

## I. DISPOSICIÓN XERAIS

### MINISTERIO DA PRESIDENCIA E PARA AS ADMINISTRACIÓN TERRITORIAIS

**12276** *Real decreto 703/2016, do 23 de decembro, polo que se modifica o Real decreto 1133/2010, do 10 de setembro, polo que se regula a provisión do servizo de información de voo de aeródromos (AFIS).*

O Real decreto 1133/2010, do 10 de setembro, polo que se regula a provisión do servizo de información de voo de aeródromos (AFIS), ditado en desenvolvemento da Lei 9/2010, do 14 de abril, pola que se regula a prestación de servizos de tránsito aéreo, se establecen as obrigas dos provedores civís dos devanditos servizos e se fixan determinadas condicións laborais para os controladores civís de tránsito aéreo, completou o réxime xurídico dos servizos de tránsito aéreo e permitiu que, atendendo aos estándares de seguridade operacional exixibles pola normativa internacional e da Unión Europea, os aeroportos españois adecuasen os servizos prestados ás necesidades operacionais.

A experiencia acumulada desde a adopción deste real decreto, así como a práctica das operacións aéreas nos países da nosa contorna aconsella flexibilizar o réxime previsto neste real decreto, para cuxo efecto se debe proceder á súa modificación, como expresamente se reflicte no preámbulo do Real decreto 520/2015, do 19 de xuño, polo que se modifica o Real decreto 1133/2010, do 10 de setembro, polo que se regula a provisión do servizo de información de voo de aeródromos (AFIS), respecto ao período transitorio para a realización dos estudos aeronáuticos de seguridade.

En coherencia con iso, este real decreto flexibiliza o réxime de provisión de servizos de tránsito aéreo de aeródromo e vincula a súa exixencia esencialmente ás necesidades de seguridade operacional, o que permite operacións que se veñen realizando en aeroportos doutras partes do mundo, tanto en Europa, en países como Francia, como en Estados Unidos, Australia e Canadá, con altos estándares de seguridade das operacións.

Así, este real decreto suprime a exixencia xeral de que, aínda cando o estudo aeronáutico de seguridade determine que non son precisos servizos de tránsito aéreo, estes se deban prestar, en todo caso, cando se realicen operacións de transporte comercial de pasaxeiros nos aeroportos que non sexan exclusivamente heliportos, ou operacións conforme as regras de voo por instrumentos (IFR). Respecto das operacións de transporte aéreo comercial de pasaxeiros, a exixencia de que, en todo caso, se realicen con provisión de servizos de tránsito aéreo de aeródromo límitase ás infraestruturas con maior densidade de tráfico e ás operacións de transporte de maior complexidade ou envergadura. Respecto das operacións conforme as regras de voo por instrumentos, permítese operar, sen servizos de tránsito aéreo, os voos de asistencia médica urxente, incluído o transporte de órganos para transplante.

En ambos os dous supostos establécense as condicións operativas para garantir que estas operacións se poden realizar en condicións de seguridade operacional, entre outras, o establecemento no espazo aéreo asociado á infraestrutura dunha zona de tránsito de aeródromo (ATZ) suxeita a requisitos operativos, as comunicacións, os procedementos locais e a información aeronáutica.

Este real decreto dítase en uso da habilitación concedida ao Goberno pola disposición derradeira cuarta da Lei 48/1960, do 21 de xullo, sobre navegación aérea, e pola disposición derradeira terceira da Lei 21/2003, do 7 de xullo, de seguridade aérea.

Na súa virtude, por proposta do ministro de Fomento e da ministra de Defensa, de acordo co Consello de Estado e logo de deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do día 23 de decembro de 2016,

DISPOÑO:

**Artigo único.** *Modificación do Real decreto 1133/2010, do 10 de setembro, polo que se regula a provisión do servizo de información de voo de aeródromos (AFIS).*

Introdúcense as seguintes modificacións no Real decreto 1133/2010, do 10 de setembro, polo que se regula a provisión do servizo de información de voo de aeródromos (AFIS):

Un. Modifícase o artigo 2 para engadirlle un parágrafo do seguinte teor:

«O disposto neste real decreto non é de aplicación ás demostracións aéreas, incluídas as aeronaves de máis de seis prazas que operen con elas ocupadas».

Dous. Introdúcense as seguintes modificacións no artigo 4:

1. Engádesse unha nova alínea e) do seguinte teor:

«e) “Voos turísticos”, os definidos na disposición adicional quinta do Real decreto 862/2009, do 14 de maio».

2. Modifícase o seu último parágrafo, que pasa a quedar redactado nos seguintes termos:

«Para o resto das definicións observárase o disposto no Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeo e do Consello, do 10 de marzo de 2004, polo que se fixa o marco para a creación do ceo único europeo, así como os regulamentos e medidas de execución a que se refire o seu artigo 3 e as súas disposicións de desenvolvemento, así como, no non previsto nelas, no Regulamento de circulación aérea».

Tres. Modifícase o artigo 5, que pasa a ter a seguinte redacción:

«1. A necesidade e suficiencia do servizo AFIS determinarase, en cada caso, atendendo ao resultado dun estudo aeronáutico de seguridade realizado, para cada aeródromo e espazo aéreo asociado, en que se teñan en conta, conforme o previsto neste capítulo, os tipos de tráfico aéreo previstos, a súa densidade, as condicións meteorolóxicas e calquera outro factor pertinente.

2. Cando non se presten servizos de control de tránsito aéreo, a provisión de servizos AFIS é obrigatoria:

a) Nos aeródromos para os cales se identifique tal necesidade como resultado do estudo aeronáutico de seguridade previsto neste capítulo.

b) Salvo o disposto no artigo seguinte, mesmo cando o estudo aeronáutico de seguridade determine que non é preciso, nos seguintes casos:

1.º Nos aeroportos que non sexan exclusivamente heliportos, durante os períodos de tempo en que se realicen operacións para o transporte comercial de pasaxeiros, distintas dos voos turísticos.

2.º No resto de aeródromos de uso público, cando se realicen operacións baixo as regras de voo por instrumentos (IFR). Non obstante, a realización destas operacións en aeródromos AFIS estará suxeita á coordinación co provedor de servizos de control no espazo aéreo colateral».

Catro. Engádesse un novo artigo 5 bis do seguinte teor:

«Artigo 5 bis. *Excepcións á provisión obrigatoria de servizos de tránsito aéreo.*

Como excepción ao previsto no artigo 5, número 2, alínea b), non será obrigatoria a provisión de servizos de tránsito aéreo desde o aeródromo, salvo que o estudo aeronáutico de seguridade indique o contrario:

a) Naqueles aeródromos de uso público en que se realicen operacións de transporte aéreo comercial de pasaxeiros, incluídos aerotaxis, baixo as regras de voo visual (VFR), e nos cales se dean as seguintes circunstancias:

1.º Que se establecese no espazo aéreo asociado ao aeródromo unha zona de tránsito de aeródromo (ATZ) e se cumpran os requisitos técnico-operativos previstos no anexo VIII.

2.º Que se realicen menos de 15.000 operacións ao ano e non máis de 6 operacións ao día de transporte aéreo comercial de pasaxeiros, excluindo os voos turísticos.

3.º As aeronaves que operan no aeródromo cumpren, simultaneamente, os seguintes parámetros:

i) Teñen unha configuración máxima operativa de asentos de pasaxeiros (MOPSC) igual ou inferior a 19 asentos.

ii) Teñen unha masa máxima certificada de engalaxe (MTOW) igual ou inferior a 7.668 kg.

iii) A súa categoría máxima é CAT A, B ou H, conforme os procedementos para os servizos de navegación aérea, Doc. 8168 da OACI, Operación de aeronaves, volume I, 5.ª ed. (2006).

b) Cando se realicen operacións baixo as regras de voo por instrumentos (IFR) para a asistencia médica urxente, incluíndo o traslado de órganos para transplante, cando sexa necesario un transporte inmediato e rápido, fóra do horario publicado para a prestación de servizos de tránsito aéreo, sempre que o xestor do respectivo aeródromo cumpra os requisitos establecidos no anexo IX».

Cinco. Modifícase o artigo 7, número 1, que pasa a ter a seguinte redacción:

«1. O servizo AFIS e o servizo de control de aeródromo poderán prestarse na mesma dependencia de servizos de tránsito aéreo, en distintas franxas horarias.

Nos supostos previstos no artigo 5 bis, así como cando o aeródromo opere como aeródromo de uso restrinxido, conforme a flexibilidade de uso prevista no artigo 3 do Real decreto 862/2009, do 14 de maio, tamén se poderán establecer nun mesmo aeródromo franxas horarias nas cales se presten os servizos de tránsito aéreo ATC/AFIS combinadas con franxas horarias en que non se dispoña deles».

Seis. Modifícase o título do artigo 8, que pasa a ser «Operacións no espazo aéreo asociado ao aeródromo», numérase o seu único parágrafo como número 1 e súmanse os números 2 ao 5 coa seguinte redacción:

«2. Cando, conforme os procedementos operativos locais publicados na publicación de información aeronáutica (AIP), a infraestrutura prevexa a realización das operacións a que se refire o artigo 5 bis, toda aeronave que opere na zona de tránsito de aeródromo (ATZ), no volume de espazo aéreo asociado ao aeródromo ou o equivalente establecido conforme o previsto nos anexos VIII e IX, así como nas súas proximidades, deberá estar equipada cun equipo de radio emisor-receptor (TX/RX) operativo para asegurar as comunicacións aeronáuticas co resto do tráfico aéreo que estea a operar na zona e estará suxeita a eses procedementos locais.

3. Nos supostos considerados no artigo 5 bis, os pilotos que operen na zona de tránsito dun aeródromo (ATZ), no volume de espazo aéreo asociado ao aeródromo ou o equivalente establecido conforme o previsto nos anexos VIII e IX, así como nas súas proximidades, deberán comunicar ao resto dos usuarios as súas posicións, niveis, toda manobra importante e intencións, e manterse á escoita na frecuencia asignada.

4. As aeronaves que realicen operacións de asistencia médica urxente nos supostos previstos no artigo 5 bis, alínea b), terán prioridade sobre a operación de

calquera outra aeronave, salvo que por motivos de seguridade sexa necesario operar doutro xeito.

5. No suposto recollido no artigo 5 bis, alínea b), o operador garantirá que se utilicen os procedementos de saída e aproximación por instrumentos establecidos nos acordos co provedor de servizos de tránsito aéreo do espazo aéreo colateral».

Sete. Modifícase o artigo 9, número 1, ao cal se engaden dúas novas alíneas f) e g) do seguinte teor:

«f) Se prevexa que se van levar a cabo operacións para o transporte aéreo comercial de pasaxeiros, incluídos aerotaxis.

g) Se prevexa que se van levar a cabo operacións baixo as regras de voo por instrumentos (IFR)».

Oito. Modifícase o artigo 11, número 3, que pasa a quedar redactado nos seguintes termos:

«3. O estudo aeronáutico de seguridade abranguerá os requisitos de seguridade para operar na zona de espazo aéreo asociado ao aeródromo obxecto de estudo, incluídos, cando proceda, os requisitos técnico-operativos a que se refire o artigo 5 bis, alínea a), 1º, e alínea b), e delimitará a zona FIZ, o ATZ ou o volume de espazo aéreo asociado ao aeródromo que se propón ou, se é o caso, o equivalente conforme o previsto nos anexos VIII e IX, segundo sexa o caso, así como os procedementos operacionais e a proposta de cartas aeronáuticas correspondentes ao aeródromo.

Nos supostos do artigo 5 bis, alínea a), o estudo aeronáutico de seguridade establecerá o número máximo de operacións de transporte aéreo comercial de pasaxeiros que se poden realizar por hora e dimensionarás de xeito que se garanta o cumprimento do disposto no anexo VIII, letra c)».

Nove. Introdúcense as seguintes modificacións no artigo 12:

a) Modifícase o número 2, primeiro parágrafo, que pasa a ter a seguinte redacción:

«2. Corresponde ao ministro de Fomento, por proposta da Dirección Xeral de Aviación Civil, a designación do aeródromo como aeródromo AFIS e a súa revogación, e á Comisión Interministerial entre Defensa e Fomento (Cidefo), o establecemento e, se é o caso, a modificación do espazo aéreo FIZ asociado á infraestrutura. O prazo máximo de tramitación destes procedementos será de seis meses».

b) Modifícase o número 3, primeiro parágrafo, que pasa a quedar redactado nos seguintes termos:

«3. Corresponde á Dirección Xeral de Aviación Civil a designación do provedor de servizos AFIS nos aeródromos civís de uso público designados para prestar servizos AFIS no espazo aéreo asociado FIZ, así como a súa revogación».

c) Engádese un novo número 4 do seguinte teor:

«4. Corresponde á Comisión Interministerial entre Defensa e Fomento (Cidefo) o establecemento no espazo aéreo asociado ao aeródromo da zona de tránsito de aeródromo (ATZ), por solicitude do xestor da infraestrutura».

Dez. Modifícase o artigo 13, número 1, alínea h), e o número 2, que quedan redactados como segue:

«h) Dispor do equipamento operativo necesario na dependencia AFIS ou acordar a súa disposición por parte do provedor designado AFIS, tendo en conta o

establecido no número 5 do anexo II. Nos supostos recollidos no artigo 5 bis, dispor do equipamento operativo necesario no aeródromo, tendo en conta o establecido, respectivamente, nos anexos VIII e IX, de acordo coa normativa nacional e comunitaria que resulte de aplicación, en particular en materia de regras do aire, disposicións operativas para os servizos e procedementos de navegación aérea e requisitos para os provedores de servizos de navegación aérea».

«2. Así mesmo, o xestor do aeródromo é responsable de implementar as accións de seguimento precisas para garantir que se manteñen as condicións determinantes do resultado do estudo aeronáutico de seguridade, tanto no caso en que conclúese na necesidade e suficiencia do servizo AFIS como nos supostos considerados no artigo 5 bis, en particular realizando un seguimento continuado do número de movementos, número de operacións IFR e VFR, así como do número e tipo de aeronaves que operan no aeródromo.

No caso de que no aeródromo haxa un provedor designado AFIS e, se é o caso, conforme o previsto no artigo 12, un provedor designado para a provisión de servizos de control de tránsito aéreo, este seguimento realizarano conxuntamente o xestor do aeródromo e os provedores designados para a prestación de servizos de tránsito aéreo na devandita infraestrutura. A estatística das operacións e os datos relevantes asociados a ela estarán á disposición dos servizos de inspección da Axencia Estatal de Seguridade Aérea».

Once. Engádesse unha nova disposición adicional quinta do seguinte teor:

«Disposición adicional quinta. *Designación de provedores de servizos de control de tránsito de aeródromo.*

Corresponde á Dirección Xeral de Aviación Civil designar o provedor de servizos de control de tránsito aéreo de aeródromo, por proposta do xestor aeroportuario, así como a súa revogación».

Doce. Engádense dous novos anexos VIII e IX coa seguinte redacción:

#### «ANEXO VIII

##### **Requisitos técnico-operativos dos aeródromos de uso público para a realización de operacións de transporte aéreo comercial de pasaxeiros sen servizos de tránsito aéreo de aeródromo**

As operacións de transporte comercial de pasaxeiros sen servizos de tránsito aéreo de aeródromo, conforme o previsto no artigo 5 bis, alínea a), estarán suxeitas ao cumprimento dos seguintes requisitos técnico-operativos:

- a) No ATZ asociado ao aeródromo unicamente se realizarán operacións conforme as regras de voo visual (VFR).
- b) As operacións de transporte aéreo comercial de pasaxeiros realizaranse, en todo caso, en condicións meteorolóxicas de voo visual (VMC) e, como máximo, do orto ao ocaso.
- c) No ATZ preferentemente haberá unha única aeronave realizando operacións de transporte aéreo comercial de pasaxeiros e o xestor aeroportuario asegurarse de que, como máximo, nun 5 % dos casos haxa máis dunha operación de transporte aéreo comercial de pasaxeiros operando simultaneamente no ATZ.
- d) A infraestrutura deberá dispor dunha frecuencia aeronáutica que garanta a cobertura das comunicacións no ATZ e nas súas inmediacións, e que permita que as aeronaves poidan intercambiar a información operacional necesaria. As radiocomunicacións realizaranse nun idioma único, establecido polo xestor da infraestrutura tendo en conta as características do tráfico do aeródromo.

e) Con base no estudo aeronáutico de seguridade elaborado polo xestor aeroportuario, este establecerá os procedementos de coordinación que procedan co provedor ou provedores de servizos de navegación aérea designados no espazo aéreo adxacente ao ATZ, se o houber.

f) Os voos de transporte aéreo comercial de pasaxeiros deberán presentar o correspondente plan de voo.

g) A información relevante para as operacións de transporte aéreo comercial de pasaxeiros deberá estar publicada na publicación de información aeronáutica (AIP), entre outras:

- 1.º Horario do aeródromo/heliporto.
- 2.º Instalacións e servizos dispoñibles.
- 3.º Frecuencias aeronáuticas e idioma das radiocomunicacións.
- 4.º Cartas aeronáuticas (VAC).
- 5.º Presenza de aves.

6.º Procedementos operativos locais, entre outros, a fraseoloxía particular dos procedementos de comunicación locais, a manobra ou manobras que se van realizar previas ao circuíto de tránsito do aeródromo e sentido deste, a velocidade máxima, os mecanismos para fomentar a distribución da información das condicións operativas do aeródromo na frecuencia aeronáutica e os procedementos locais de movemento en terra.

h) O aeródromo dispón dos medios necesarios para distribuír a información aeronáutica, os plans de voo e a información meteorolóxica subministrada por un provedor de servizos meteorolóxicos certificado; para este efecto deberá ter subscritos os acordos pertinentes co devandito provedor.

i) Nas franxas horarias en que se prevexa pór o aeródromo á disposición de operacións de transporte aéreo comercial de pasaxeiros, non se poderán realizar operacións de aeronaves ultralixeiras (ULM) e asegurarse a segregación total por franxas horarias destes tráfico comerciais respecto a outro tipo de operacións que se realicen no aeródromo, tales como ULM, actividades deportivas ou veleiros; para este efecto o xestor aeroportuario deberá ter realizado un plan de viabilidade».

## «ANEXO IX

### **Requisitos técnico-operativos para a realización de operacións baixo regras de voo IFR para asistencia médica urxente, incluíndo traslado de órganos para transplante, cando sexa esencial un transporte inmediato e rápido, fóra do horario ATS publicado para o aeródromo**

As operacións para asistencia médica urxente, incluíndo o traslado de órganos para transplante, cando sexa esencial un transporte inmediato e rápido, fóra do horario ATS publicado para o aeródromo, conforme o previsto no artigo 5 bis, alínea b), estarán suxeitas ao cumprimento dos seguintes requisitos técnico-operativos:

a) As operacións de evacuación médica urxente e traslado de órganos para transplante poderanse levar a cabo durante as 24 horas (H24), logo de obtención da autorización da operación por parte do xestor aeroportuario, tanto de saída como de chegada.

b) Dentro do horario operativo do aeródromo, nas franxas en que non se presten servizos de tránsito aéreo ATS poderase realizar unha operación de evacuación médica urxente, incluído o traslado de órganos para transplante baixo regras de voo IFR, só se no aeródromo e nas súas inmediacións prevalecen condicións meteorolóxicas de voo por instrumentos (IMC). O xestor aeroportuario garantirá que non poida coexistir con outros voos IFR/VFR.

c) Establecéronse, no espazo aéreo asociado ao aeródromo, os procedementos instrumentais de aproximación e saída ata os puntos predefinidos a

partir dos cales comeza ou finaliza o servizo de tránsito aéreo proporcionado polo provedor de tránsito aéreo colateral e un volume de espazo aéreo, no seu caso coincidente co volume de espazo aéreo xestionado pola dependencia ATS do aeródromo, e subscribíronse os correspondentes acordos co provedor de servizos de control de tránsito aéreo do espazo aéreo colateral que inclúan os ditos procedementos instrumentais. Este volume de espazo aéreo asociado ao aeródromo cumprirá o seguinte:

- 1.º Conterá os ditos procedementos instrumentais;
- 2.º Designarase como clase de espazo aéreo G;
- 3.º Será un ATZ, non sendo que as dimensións dese volume de espazo aéreo sexan tales que aconsellen establecer un ATZ menor e un volume adicional ata abranguer a totalidade dos procedementos instrumentais a que se refire o ordinal 1.º.

d) A infraestrutura deberá dispor dunha frecuencia aeronáutica que garanta a cobertura das comunicacións no volume de espazo aéreo definido na alínea c) e nas súas inmediatezas e que permita que as aeronaves que operen na devandita zona poidan intercambiar a información operacional necesaria.

e) As radiocomunicacións realizaranse nun idioma único, establecido polo xestor aeroportuario, tendo en conta as características do aeródromo.

f) O xestor aeroportuario establecerá, en coordinación co provedor de servizos ATS do espazo aéreo colateral, os procedementos operacionais necesarios que garantan a prestación efectiva e segura do servizo. Desenvolverá, como mínimo, os seguintes:

- 1.º Procedemento de localización dos recursos necesarios.
- 2.º Procedementos operativos e de comunicacións en coordinación co piloto, co operador ou co organismo responsable da operación; para este efecto deberanse ter subscritos os acordos pertinentes.
- 3.º Procedementos operativos e de comunicacións en coordinación co provedor de servizos de tránsito aéreo colateral; para este efecto deberá ter subscritos os acordos pertinentes co devandito provedor.
- 4.º Procedemento de movementos en terra.
- 5.º Procedemento para garantir que non coincidirá máis dun tráfico deste tipo (operacións IFR para asistencia médica urxente fóra de horario operativo) simultaneamente dentro da zona de espazo aéreo definida na alínea c) anterior.

g) Publicaranse en AIP:

1.º Os procedementos operativos locais en relación coas operacións para asistencia médica urxente, incluíndo o traslado de órganos para transplante. Indicarase explicitamente os criterios de prioridade na operación en relación con este tipo de voos.

- 2.º A estrutura do espazo aéreo asociado ao aeródromo.
- 3.º A ausencia de servizo ATS, cando se aplique.
- 4.º Que se permiten este tipo de operacións.
- 5.º O uso obrigatorio da radio na zona de espazo aéreo definido na alínea c) anterior, a frecuencia aeronáutica obrigatoria e o idioma que se vai utilizar nas radiocomunicacións.

6.º O procedemento de paralización de operacións, entre outros, as limitacións en RVR.

- 7.º O procedemento de fallo de comunicacións.
- 8.º Calquera outra información que afecte directamente os usuarios e requira o seu coñecemento.

h) As operacións de aproximación ILS quedan limitadas a CAT I.

i) O aeródromo disporá dos medios necesarios para distribuír a seguinte información:

1.º Información meteorolóxica necesaria para a operación subministrada por un provedor de servizos meteorolóxicos certificado; para este efecto deberá ter subscritos os acordos pertinentes co devandito provedor.

2.º Información relativa ao estado das instalacións CNS.

3.º Información relativa ás condicións operativas do aeródromo.

4.º Información de movementos en superficie.

5.º Información aeronáutica e de plans de voo.

j) O xestor aeroportuario definirá o persoal mínimo necesario para a apertura do aeródromo e garantirá o seu servizo fóra do horario operativo do aeródromo.

k) O xestor aeroportuario identificará e disporá das instalacións CNS e dos sistemas de iluminación aeroportuarios necesarios para levar a cabo as operacións.

l) Nas franxas horarias en que se prevexa pór o aeródromo á disposición de operacións para a asistencia médica urxente, incluíndo o traslado de órganos para transplante, cando sexa esencial un transporte inmediato e rápido, non se poderán realizar operacións de aeronaves ultralixeiras (ULM)».

**Disposición transitoria única.** *Normas transitorias.*

Os xestores dos aeródromos civís de uso público nos cales se realicen as operacións a que se refire o punto sete do artigo único deste real decreto dispoñen de catro meses desde a súa entrada en vigor para a realización dos estudos aeronáuticos de seguridade.

**Disposición derradeira única.** *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor o día seguinte ao da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid o 23 de decembro de 2016.

FELIPE R.

A vicepresidenta do Goberno e ministra da Presidencia  
e para as Administracións Territoriais  
SORAYA SÁENZ DE SANTAMARÍA ANTÓN