiento de los siguientes requisitos técnico-operativos:

a) Las operaciones de evacuación médica urgente y traslado de órganos para trasplante podrán llevarse a cabo durante las 24 horas (H24), previa obtención de la autorización de la operación por el gestor aeroportuario tanto de salida como de llegada.

b) Dentro del horario operativo del aeródromo, en las franjas en las que no se presten servicios de tránsito aéreo ATS se podrá realizar una operación de evacuación médica urgente, incluido el traslado de órganos para trasplante bajo reglas de vuelo IFR sólo si en el aeródromo y sus inmediaciones prevalecen condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (IMC), garantizando el gestor aeroportuario que no pueda coexistir con otros vuelos IFR/VFR.

c) Se han establecido, en el espacio aéreo asociado al aeródromo, los procedimientos instrumentales de aproximación y salida hasta los puntos predefinidos a partir de los cuales comienza o finaliza el servicio de tránsito aéreo proporcionado por el proveedor de tránsito aéreo colateral y un volumen de espacio aéreo, en su caso coincidente con el volumen de espacio aéreo gestionado por la dependencia ATS del aeródromo, y se han suscrito los correspondientes acuerdos con el proveedor de servicios de control de tránsito aéreo del espacio aéreo colateral que incluyan los procedimientos instrumentales antedichos. Este volumen de espacio aéreo asociado al aeródromo cumplirá lo siguiente:

1.º Contendrá los procedimientos instrumentales antedichos;

2.º Se designará como clase de espacio aéreo G;

3.º Será un ATZ, a no ser que las dimensiones de dicho volumen de espacio aéreo sean tales que aconsejen establecer un ATZ menor y un volumen adicional hasta abarcar la totalidad de los procedimientos instrumentales a que se refiere el apartado 1.º

d) La infraestructura deberá disponer de una frecuencia aeronáutica que garantice la cobertura de las comunicaciones en el volumen de espacio aéreo definido en el apartado c) y en sus inmediaciones y que permita que las aeronaves que operen en dicha zona puedan intercambiar la información operacional necesaria.

e) Las radiocomunicaciones se realizarán en un idioma único, establecido por el gestor aeroportuario, teniendo en cuenta las características del aeródromo.

f) El gestor aeroportuario establecerá, en coordinación con el proveedor de servicios ATS del espacio aéreo colateral, los procedimientos operacionales necesarios que garanticen la prestación efectiva y segura del servicio. Desarrollará, como mínimo, los siguientes:

1.º Procedimiento de localización de los recursos necesarios.

2.º Procedimientos operativos y de comunicaciones en coordinación con el piloto, con el operador o con el organismo responsable de la operación, a cuyo efecto se deberán haber suscrito los acuerdos pertinentes.

3.º Procedimientos operativos y de comunicaciones en coordinación con el proveedor de servicios de tránsito aéreo colateral, a cuyo efecto deberá haber suscrito los acuerdos pertinentes con dicho proveedor.

4.º Procedimiento de movimientos en tierra.

5.º Procedimiento para garantizar que no coincidirá más de un tráfico de este tipo (operaciones IFR para asistencia médica urgente fuera de horario operativo) simultáneamente dentro de la zona de espacio aéreo definida en el apartado c) anterior.

g) Se publicará en AIP:

1.º Los procedimientos operativos locales en relación a las operaciones para asistencia médica urgente, incluyendo traslado de órganos para trasplante, indicando explícitamente los criterios de prioridad en la operación en relación con este tipo de vuelos.

2.º Estructura del espacio aéreo asociado al aeródromo.

3.º Ausencia de servicio ATS, cuando aplique.

4.º Que se permiten este tipo de operaciones.

5.º Uso obligatorio de radio en la zona de espacio aéreo definido en el apartado c) anterior, frecuencia aeronáutica obligatoria e idioma a utilizar en las radiocomunicaciones.

6.º Procedimiento de paralización de operaciones, entre otros, limitaciones en RVR.

7.º Procedimiento de fallo de comunicaciones.

8.º Cualquier otra información que afecte directamente a los usuarios y requiera su conocimiento.

h) Las operaciones de aproximación ILS quedan limitadas a CAT I.

i) El aeródromo dispondrá de los medios necesarios para distribuir la siguiente información:

1.º Información meteorológica necesaria para la operación suministrada por un proveedor de servicios meteorológicos certificado, a cuyo efecto deberá haber suscrito los acuerdos pertinentes con dicho proveedor.

2.º Información relativa al estado de las instalaciones CNS

3.º Información relativa a las condiciones operativas del aeródromo

4.º Información de movimientos en superficie

5.º Información aeronáutica y de planes de vuelo

j) El gestor aeroportuario definirá el personal mínimo necesario para la apertura del aeródromo y garantizará su servicio fuera del horario operativo del aeródromo.

k) El gestor aeroportuario identificará y dispondrá de las instalaciones CNS y sistemas de iluminación aeroportuarios necesarios para llevar a cabo las operaciones.

l) En las franjas horarias en las que se prevea poner el aeródromo a disposición de operaciones para asistencia médica urgente, incluyendo traslado de órganos para trasplante, cuando sea esencial un transporte inmediato y rápido, no podrán realizarse operaciones de aeronaves ultraligeras (ULM).

Este texto consolidado no tiene valor jurídico.