

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

12699 *ORDEN PRE/2220/2004, de 6 de julio, por la que se introducen modificaciones en el Reglamento de la Circulación Aérea con motivo de innovaciones técnicas y actualizaciones por acuerdos regionales de navegación aérea.*

La disposición final primera del Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea, faculta a los Ministros de Defensa y de Fomento para introducir, con sujeción a lo dispuesto en la Orden de la Presidencia del Gobierno de 8 de noviembre de 1979, por la que se crea la Comisión Interministerial prevista en el artículo 6.º del Real Decreto-Ley 12/1978, de 27 de abril, sobre fijación y delimitación de facultades entre los Ministerios de Defensa y de Fomento, en materia de aviación, cuantas modificaciones de carácter técnico fuesen precisas para la adaptación de las operaciones de vuelo a las innovaciones técnicas que se produzcan, y especialmente a lo dispuesto en la normativa contenida en los Anexos de OACI y en los tratados y convenios internacionales de los que España sea parte.

Como consecuencia de innovaciones técnicas y acuerdos regionales de navegación aérea que afectan al sistema anticollisión de a bordo, procedimientos de contingencia en vuelo por descenso de emergencia, fallo de comunicaciones e interferencia ilícita, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha introducido modificaciones en su Documento 7030 (Procedimientos Suplementarios Regionales) y Documento 8168 (Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea-Operación de Aeronaves), y en el Anexo 2 (Reglamento del Aire) y Anexo 6 (Operación de Aeronaves) al Convenio de Aviación Civil Internacional; así como la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (Eurocontrol) en el Plan de Acción Estratégico de Seguridad para la Mejora de la Seguridad de la Gestión de Tránsito Aéreo, organizaciones de las que España es Estado miembro.

La incorporación al Ordenamiento español de las citadas modificaciones, exige la modificación del Reglamento de Circulación Aérea en los términos recogidos en esta Orden, en cuya tramitación se ha cumplido con lo dispuesto en la Orden de Presidencia del Gobierno de 8 de noviembre de 1979, por la que se crea la Comisión Interministerial de Defensa y Transportes, modificada por la Orden de la Presidencia del Gobierno de 11 de febrero de 1985, en la actualidad Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento de acuerdo con la disposición adicional quinta de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

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

Artículo 1. *Modificaciones al Libro Segundo del Reglamento de Circulación Aérea.*

Se modifican los apartados 2.3.6.5.2.1, 2.3.6.5.2.2, y 2.3.7.2.2 del Capítulo 3 del Libro Segundo del Reglamento de Circulación Aérea, aprobado por el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, que quedan redactados en los términos siguientes:

«2.3.6.5.2.1 Si la aeronave con fallo de comunicaciones opera en condiciones meteorológicas de vuelo

visual o de vuelo visual nocturno, la aeronave (1), a menos que se prescriba de otro modo en base a un acuerdo regional de navegación aérea:

- a) hará funcionar el transpondedor en Código 7600;
- b) proseguirá su vuelo en condiciones meteorológicas de vuelo visual o de vuelo visual nocturno, según corresponda;
- c) aterrizará en el aeródromo adecuado más próximo; y
- d) notificará su llegada, por el medio más rápido, a la dependencia apropiada del control de tránsito aéreo.

2.3.6.5.2.2 Si la aeronave con fallo de comunicaciones en vuelo controlado opera en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos, o si las condiciones son tales que no es posible terminar el vuelo de acuerdo con lo prescrito en 2.3.6.5.2.1, se observarán los procedimientos siguientes de acuerdo al espacio aéreo donde se desarrolla dicho vuelo.

Nota: Las aeronaves equipadas con respondedor que experimenten una falla de comunicaciones, harán funcionar el respondedor SSR en el Modo A, Código 7600.

2.3.6.5.2.2.1 La aeronave (1), a menos que se prescriba de otro modo en base a un acuerdo regional de navegación aérea, en las FIR/UIRs Barcelona y Madrid,

- a) hará funcionar el transpondedor en Código 7600;
- b) mantendrá por un periodo de 7 minutos la última velocidad y nivel asignados, o la altitud mínima de vuelo si ésta es superior que el último nivel asignado. El periodo de 7 minutos comienza:

1) si opera en una ruta sin puntos de notificación obligatoria o si ha recibido instrucciones para omitir los informes de posición:

- i) en el momento que se alcance el último nivel asignado o la altitud mínima de vuelo, o
- ii) en el momento que se haga funcionar el transpondedor en Código 7600, lo que sea más tarde; o

2) si opera en una ruta con puntos de notificación obligatoria y no ha recibido instrucciones para omitir los informes de posición:

- i) en el momento que se alcance el último nivel asignado o la altitud mínima de vuelo, o
- ii) a la hora estimada previamente notificada por el piloto para el punto de notificación obligatoria, o
- iii) a la hora en que no se pudo notificar la posición sobre un punto de notificación obligatoria,

lo que sea más tarde;

Nota. El periodo de 7 minutos es para permitir las medidas necesarias de control de tránsito aéreo y de coordinación.

- c) después, ajustará el nivel y la velocidad de acuerdo con el plan de vuelo presentado;

Nota. En lo que se refiere a los cambios de niveles y velocidad, se empleará el plan de vuelo presentado, que es el plan de vuelo tal como ha sido presentado a una dependencia ATS por el piloto o su representante designado, sin ningún cambio subsiguiente.

- d) si está recibiendo guía vectorial radar o está procediendo desplazado de ruta RNAV sin límite especificado, se dirigirá de la manera más directa para reincorporarse a la ruta del plan de vuelo actualizado antes del siguiente punto significativo, teniendo en cuenta la altitud de vuelo mínima aplicable;

(1) Se refiere a todos los vuelos controlados.

Nota. En lo que se refiere a la ruta a volar o la hora en que empezará el descenso hacia el aeródromo de llegada, se empleará el plan de vuelo actualizado, que es el plan de vuelo, incluidas las modificaciones, si las hay, que resultan de incorporar autorizaciones posteriores.

e) proseguirá según la ruta de plan de vuelo actualizado hasta la ayuda para la navegación que corresponda designada para servir al aeródromo de destino y, cuando sea necesario para asegurar que se satisfagan los requisitos señalados en f), se mantendrá en circuito de espera sobre esta ayuda hasta iniciar el descenso;

f) iniciará el descenso desde la ayuda para la navegación especificada en e) a la última hora prevista de aproximación recibida y de la que se haya acusado recibo, o lo más cerca posible de dicha hora; o si no se ha recibido y acusado recibo de la hora prevista de aproximación, iniciará el descenso a la hora prevista de llegada resultante del plan de vuelo actualizado o lo más cerca posible de dicha hora;

g) completará un procedimiento normal de aproximación por instrumentos especificado para la ayuda de navegación designada; y

h) aterrizará, de ser posible, dentro de los 30 minutos siguientes a la hora prevista de llegada especificada en f) o a la hora prevista de aproximación de que últimamente se haya acusado recibo, lo que resulte más tarde.

Nota. Se recuerda a los pilotos que la aeronave puede no estar en un área de cobertura radar secundario de vigilancia.

2.3.6.5.2.2.2 La aeronave (1), a menos que se prescriba de otro modo en base a un acuerdo regional de navegación aérea, en la FIR/UIR Canarias (2),

a) mantendrá el último nivel y velocidad asignados, o la altitud mínima de vuelo, si ésta es superior, por un período de 20 minutos desde el momento en que la aeronave deje de notificar su posición al pasar por un punto de notificación obligatoria y después de ese período de 20 minutos ajustará el nivel y velocidad conforme al plan de vuelo presentado;

b) proseguirá según la ruta del plan de vuelo actualizado hasta la ayuda para la navegación que corresponda y que haya sido designada para servir al aeródromo de destino y, cuando sea necesario para asegurar que se satisfagan los requisitos señalados en el inciso c) siguiente, la aeronave se mantendrá en circuito de espera sobre esta ayuda hasta iniciar el descenso;

c) iniciará el descenso desde la ayuda para la navegación especificada en b), a la última hora prevista de aproximación recibida y de la que se haya acusado recibo, o lo más cerca posible de dicha hora; o si no se ha recibido y acusado recibo de la hora prevista de aproximación, iniciará el descenso a la hora prevista de llegada resultante del plan de vuelo actualizado o lo más cerca posible de dicha hora;

d) realizará un procedimiento normal de aproximación por instrumentos especificado para la ayuda de navegación designada; y

e) aterrizará, de ser posible, dentro de los 30 minutos siguientes a la hora prevista de llegada especificada

(1) Como lo prueban las condiciones meteorológicas prescritas 2.3.6.5.2.1 se refiere a todos los vuelos controlados, mientras que 2.3.6.5.2.2 comprende únicamente los vuelos IFR.

(2) Salvo en los casos previstos en 2.3.6.5.2.2.3.

(3) El suministro de control de tránsito aéreo a otras aeronaves que vuelen en el espacio aéreo en cuestión, se basará en la premisa de que una aeronave que experimente falla de las comunicaciones observará las disposiciones 2.3.6.5.2.2.

en c) o la hora prevista de aproximación de que últimamente se haya acusado recibo, lo que resulte más tarde.

2.3.6.5.2.2.3 La autoridad competente podrá establecer y publicar en AIP las partes del espacio aéreo de la FIR/UIR Canarias donde sean de aplicación los procedimientos recogidos en 2.3.6.5.2.2.1.

2.3.7.2.2 Cuando una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita deba apartarse de la derrota asignada o del nivel de crucero asignado, sin poder establecer contacto radiotelefónico con el ATS, el piloto al mando deberá, de ser posible:

a) tratar de radiodifundir advertencias en la frecuencia VHF de urgencia y en otras frecuencias apropiadas a menos que la situación a bordo de la aeronave le dicte otro modo de proceder. De ser conveniente y si las circunstancias lo permiten, también recurrirá para ello a otro equipo como transpondedores de a bordo, enlaces de datos etc.; y

b) continuar el vuelo de conformidad con los procedimientos suplementarios regionales especiales para contingencias en vuelo, si se han establecido; o

c) si no se hubieran establecido procedimientos regionales aplicables al caso, continuar el vuelo a un nivel que difiera de los niveles de crucero utilizados normalmente por los vuelos IFR en:

1. 150 m (500 ft) en una zona en que se aplican mínimos de separación vertical de 300 m (1.000 ft),^o

2. 300 m (1.000 ft) en una zona en que se aplican mínimos de separación vertical de 600 m (2.000 ft);

y

d) tomar las medidas indicadas en 2.3.8 cuando la aeronave sea interceptada mientras es objeto de un acto de interferencia ilícita.»

Artículo 2. *Modificaciones al Libro Tercero del Reglamento de Circulación Aérea.*

Se modifica el apartado 3.2.25 del Capítulo 2 del Libro Tercero del Reglamento de Circulación Aérea, aprobado por el Real Decreto mencionado anteriormente, que queda redactado en los términos siguientes:

«3.2.25 Establecimiento de requisitos de llevar a bordo transpondedores de notificación de la altitud de presión y de su funcionamiento, así como de los sistemas anticolidión de a bordo.

La autoridad competente fijará los requisitos para llevar a bordo transpondedores de notificación de la altitud de presión y para su funcionamiento, así como de los sistemas anticolidión de a bordo, en partes determinadas del espacio aéreo.

Nota. La finalidad de esta disposición es aumentar la eficacia de los servicios de tránsito aéreo y de los sistemas de anticolidión de a bordo.»

Artículo 3. *Modificaciones al Libro Cuarto del Reglamento de Circulación Aérea.*

Se modifican los apartados 4.3.16.4 y 4.3.17.3 del Capítulo 3 del Libro Cuarto del Reglamento de Circulación Aérea, aprobado por el Real Decreto mencionado anteriormente, que quedan redactados en los términos siguientes:

«4.3.16.4 Descenso de emergencia.

4.3.16.4.1 Cuando se tenga noticia de que una aeronave está realizando un descenso de emergencia

a través de otro tránsito, se tomarán inmediatamente todas las medidas posibles para salvaguardar a todas las aeronaves afectadas.

Cuando se crea necesario, las dependencias de control de tránsito aéreo difundirán en seguida un mensaje de emergencia por medio de la radioayuda correspondiente, o si no fuese posible, pedirán a las estaciones de comunicaciones apropiadas que lo transmitan inmediatamente.

Nota: En este sentido, el término radioayuda no se limita a radioayudas a la navegación, sino que contempla los sistemas radioeléctricos apropiados en general.

4.3.16.4.2 Procedimientos específicos aplicables en las FIR/UIRs de Barcelona y Madrid.

4.3.16.4.2.1 Medidas que debe tomar el piloto al mando.

4.3.16.4.2.1.1 Cuando una aeronave que opera como vuelo controlado experimente una descompresión repentina o anomalía similar que requiera un descenso de emergencia, la aeronave afectada deberá, si es posible:

- a) Desviarse de la ruta o trayectoria asignada antes de iniciar el descenso de emergencia;
- b) Informar, tan pronto como sea posible, del descenso de emergencia a la pertinente dependencia de control de tránsito aéreo;
- c) Seleccionar en el transpondedor el Código 7700 y seleccionar el Modo Emergencia en el sistema de vigilancia dependiente automática (ADS)/sistema de comunicaciones por enlace de datos controlador-piloto (CPDLC), en caso en que sea aplicable;
- d) Encender las luces exteriores de la aeronave;
- e) Mantener vigilancia sobre los conflictos de tránsito tanto por medio de la observación visual como por el ACAS (si la aeronave dispone de dicho equipo); y
- f) Coordinar las acciones posteriores con la dependencia ATC pertinente.

4.3.16.4.2.1.2 La aeronave no descenderá por debajo de la altitud mínima más baja publicada, que le asegura una separación mínima vertical de 300 metros (1.000 pies) o 600 metros (2.000 pies) en terreno montañoso por encima de todos los obstáculos situados en dicha área.

4.3.16.4.2.2 Medidas que debe tomar la dependencia de control del tránsito aéreo.

4.3.16.4.2.2.1 Tan pronto como se tenga noticia de que una aeronave está llevando a cabo un descenso de emergencia, las dependencias de control de tránsito aéreo darán acuse de recibo de la emergencia mediante radiotelefonía (RTF) y emprenderán todas las acciones necesarias para salvaguardar la seguridad de todas las aeronaves afectadas.

4.3.16.4.2.2.2 En particular pueden, si la situación así lo requiere:

- a) Sugerir a la aeronave que efectúa el descenso de emergencia, el volar, si le es posible, un rumbo determinado con el objeto de obtener la separación necesaria respecto al resto de aeronaves afectadas;
- b) Informar a la aeronave sobre el valor de la altitud mínima para el área de operación, junto con el valor de presión de QNH para el ajuste del altímetro, sólo en el caso en que la altitud a la que el piloto haya estabilizado la aeronave sea inferior a dicha altitud mínima;
- c) Tan pronto como sea posible, proporcionar la separación adecuada con otros transitos en conflicto, o suministrar información de tránsito esencial, lo que corresponda.

4.3.16.4.2.2.3 Cuando se considere necesario, el control del tránsito aéreo emitirá, o se encargará de que

se emita, mediante radiodifusión, un mensaje de emergencia para alertar sobre el descenso de emergencia al resto de aeronaves afectadas.

4.3.17.3 Si la aeronave no indica que puede recibir y acusar recibo de las transmisiones, se mantendrá una separación entre la aeronave que tenga el fallo de comunicaciones y las demás, suponiendo que la aeronave hará lo siguiente:

4.3.17.3.1 Si en vuelo controlado opera en condiciones meteorológicas de vuelo visual o de vuelo visual nocturno, a menos que se prescriba de otro modo en base a un acuerdo regional de navegación aérea:

- a) hará funcionar el transpondedor en Código 7600;
- b) proseguirá su vuelo en condiciones meteorológicas de vuelo visual o de vuelo visual nocturno, según corresponda;
- c) aterrizará en el aeródromo adecuado más próximo; y
- d) notificará su llegada, por el medio más rápido, a la dependencia apropiada del control de tránsito aéreo.

4.3.17.3.2 En las FIR/UIRs Barcelona y Madrid, a menos que se prescriba de otro modo en base a un acuerdo regional de navegación aérea, si en vuelo IFR opera en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos o cuando las condiciones sean tales que no parezca posible terminar el vuelo de acuerdo con lo prescrito arriba en 4.3.17.3.1:

- a) hará funcionar el transpondedor en Código 7600;
- b) mantendrá por un periodo de 7 minutos la última velocidad y nivel asignados, o la altitud mínima de vuelo si ésta es superior que el último nivel asignado. El periodo de 7 minutos comienza:

1) si opera en una ruta sin puntos de notificación obligatoria o si ha recibido instrucciones para omitir los informes de posición:

- i) en el momento que se alcance el último nivel asignado o la altitud mínima de vuelo, o
- ii) en el momento que se haga funcionar el transpondedor en Código 7600, lo que sea más tarde; o

2) si opera en una ruta con puntos de notificación obligatoria y no ha recibido instrucciones para omitir los informes de posición:

- i) en el momento que se alcance el último nivel asignado o la altitud mínima de vuelo, o
- ii) a la hora estimada previamente notificada por el piloto para el punto de notificación obligatoria, o
- iii) a la hora en que no se pudo notificar la posición sobre un punto de notificación obligatoria,

lo que sea más tarde;

c) después, ajustará el nivel y la velocidad de acuerdo con el plan de vuelo presentado;

d) si está recibiendo guía vectorial radar o está procediendo desplazado de ruta RNAV sin límite especificado, se dirigirá de la manera más directa para reincorporarse a la ruta del plan de vuelo actualizado antes del siguiente punto significativo, teniendo en cuenta la altitud de vuelo mínima aplicable;

e) proseguirá según la ruta de plan de vuelo actualizado hasta la ayuda para la navegación que corresponda designada para servir al aeródromo de destino y, cuando sea necesario para asegurar que se satisfagan los requisitos señalados en f), se mantendrá en circuito de espera sobre esta ayuda hasta iniciar el descenso;

f) iniciará el descenso desde la ayuda para la navegación especificada en e) a la última hora prevista de aproximación recibida y de la que se haya acusado recibo, o lo más cerca posible de dicha hora; o si no se

ha recibido y acusado recibo de la hora prevista de aproximación, iniciará el descenso a la hora prevista de llegada resultante del plan de vuelo actualizado o lo más cerca posible de dicha hora;

g) completará un procedimiento normal de aproximación por instrumentos especificado para la ayuda de navegación designada; y

h) aterrizará, de ser posible, dentro de los 30 minutos siguientes a la hora prevista de llegada especificada en f) o a la hora prevista de aproximación de que últimamente se haya acusado recibo, lo que resulte más tarde.

4.3.17.3.3 En la FIR/UIR Canarias, a menos que se prescriba de otro modo en base a un acuerdo regional de navegación aérea, si en vuelo IFR opera en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos o cuando las condiciones sean tales que no parezca posible terminar el vuelo de acuerdo con lo prescrito arriba en 4.3.17.3.1

a) mantendrá el último nivel y velocidad asignados, o la altitud mínima de vuelo, si ésta es superior, por un período de 20 minutos desde el momento en que la aeronave deje de notificar su posición al pasar por un punto de notificación obligatoria y después de ese período de 20 minutos ajustará el nivel y velocidad conforme al plan de vuelo presentado;

b) proseguirá según la ruta del plan de vuelo actualizado hasta la ayuda para la navegación que corresponda y que haya sido designada para servir al aeródromo de destino y, cuando sea necesario para asegurar que se satisfagan los requisitos señalados en el inciso c) siguiente, la aeronave se mantendrá en circuito de espera sobre esta ayuda hasta iniciar el descenso;

c) iniciará el descenso desde la ayuda para la navegación especificada en b), a la última hora prevista de aproximación recibida y de la que se haya acusado recibo, o lo más cerca posible de dicha hora; o si no se ha recibido y acusado recibo de la hora prevista de aproximación, iniciará el descenso a la hora prevista de llegada resultante del plan de vuelo actualizado o lo más cerca posible de dicha hora;

d) realizará un procedimiento normal de aproximación por instrumentos especificado para la ayuda de navegación designada; y

e) aterrizará, de ser posible, dentro de los 30 minutos siguientes a la hora prevista de llegada especificada en c) o la hora prevista de aproximación de que últimamente se haya acusado recibo, lo que resulte más tarde.

Nota: La autoridad competente podrá establecer y publicar en AIP las partes del espacio aéreo de la FIR/UIR Canarias donde sean de aplicación los procedimientos recogidos en 4.3.17.3.2.»

Artículo 4. Supresiones.

Se suprimen los apartados 2.3.6.5.2.3 y 2.3.6.5.2.4 del Capítulo 3 del Libro Segundo del Reglamento de Circulación Aérea, aprobado por el Real Decreto mencionado anteriormente.

Disposición final primera. Desarrollo de directrices y criterios relativos a la aplicación del Sistema Anticolisión de a Bordo (ACAS) y los procedimientos de contingencia en vuelo.

En el ámbito de la aviación civil, el Director General de Aviación Civil, mediante Circulares aeronáuticas, podrá determinar las directrices y criterios de aplicación del sistema anticolisión de a bordo (ACAS) y de los procedimientos de contingencia en vuelo para preservar la seguridad de las operaciones en vuelo.

Disposición final segunda. Entrada en vigor.

Esta Orden Ministerial entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 6 de julio de 2004.

FERNÁNDEZ DE LA VEGA SANZ

Excma. Sra. Ministra de Fomento y Excmo. Sr. Ministro de Defensa.

COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CATALUÑA

12700 LEY 2/2004, de 4 de junio, de mejora de barrios, áreas urbanas y villas que requieren una atención especial.

EL PRESIDENTE DE LA GENERALIDAD DE CATALUÑA

Sea notorio a todos los ciudadanos que el Parlamento de Cataluña ha aprobado y yo, en nombre del Rey y de acuerdo con lo que establece el artículo 33.2 del Estatuto de Autonomía de Cataluña, promulgo la siguiente Ley 2/2004, de 4 de junio, de mejora de barrios, áreas urbanas y villas que requieren una atención especial.

Preámbulo

I

En los últimos veinticinco años, las villas y las ciudades de Cataluña han experimentado una evolución que, en términos generales, hay que considerar positiva. Así, en su gran mayoría hoy son espacios mejor ordenados y mejor equipados que los que la Generalidad y los ayuntamientos democráticos se encontraron en sus inicios. Ahora bien, por razón de las condiciones históricas en las que se crearon y se han desarrollado, muchas áreas de las ciudades de Cataluña sufren importantes problemas urbanísticos y sociales que, en ocasiones, lejos de resolverse, aún tienden a agravarse.

Entre estos espacios, destacan algunas áreas donde se concentran procesos de regresión urbanística, problemas demográficos (causados por la pérdida o el excesivo crecimiento de la población) y carencias económicas y sociales. Son, en muchos casos, barrios viejos o cascos antiguos, extensiones suburbanas realizadas sin una planificación ni dotación de equipamientos apropiadas, polígonos de viviendas o áreas de urbanización marginal. En estas zonas, confluyen a menudo problemas de diferente naturaleza, que afectan en muchos casos el estado de conservación de las edificaciones, la urbanización y las redes de servicios; la existencia de espacios públicos; la dotación de equipamientos; la concentración de grupos de ciudadanos con necesidades especiales; la accesibilidad viaria y en transporte público; el desarrollo económico; la actividad comercial, y la seguridad ciudadana. Estas circunstancias afectan negativamente el bienestar de los ciudadanos que residen en estas áreas y son un impedimento para la cohesión social y el desarrollo económico.