

de xubilación, sendo de aplicación as regras establecidas na normativa anterior.

Disposición derradeira primeira. *Carácter básico.*

Esta lei ten o carácter de lexislación básica en materia de Seguridade Social, de conformidade co disposto no artigo 149.1.17.<sup>a</sup> da Constitución.

Disposición derradeira segunda. *Disposicións de aplicación e desenvolvemento.*

Autorízase o Goberno para ditar as disposicións que sexan necesarias para a aplicación e o desenvolvemento desta lei.

Disposición derradeira terceira. *Eficacia na aplicación das modificacións legais.*

1. As modificacións no réxime xurídico das prestacións do sistema da Seguridade Social introducidas por medio desta lei serán de aplicación unicamente en relación cos feitos causantes producidos a partir da entrada en vigor desta, salvo nos supostos a que se refire o último parágrafo do número 4 do artigo 179 e a disposición transitoria décimo sexta do texto refundido da Lei xeral da Seguridade Social.

2. Para os efectos da aplicación do requisito a que se refire a letra d) do número 2 do artigo 161 bis e o parágrafo terceiro da norma 2.<sup>a</sup> do número 1 da disposición transitoria terceira do texto refundido da Lei xeral da Seguridade Social, considerarase, en todo caso, que as xubilacións anticipadas causadas entre o 1 de xaneiro de 2004 e a data de entrada en vigor desta lei motivadas por cesamentos na relación laboral producidos en virtude de expedientes de regulación de emprego teñen carácter involuntario.

As resolucións denegatorias das pensións de xubilación anticipada así como as contías das pensións xa recoñecidas revisaranse por instancia dos interesados.

3. O establecido no número 2 do artigo 22 do texto refundido da Lei sobre Seguridade Social dos funcionarios civís do Estado, aprobado polo Real decreto lexislativo 4/2000, do 23 de xuño, na redacción resultante da disposición adicional décimo sétima desta lei, retrotraerá os seus efectos á data de entrada en vigor da Lei orgánica 3/2007, do 22 de marzo, para a igualdade efectiva de mulleres e homes.

Disposición derradeira cuarta. *Asunción de competencias en materia de incapacidade temporal.*

A Secretaría de Estado da Seguridade Social, por proposta do Instituto Nacional da Seguridade Social, e mediante resolución publicada no «Boletín Oficial del Estado», determinará a data a partir da cal se asumirán as funcións atribuídas no artigo 128.1.a) do texto refundido da Lei xeral da Seguridade Social polos órganos a que este se refire.

Disposición derradeira quinta. *Modificación da Lei 7/2007, do 12 de abril, do Estatuto básico do empregado público.*

Modifícase a letra e) do número 1 do artigo 87 da Lei 7/2007, do 12 de abril, do Estatuto básico do empregado público, que queda redactado do seguinte modo:

«e) Cando accedan á condición de deputado ou senador das Cortes Xerais ou membros das asembleas lexislativas das comunidades autónomas se perciben retribucións periódicas pola realización da función. Aqueles que perdan a dita condición por disolución das correspondentes cámaras ou termi-

nación do seu mandato poderán permanecer na situación de servizos especiais ata a súa nova constitución».

Disposición derradeira sexta. *Entrada en vigor.*

Esta lei entrará en vigor o día 1 do mes seguinte ao da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado», agás na súa disposición adicional cuarta, que o fará o día seguinte ao da dita publicación.

Por tanto,

Mando a todos os españois, particulares e autoridades, que cumpran e fagan cumprir esta lei.

Madrid, 4 de decembro de 2007.

JUAN CARLOS R.

O presidente do Goberno,

JOSÉ LUIS RODRÍGUEZ ZAPATER

## MINISTERIO DA PRESIDENCIA

**20912** *ORDE PRE/3531/2007, do 29 de novembro, pola que se introducen modificacións no Regulamento da circulación aérea aprobado polo Real decreto 57/2002, do 18 de xaneiro, relativas ás regras de voo visual nocturno e ás comunicacións.* («BOE» 291, do 5-12-2007.)

O Regulamento da circulación aérea, aprobado polo Real decreto 57/2002, do 18 de xaneiro, en desenvolvemento da Lei 48/1960, do 21 de xuño, sobre navegación aérea, foi obxecto de diversas modificacións derivadas dos cambios introducidos pola Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) nos anexos e documentos ao Convenio de Chicago e a necesidade de adaptar as operacións de voo ás innovacións técnicas producidas en materia de aeronavegación.

A disposición derradeira primeira, «modificacións de carácter técnico», do mencionado real decreto, faculta a ministra de Fomento e o ministro de Defensa para introducir, con suxeición ao disposto na Orde da Presidencia de Goberno do 8 de novembro de 1979, pola que se crea a Comisión interministerial prevista no artigo 6.<sup>o</sup> do Real decreto lei 12/1978, do 27 de abril, sobre fixación e delimitación de facultades entre os ministerios de Defensa e de Fomento en materia de aviación, cantas modificacións de carácter técnico fosen precisas para a adaptación das operacións de voo ás innovacións técnicas que se producen e especialmente ao disposto na normativa contida nos anexos OACI e nos tratados e convenios internacionais dos que España sexa parte.

Ata o momento, o tratamento recibido polos voos VFR (regras de voo visual) nocturnos no Regulamento da circulación aérea quedaba recollido por unhas regras específicas denominadas «VFRN» (VFR nocturnas), regras non recollidas no anexo 2 de OACI (regras do aire) e o anexo 11 de OACI (servizos de tránsito aéreo), nin en ningún outro país da nosa contorna. Segundo se recolle nos mencionados anexos de OACI, este tipo de voos débense considerar como voos baixo regras visuais suxeitos ás condicións prescritas pola autoridade ATS competente. Por iso, resulta necesario modificar o Regulamento de circulación

aérea para a súa harmonización con respecto ao anexo 2 e anexo 11 de OACI, en relación cos voos baixo regras visuais; en particular, os voos VFR entre o solpor e o amencer ou calquera período comprendido entre o solpor e o amencer.

Así mesmo, é necesario incorporar ao ordenamento xurídico español a emenda n.º 43 ao anexo 11 de OACI; necesidade igualmente derivada do Regulamento (CE) n.º 2096/2005 da Comisión, do 20 de decembro de 2005, polo que se establecen requisitos comúns para a prestación de servizos de navegación aérea, que sinala como requisito específico o anexo 11 de OACI, emenda 43. En concreto, co obxecto de compatibilizar as disposicións de OACI recollidas na dita emenda relativas ao tempo mínimo necesario de conservación das gravacións de datos e comunicacións de control de tránsito aéreo, co prazo de 30 días para a notificación dos sucesos de notificación obrigatoria recollido no Real decreto 1334/2005, do 14 de novembro, polo que se establece o sistema de notificación obrigatoria de sucesos na aviación civil, é preciso fixar o dito prazo de conservación en 45 días.

Finalmente, como aspectos relevantes da tramitación pódense citar, xunto co trámite de audiencia ás entidades e asociacións representativas de intereses económicos, profesionais e corporativos directamente afectados polo contido da norma, o informe favorable da Comisión interministerial entre Defensa e Fomento (CIDEFO), de conformidade co disposto no Real decreto lei 12/1978, do 27 de abril, sobre fixación e delimitación de facultades entre os ministerios de Defensa e de Transportes e Comunicacións, e a disposición adicional quinta da Lei 21/2003, do 7 de xullo, de seguranza aérea.

Na súa virtude, por proposta da ministra de Fomento e do ministro de Defensa, de acordo co Consello de Estado, dispoño:

**Artigo único.** *Modificación do Regulamento da circulación aérea, aprobado polo Real decreto 57/2002, do 18 de xaneiro.*

O Regulamento da circulación aérea aprobado polo Real decreto 57/2002, do 18 de xaneiro, queda modificado como segue:

Un. Modifícanse as definicións e abreviaturas que figuran nos capítulos 1 e 2 do libro primeiro «Definicións e abreviaturas» nos seguintes termos:

1. No capítulo 1, definicións, do libro primeiro, engádense as definicións seguintes:

«Calendario.

Sistema de referencia temporal discreto que serve de base para definir a posición temporal con resolución dun día (1).

Calendario gregoriano.

Calendario que se utiliza xeralmente; estableceuse en 1582 para definir un ano que se aproxima máis estreitamente ao ano tropical que o calendario xuliano (1).

Nota.—No calendario gregoriano os anos comúns teñen 365 días e os bisestos 366, e divídense en 12 meses sucesivos.

Referencia (Datum).

Toda cantidade ou conxunto de cantidades que poida servir como referencia ou base para o cálculo doutras cantidades (2).

(1) (ver norma ISO 19108, Información xeográfica-Modelos temporais).

(2) (ver norma ISO 19104, Información xeográfica-Terminoloxía).

2. No capítulo 1, definicións, do libro primeiro, suprimense as definicións: «Condições meteorolóxicas de voo visual nocturno» e «Voo visual (VFR) nocturno».

3. No capítulo 2, abreviaturas, do libro primeiro, suprimense as abreviaturas: «VFRN» e «VMCN».

Dous. Modifícase o libro segundo «Regulamento do aire» nos seguintes termos:

1. No capítulo 2, aplicación do Regulamento do aire, do libro segundo, modifícase o número 2.2.2, que queda redactado do seguinte modo:

«2.2.2 Cumprimento do Regulamento do aire.

A operación de aeronaves, tanto en voo como na área de movemento dos aeródromos, axustarase ás regras xerais e, ademais, durante o voo:

- a) Ás regras de voo visual, ou
- b) Ás regras de voo por instrumentos.»

2. No capítulo 3, regras xerais, do libro segundo, modifícanse os números 2.3.3.1.2, 2.3.3.1.4, 2.3.3.4, 2.3.6.2.4 e 2.3.6.5.2.1, que queda redactado do seguinte modo:

«2.3.3.1.2 Presentarase un plan de voo antes de realizar:

- a) Calquera voo IFR ou parte deste.
- b) Calquera voo VFR ou parte deste ao cal se teña que prestar servizo de control de tránsito aéreo.
- c) Calquera voo VFR que requira a subministración de servizos de información de voo, de alerta e de busca e salvamento;
- d) Calquera voo dentro de áreas designadas ou ao longo de rutas designadas, cando así o requira a autoridade ATS competente para facilitar a coordinación coas dependencias militares ou coas dependencias dos servizos de tránsito aéreo competentes en Estados adxacentes, co fin de evitar a posible necesidade de interceptación para fins de identificación;
- e) Todo voo VFR a través de fronteiras internacionais.
- f) Calquera voo VFR nocturno.

Poderán constituír excepción á dita regra:

- i) Os voos militares en misións tácticas ou de defensa aérea,
- ii) Os voos de busca e salvamento en misións de urxencia e
- iii) Os voos expresamente autorizados pola autoridade competente.

Os voos exceptuados de presentar un plan de voo relacionados en i), ii) e iii) realizaranse conforme as regras de voo por instrumentos ou as regras de voo visual, segundo se acorde en cada caso coas dependencias dos servizos de tránsito aéreo.

A expresión «plan de voo» aplícase á información acerca dos conceptos contidos na descrición do plan de voo, que comprenda a totalidade ou parte da ruta de voo e, nos supostos exceptuados, á información que se exige cando se trata de obter autorización para unha parte secundaria dun voo, como podería ser se se quixese cruzar unha aerovía, engalar dun aeródromo controlado ou aterrizar nel.

Nota.—Non será necesaria a presentación de plan de voo para o voo VFR en aeródromos non controlados e en espazo aéreo clases E, F e G, a menos que se cruce unha fronteira internacional ou que a autoridade ATS competente o requira para evitar a posible necesidade de interceptación ou que o piloto solicite servizos de tránsito aéreo.

#### 2.3.3.1.4 Presentación do plan de voo.

A menos que a autoridade ATS competente prescriba outra cousa, presentarase un plan de voo para un voo ao cal se deban subministrar servizos de tránsito aéreo coa antelación que se indica a continuación.

- a) Presentación do plan de voo antes da saída:
  - 1) Voo IFR desde aeródromo non controlado.
    - a) Antes da saída se só solicita servizo de información de voo e alerta.
    - b) Polo menos 3 horas antes da EOBT se solicita servizo de control ou de asesoramento de tránsito aéreo e está suxeito a control de afluencia;
    - c) Polo menos 60 minutos antes da EOBT se solicita servizo de control ou de asesoramento de tránsito aéreo e non está suxeito a control de afluencia.
  - 2) Voo VFR desde aeródromo non controlado:
    - a) Antes da saída se só solicita servizo de información de voo e alerta;
    - b) Polo menos 60 minutos antes da EOBT se solicita servizo de control de tránsito aéreo.
  - 3) Voo IFR desde aeródromo controlado:
    - a) Polo menos 3 horas antes da EOBT se o voo está suxeito a control de afluencia;
    - b) Polo menos 60 minutos antes da EOBT se o voo non está suxeito a control de afluencia.
  - 4) Voo VFR desde aeródromo controlado:
    - a) Polo menos 60 minutos antes da EOBT se sae dun aeródromo con servizo H24;
    - b) Por o menos 30 minutos antes da EOBT se sae dun aeródromo sen servizo H24.
- b) Presentación do plan de voo durante o voo:
  - 1) En calquera momento, se se solicita servizo de información de voo e alerta.
  - 2) Se se solicita servizo de control ou de asesoramento de tránsito aéreo, presentarase o plan de voo no momento en que exista a seguranza de que o recibirá a dependencia apropiada dos servizos de tránsito aéreo polo menos 10 minutos antes da hora en que se calcule que a aeronave chegará:
    - a) Ao punto previsto de entrada nunha área de control ou nunha área con servizo de asesoramento; ou
    - b) Ao punto de cruzamento cunha aerovía ou cunha ruta con servizo de asesoramento.

Nota.—Neste caso os voos IFR poderían sufrir atraso en voo, sobre todo se estivesen suxeitos a control de afluencia.

#### 2.3.3.4 Cambios no plan de voo.

A reserva do disposto en 2.3.6.2.2., todos os cambios (1) dun plan de voo presentado para o voo IFR, ou para un voo VFR que se realice como voo controlado, notificaranse o antes posible á depen-

(1) A información presentada antes da saída respecto á autonomía ou ao número total de persoas transportadas a bordo, se é inexacta no momento da saída, constitúe un cambio importante no plan de voo e como tal se debe notificar.

dencia correspondente dos servizos de tránsito aéreo. Para outros voos VFR, os cambios importantes do plan de voo notificaranse o antes posible á dependencia correspondente dos servizos de tránsito aéreo (2).

(2) Os procedementos para presentar cambios dos plans de voo repetitivos figuran no libro cuarto.»

#### 2.3.6.2.4 Deterioración das condicións meteorolóxicas ata quedar por debaixo das VMC.

Cando sexa evidente que non será factible o voo en VMC de conformidade co seu plan de voo actualizado, o voo VFR que se realice como voo controlado deberá:

- a) solicitar unha autorización emendada que lle permita continuar en VMC, ata o punto de destino ou ata un aeródromo de alternativa, ou saír do espazo aéreo dentro do cal se necesita unha autorización ATC; ou
- b) se non pode obter unha autorización de conformidade con a), continuar o voo en VMC e notificar á dependencia ATC correspondente as medidas que toma, xa sexa saír do espazo aéreo de que se trate ou aterrizar no aeródromo apropiado máis próximo; ou
- c) solicitar autorización para voar de acordo coas regras de voo por instrumentos; ou
- d) se é un voo VFR e voa dentro dunha zona de control, solicitar autorización para continuar como voo VFR especial.

2.3.6.5.2.1 Se a aeronave con fallo de comunicacións opera en condicións meteorolóxicas de voo visual, a aeronave (1), a menos que se prescriba doutro modo baseándose nun acordo rexional de navegación aérea:

- a) Fará funcionar o transpondedor en código 7600.
- b) Proseguirá o seu voo en condicións meteorolóxicas de voo visual.
- c) Aterrará no aeródromo axeitado máis próximo; e
- d) Notificará a súa chegada, polo medio máis rápido, á dependencia apropiada do control de tránsito aéreo.

(1) Refírese a todos os voos controlados.»

3. No capítulo 4, regras de voo visual, do libro segundo, modifícanse os números 2.4.1, 2.4.2 e 2.4.3 e engádese o número 2.4.3.1, que queda redactado do seguinte modo:

«2.4.1. Salvo cando operen con carácter de voos VFR especiais, os voos VFR realizaranse de forma que a aeronave voe en condicións de visibilidade e de distancia das nubes que sexan iguais ou superiores ás indicadas na táboa seguinte:

Táboa de condicións de visibilidade e distancia de nubes de voos VFR

Altitude	Clases de espazo aéreo	Visibilidade de voo	Distancia das nubes	
			Horizontal	Vertical
A, ou por riba, de FL 100 (*).	B C D E F G	8 km	1.500 m	300 m (1000 ft)
Entre FL 100 e 900 m (3000 ft) AMSL ou 300 m (1000 ft) AGL, de ambos os dous valores o maior.		5 km		
A, ou por debaixo, de 900 m (3000 ft) AMSL ou 300 m (1000 ft) AGL, de ambos os dous valores o maior.	B C D E	5 km (**)	Libre de nubes e coa superficie á vista.	
	B C D E			

(\*) Cando a altitude de transición é inferior a 3050 m (10.000 ft) AMSL, utilizarase o FL 100 en vez de 10.000 ft.

(\*\*) Cando así o prescriba a autoridade ATS competente:

a) pódense permitir visibilidades de voo inferiores, ata 1500 m, para os voos que se realicen:

1) a velocidades que nas condicións de visibilidade predominantes dean oportunidade adecuada para observar o tránsito, ou calquera obstáculo, con tempo suficiente para evitar unha colisión; ou

2) en circunstancias en que haxa normalmente poucas probabilidades de atoparse con tránsito, como en áreas de escaso volume de tránsito e para efectuar traballos aéreos a pouca altura.

b) os helicópteros poden estar autorizados a voar cunha visibilidade de voo inferior a 1500 m se manobran a unha velocidade que dea oportunidade adecuada para observar o tránsito, ou calquera obstáculo, co tempo suficiente para evitar unha colisión.

2.4.2 Teito de nubes e visibilidade para operacións de voo VFR en aeródromos/heliportos.

Agás cando o autorice a dependencia ATC, en voo VFR non se engalará nin aterrará en ningún aeródromo/ heliporto controlado, situado dentro ou fóra dunha CTR, nin se entrará no ATZ nin no circuíto de tránsito do devandito aeródromo se:

- a) o teito de nubes é inferior a 450 m (1500 ft); ou
- b) a visibilidade en terra é inferior a 5 km.

2.4.3. Os voos VFR, entre o solpor e o amencer ou durante calquera outro período entre o solpor e o amencer que poida prescribir a autoridade ATS competente, realizaranse de conformidade coas condicións prescritas pola devandita autoridade.

2.4.3.1 Equipamento de aeronave para voos visuais nocturnos.

A aeronave para voos visuais, entre o solpor e o amencer ou durante calquera outro período entre o solpor e o amencer, estará provista de:

- a) os instrumentos e equipamento de comunicacións e navegación prescritos para aeronaves en voo IFR nocturno, e
- b) respondedor SSR en estado operativo con Modo A/3 e capacidade para 4096 claves de resposta e, cando se requira no espazo aéreo en que se vaia voar, dispositivo de transmisión automática de altitude de presión en Modo C.»

4. No capítulo 4, regras de voo visual, do libro segundo, suprimense os números 2.4.11 e todos os subnúmeros correspondentes desde o 2.4.11.1 ao 2.4.11.20, ambos os dous inclusive.

Tres. Modifícase o libro terceiro «Servizos de tránsito aéreo» nos seguintes termos:

1. No capítulo 2, xeneralidades, do libro terceiro, modifícanse os números 3.2.5.2.2.1.1, 3.2.6.1, 3.2.6.3, 3.2.28.2 e engádense os números 3.2.29, 3.2.29.1, 3.2.29.2 e os seus subnúmeros correspondentes, que quedan redactados do seguinte modo:

«3.2.5.2.2.1.1 Designaranse como espazo aéreo de clases B, C ou D aquelas partes do espazo aéreo controlado, en que se determine que tamén se sub-

ministrará servizo de control de tránsito aéreo aos voos VFR.

3.2.6.1 O espazo aéreo ATS clasificarase e designarase de conformidade co indicado a continuación:

Clase A. Só se permiten voos IFR, todos os voos están suxeitos ao servizo de control de tránsito aéreo e están separados uns doutros.

Clase B. Permítense voos IFR e VFR, todos os voos están suxeitos ao servizo de control de tránsito aéreo e están separados uns doutros.

Clase C. Permítense voos IFR e VFR, todos os voos están suxeitos ao servizo de control de tránsito aéreo e:

a) os voos IFR están separados doutros voos IFR e dos voos VFR;

b) os voos VFR están separados dos voos IFR e reciben información de tránsito respecto a outros voos VFR;

Clase D. Permítense voos IFR e VFR, todos os voos están suxeitos ao servizo de control de tránsito aéreo e:

a) os voos IFR están separados doutros voos IFR e reciben información de tránsito respecto aos voos VFR,

b) os voos VFR reciben información de tránsito respecto a todos os outros voos.

Clase E. Permítense voos IFR e VFR, os voos IFR están suxeitos ao servizo de control de tránsito aéreo e;

a) os voos IFR están separados doutros voos IFR e reciben información de tránsito respecto aos voos VFR na medida do posible,

b) os voos VFR reciben información de tránsito respecto aos voos IFR na medida do posible.

Clase F. Permítense voos IFR e VFR, todos os voos IFR participantes reciben servizo de asesoramento de tránsito aéreo e todos os voos VFR reciben servizo de información de voo, se o solicitan.

Clase G. Permítense voos IFR e VFR, e todos os voos reciben servizo de información de voo, se o solicitan.

3.2.6.3 Os requisitos para os voos dentro de cada clase de espazo aéreo serán os indicados na táboa que figura a continuación:

## Clasificación do espazo aéreo ATS. Servizos subministrados e requisitos de voo

Clase	Tipo de voo	Separación proporcionada	Servizos subministrados	Limitacións de velocidade	Requisitos de radiocomunicacións	Suxeito a autorización ATC
A	Só IFR	Todas as aeronaves.	ATC	Non se aplica.	Continua en ambos os dous sentidos.	Si
B	IFR	Todas as aeronaves.	ATC	Non se aplica.	Continua en ambos os dous sentidos.	Si
	VFR	Todas as aeronaves.	ATC	Non se aplica.	Continua en ambos os dous sentidos.	Si
C	IFR	IFR/IFR/IFR/VFR	ATC	Non se aplica.	Continua en ambos os dous sentidos.	Si
	VFR	VFR/IFR	1) ATC para separación de IFR2) Información de tránsito VFR/VFR (e asesoramento anticolidión por solicitude).	250 kt IAS por debaixo de 3050 m (10000 ft) AMSL**.	Continua en ambos os dous sentidos.	Si
D	IFR	IFR/IFR	ATC, mesmo información de tránsito sobre voos VFR (e asesoramento anticolidión por solicitude).	250 kt IAS por debaixo de 3050 m (10000 ft) AMSL**.	Continua en ambos os dous sentidos.	Si
	VFR	Ningunha.	1) ATC, e 2) Información de tránsito VFR/VFR e VFR/IFR (e asesoramento anticolidión por solicitude).	250 kt IAS por debaixo de 3050 m (10000 ft) AMSL**.	Continua en ambos os dous sentidos.	Si
E	IFR	IFR/IFR	ATC e información de tránsito sobre voos VFR na medida do posible.	250 kt IAS por debaixo de 3050 m (10000 ft) AMSL**.	Continua en ambos os dous sentidos.	Si
	VFR	Ningunha.	Información de tránsito na medida do posible.	250 kt IAS por debaixo de 3050 m (10000 ft) AMSL**.	Non.	Non
F	IFR	IFR/IFR	Servizo de asesoramento de tránsito, servizo de información de voo.	250 kt IAS por debaixo de 3050 m (10000 ft) AMSL**.	Continua en ambos os dous sentidos.	Non
	VFR	Ningunha.	Servizo de información de voo.	250 kt IAS por debaixo de 3050 m (10000 ft) AMSL**.	Non.	Non
G	IFR	Ningunha.	Servizo de información de voo.	250 kt IAS por debaixo de 3050 m (10000 ft) AMSL**.	Continua en ambos os dous sentidos.	Non
	VFR	Ningunha.	Servizo de información de voo.	250 kt IAS por debaixo de 3050 m (10000 ft) AMSL**.	Non.	Non

\* Cando a altitude de transición é inferior a 3050 m (10000 ft) AMSL, deberíase utilizar o nivel de voo 100 en vez de 10000 ft.

\*\* Excepto os voos militares en misións operativas ou de defensa aérea, ou cando as súas características de actuación non o permitan.

Cando as partes do espazo aéreo ATS propostas se xustapuxeren verticalmente, é dicir, unha enriba doutra, os voos a un nivel común cumpriran cos requisitos correspondentes á clase de espazo aéreo menos restritiva e prestaránselles os servizos aplicables á dita clase. Ao se aplicar estes criterios considerarase, polo tanto, que o espazo aéreo de clase B é menos restritivo que o de clase A; que o espazo aéreo de clase C é menos restritivo que o de clase B, etc.

3.2.28.2 O Estado establecerá o nivel aceptable e os obxectivos de segurancia aplicables á subministración do ATS dentro do espazo aéreo e nos aeródromos. De ser aplicable, estableceranse os niveis de segurancia e os obxectivos de segurancia mediante acordos rexionais de navegación aérea.

Nota.—Pódese especificar o nivel aceptable de segurancia en termos cualitativos ou cuantitativos. Os seguintes son exemplos de medidas que se

poderían aplicar para expresar o grao de segurancia aceptable:

- unha probabilidade máxima dun suceso indeseable, como colisión, perda da separación ou incursión na pista;
- un número máximo de accidentes por hora de voo;
- un número máximo de incidentes por movementos de aeronaves; e
- un número máximo de alertas de conflito a curto prazo válidas por movemento de aeronaves.

3.2.29 Sistema de referencias comúns.

3.2.29.1 Sistema de referencia horizontal.

3.2.29.1.1 O Sistema Xeodésico Mundial-1984 (WGS-84) utilizarase como sistema de referencia (xeodésica) horizontal para a navegación aérea. As coordenadas xeográficas aeronáuticas, publicadas (que indiquen a latitude e a lonxitude) expresaranse en función da referencia xeodésica do WGS-84.

Nota.—No Manual do sistema xeodésico mundial-1984 (WGS-84) (Doc. 9674) de OACI figuran textos de orientación amplos relativos ao WGS 84.

### 3.2.29.2 Sistema de referencia vertical.

3.2.29.2.1 A referencia ao nivel medio do mar (MSL) que proporciona a relación da altura (elevacións) relacionadas coa gravidade respecto dunha superficie coñecida como xeode utilizarase como sistema de referencia vertical para a navegación aérea.

### 3.2.29.3 Sistema de referencia temporal.

3.2.29.3.1 O calendario gregoriano e o tempo universal coordinado (UTC) utilizaranse como sistema de referencia temporal para a navegación aérea.

3.2.29.3.2 Cando nas cartas se utilice un sistema de referencia temporal diferente, así se indicará en GEN 2.1.2 da publicación de información aeronáutica (AIP).»

2. No capítulo 3, servizo de control de tránsito aéreo, do libro terceiro modifícanse os números 3.3.1, 3.3.3.3 e 3.3.9, incluíndose neste último un novo punto, que quedan redactados do seguinte modo:

#### «3.3.1 Aplicación.

Subministrárase servizo de control de tránsito aéreo:

- a) a todos os voos IFR no espazo aéreo de clases A, B, C, D e E;
- b) a todos os voos VFR no espazo aéreo de clases B, C e D;
- c) a todos os voos VFR especiais;
- d) a todo o tránsito de aeródromo nos aeródromos controlados.

3.3.3.3 As autorizacións concedidas polas dependencias de control de tránsito aéreo proporcionarán separación:

- a) entre todos os voos no espazo aéreo clases A e B;
- b) entre os voos IFR no espazo aéreo de clases C, D e E;
- c) entre voos IFR e VFR no espazo aéreo de clase C;
- d) entre voos IFR e voos especiais VFR;
- e) entre voos especiais VFR, cando así o prescriba a autoridade ATS competente,

agás que, cando o solicite unha aeronave, ou o propona unha dependencia ATC e o acepte a aeronave, e con tal de que o procedemento fose previamente aprobado pola autoridade ATS competente para os casos enumerados en b) no espazo aéreo de clases D e E, un voo pode ser autorizado sen proporcionarlle separación con respecto a unha parte específica do voo que se leve a cabo en condicións meteorolóxicas visuais.

3.3.9 Uso de radar de movemento na superficie (SMR).

3.3.9.1 Recoméndase que, cando non se dispoña de observación visual da totalidade ou parte da área de manobras ou para complementar as observacións visuais, se utilice o radar de movemento na superficie (SMR), proporcionado conforme as disposicións do anexo 14, vol. I, de OACI, ou outro equipamento de vixilancia adecuado, para complementar as observacións visuais da área de manobras para os efectos de:

a) Vixiar os movementos das aeronaves e vehículos na área de manobras;

b) Proporcionar información de dirección aos pilotos e condutores de vehículos, segundo sexa necesario.

c) Proporcionar asesoramento e asistencia para o movemento seguro e eficiente de aeronaves ou vehículos na área de manobras.

Nota.—No adxunto 3 do apéndice Z figura texto de orientación sobre o uso do radar de movemento na superficie (SMR), útil para axudar ao control das aeronaves e dos vehículos na área de manobras.»

3. No capítulo 4, servizo de información de voo, do libro terceiro modifícase o número 3.4.2.4 que queda redactado do seguinte modo:

«3.4.2.4 Ademais do disposto en 3.4.2.1, o servizo de información de voo subministrado aos voos VFR incluírá información sobre as condicións do tránsito e meteorolóxicas ao longo da ruta de voo, que poidan facer que non sexa posible operar en condicións de voo visual.»

4. No capítulo 6, necesidades dos servizos de tránsito aéreo en materia de comunicacións, do libro terceiro engádense os números 3.6.1.1.3, 3.6.2.3.6 e 3.6.3.1.3 e modifícanse os números 3.6.2.2.3.7, 3.6.2.2.3.8, 3.6.4.1.1 e 3.6.4.1.2 que quedan redactados do seguinte modo:

«3.6.1.1.3 Os rexistros das canles de comunicacións, segundo se require no parágrafo 3.6.1.1.2. conservaranse por un período de 45 días.

3.6.2.2.3.7 Todas as instalacións de comunicacións orais directas ou por enlace de datos entre distintas dependencias dos servizos de tránsito aéreo, así como entre as dependencias dos servizos de tránsito aéreo civís e outras dependencias que se describen en 3.6.2.2.2.1 e 3.6.2.2.2.2 deberán contar con rexistro automático.

3.6.2.2.3.8 Os rexistros de datos e comunicacións, segundo se require nos parágrafos 3.6.2.2.3.3 e 3.6.2.2.3.7, conservaranse por un período mínimo de 45 días.

3.6.2.3.6 Os rexistros de datos e comunicacións, segundo se require en 3.6.2.3.5. conservaranse por un período mínimo de 45 días.

3.6.3.1.3 Os rexistros de datos e comunicacións, segundo se require en 3.6.3.1.2. conservaranse por un período mínimo de 45 días.

3.6.4.1.1 Os datos de vixilancia obtidos do equipamento radar primario e secundario ou da ADS ou outros sistemas de vixilancia que se utilizan como axuda aos servizos de tránsito aéreo rexistraranse automaticamente, para poder utilizalos na investigación de accidentes e incidentes, busca e salvamento, control do tránsito aéreo, e na avaliación dos sistemas de vixilancia e instrución do persoal.

3.6.4.1.2 As gravacións automáticas conservaranse por un período mínimo de 45 días. Cando as gravacións sexan pertinentes á investigación de accidentes e incidentes, conservaranse máis tempo, ata que sexa evidente que xa non son necesarias.»

5. No capítulo 7, requisitos dos servizos de tránsito aéreo respecto a información, do libro terceiro modifícanse os números 3.7.1.2.1, 3.7.1.2.1.1, 3.7.1.3.1, 3.7.1.3.2, 3.7.1.3.3, 3.7.1.3.4, 3.7.1.4.3, 3.7.1.4.4, 3.7.1.4.5 e 3.7.1.4.6, que quedan redactados do seguinte modo:

«3.7.1.2.1 Proporcionaranse aos centros de información de voo e aos centros de control de área información SIGMET e AIRMET, aeronotificacións especiais, e informes e prognósticos meteorolóxicos actuais, dando especial importancia ao acaece-

mento ou acaecemento probable do empeoramento dun elemento meteorolóxico tan axiña como se poida determinar. Os devanditos informes e prognósticos referiranse á rexión de información de voo ou á área de control e a todas as demais áreas que se poidan determinar con base nos acordos rexionais de navegación aérea.

3.7.1.2.1.1 Certos cambios das condicións meteorolóxicas interprétanse como empeoramento dun elemento meteorolóxico aínda que correntemente non se considere así (1).

(1) O aumento da temperatura pode afectar adversamente a operación de certos tipos de aeronaves.

3.7.1.3.1 Proporcionaráselles ás dependencias que subministran servizo de control de aproximación informes e prognósticos meteorolóxicos actualizados correspondentes ao espazo aéreo e aos aeródromos que lles concirna.

Os informes especiais e as emendas dos prognósticos comunicaránselles ás dependencias que subministran servizo de control de aproximación tan pronto como sexan necesarios, de conformidade cos criterios establecidos, sen esperar o próximo informe ou prognóstico ordinario.

Cando se utilicen sensores múltiples sinalaranse claramente os presentadores visuais cos que están conectados, co obxecto de identificar a pista e a sección desta que corresponde a cada sensor (1).

(1) Véxase 3.7.1.2.1.1.

3.7.1.3.2 Facilitaránselles ás dependencias que subministran servizo de control de aproximación, datos actuais de presión para a regraxe de altímetros, respecto aos lugares especificados pola dependencia que subministre o servizo de control de aproximación.

3.7.1.3.3 As dependencias que subministran servizos de control de aproximación para a aproximación final, a aterraxe e a engalaxe estarán equipadas con presentadores visuais para coñecer o vento na superficie.

Os presentadores visuais estarán relacionados cos mesmos puntos de observación e obterán as súas lecturas dos mesmos sensores a que están conectados os correspondentes presentadores visuais instalados na torre de control de aeródromo e na estación meteorolóxica, cando tal estación exista.

3.7.1.3.4 As dependencias que subministran servizo de control de aproximación para a aproximación final, a aterraxe e a engalaxe, en aeródromos en que os valores do alcance visual na pista se miden por medios instrumentais, equiparanse con presentadores visuais que permitan a lectura do valor ou valores actuais do alcance visual na pista.

Os presentadores visuais relacionaranse cos mesmos puntos de observación e obterán as súas lecturas dos sensores na pista que os correspondentes presentadores visuais instalados na torre de control de aeródromo e na estación meteorolóxica, cando tal estación exista.

Recoméndase que as dependencias que subministran servizos de control de aproximación para a aproximación final, a aterraxe e a engalaxe en aeródromos en que a altura da base de nubes se mide por medios instrumentais estean equipadas con presentadores visuais que permitan a lectura dos valores actuais da altura da base de nubes. Estes presentadores visuais deberíanse relacionar cos mesmos puntos de observación e obter as súas lec-

turas dos mesmos sensores que os correspondentes presentadores visuais instalados na torre de control de aeródromo e na estación meteorolóxica, cando tal estación exista.

3.7.1.4.3 As torres de control de aeródromo estarán equipadas con presentadores visuais para coñecer o vento na superficie.

Os presentadores visuais estarán relacionados cos mesmos puntos de observación e obterán as súas lecturas dos mesmos sensores a que estean conectados os correspondentes presentadores visuais instalados na estación meteorolóxica, cando tal estación exista.

Cando se utilicen sensores múltiples sinalaranse claramente os indicadores cos que están conectados, co obxecto de identificar a pista e a sección desta que corresponde a cada sensor.

3.7.1.4.4 As torres de control de aeródromo en aeródromos onde o alcance visual na pista se mida por medios instrumentais, equiparanse con presentadores visuais que permitan a lectura do valor ou valores actuais do alcance visual na pista.

Estes presentadores visuais relacionaranse cos mesmos puntos de observación e obterán as súas lecturas dos mesmos sensores que os correspondentes presentadores visuais instalados na estación meteorolóxica, cando tal estación exista.

Na medida do posible, as torres de control de aeródromo en aeródromos en que a altura da base de nubes se mide por medios instrumentais estarán equipadas con presentadores visuais que permitan a lectura dos valores actuais da altura da base de nubes. Estes presentadores visuais deberíanse relacionar cos mesmos puntos de observación e obter as súas lecturas dos mesmos sensores a que estean conectados os correspondentes presentadores visuais instalados na estación meteorolóxica cando tal estación exista.

3.7.1.4.5 Ás torres de control de aeródromo proporcionaráselles, cando sexa posible, información acerca da refolada do vento que puidese prexudicar as aeronaves nas traxectorias de aproximación ou engalaxe, ou durante a aproximación en circuito, e ás aeronaves na pista durante o percorrido de aterraxe ou a carreira de engalaxe.

3.7.1.4.6 Ás torres de control de aeródromo e ás dependencias pertinentes proporcionaráselles avisos de aeródromo.

Nota.—As condicións meteorolóxicas para as cales se expiden avisos de aeródromo figuran no anexo 3 de OACI, apéndice 6.»

Catro.—Modifícase o libro cuarto «Procedementos para os servizos de navegación aérea» nos seguintes termos:

1. No capítulo 3, servizo de control de área, do libro cuarto modifícase o número 4.3.1.1 que queda redactado do seguinte modo:

«4.3.1.1 Proporcionarase separación vertical ou horizontal:

- a) Entre calquera dos voos no espazo aéreo de clases A e B;
- b) Entre voos IFR no espazo aéreo de clases C, D e E;
- c) Entre voos IFR e os voos VFR no espazo aéreo de clase C;
- d) Entre os voos IFR e os voos VFR especiais; e
- e) Entre voos VFR especiais, cando así o prescriba a autoridade ATS competente,

Agás para os casos indicados en a), b) e c) durante as horas diúrnas cando se autoricen os voos para subir ou descender coa condición de que manteñan a súa propia separación e permanezan en condicións meteorolóxicas visuais.»

2. No capítulo 5, servizo de control de aeródromo, do libro cuarto suprímense os números 4.5.18, 4.5.18.1, 4.5.18.2, 4.5.18.3, 4.5.18.4, 4.5.18.5 e 4.5.18.6.

Disposición derradeira primeira. *Aplicación do dereito da Unión Europea.*

Por esta orde incorpórase ao dereito español a emenda 43 ao anexo 11 do Convenio de Chicago, en consonancia co exixido no anexo II do Regulamento (CE) n.º 2096/2005 da Comisión, do 20 de decembro de 2005, polo que se establecen requisitos comúns para a prestación de servizos de navegación aérea.

Disposición derradeira segunda. *Entrada en vigor.*

Esta orde entrará en vigor o día seguinte ao da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 29 de novembro de 2007.—A vicepresidenta primeira do Goberno e ministra da Presidencia, María Teresa Fernández de la Vega Sanz.

## MINISTERIO DO INTERIOR

**20983** *ORDE INT/3543/2007, do 29 de novembro, pola que se modifica e determina o modelo, contido e formato da guía de circulación para explosivos e cartuchería metálica, e se ditan instrucións para a súa confección. («BOE» 292, do 6-12-2007.)*

A Instrución técnica complementaria, número 20, do Regulamento de explosivos, aprobado polo Real decreto 230/1998, do 16 de febreiro, modificada polo Real decreto 277/2005, do 11 de marzo, dispón, no seu punto primeiro, que «A guía de circulación de materias regulamentadas se axustará, en cada caso, ao modelo que sexa aprobado por orde do ministro do Interior e publicado no Boletín Oficial del Estado».

O actual modelo da guía de circulación para explosivos e cartuchería metálica foi aprobado de acordo co previsto no Real decreto 2114/1978, do 2 de marzo, polo que se aproba o Regulamento de explosivos, que foi derogado polo Real decreto 230/1998, do 16 de febreiro.

É por iso necesario actualizar tanto a estrutura como o contido do dito documento ao previsto no Regulamento de explosivos vixente.

Esta orde conta co informe favorable da Comisión Interministerial Permanente de Armas e Explosivos da súa reunión do día 14 de novembro de 2007.

Na súa virtude, dispoño:

Primeiro. Aprobación do modelo de guía de circulación para explosivos e cartuchería metálica. Apróbase o modelo de guía de circulación para explosivos e cartuchería metálica, cuxa forma e contido se insire como anexo I desta orde.

Segundo. Tramitación. A tramitación do dito documento realizarase de conformidade co disposto no Regulamento de explosivos, aprobado polo Real decreto 230/1998, do 16 de febreiro.

Terceiro. Instrucións para a súa confección. A guía de circulación para explosivos e cartuchería metálica confeccionarase de acordo coas instrucións que se prevén no anexo II desta orde.

Disposición adicional única. *Addenda de actualización do Plan de seguranza.*

Ademais dos datos recollidos na guía de circulación para explosivos e cartuchería metálica, para cada transporte deberanse cumprir os datos que se soliciten na addenda de actualización ao Plan de seguranza, prevista na Instrución técnica complementaria, número 1, do Regulamento de explosivos, na redacción dada a esta polo Real decreto 277/2005, do 11 de marzo.

Disposición derogatoria única. *Derrogación normativa.*

Quedan derogadas cantas disposicións de igual ou inferior rango se opoñan ao disposto nesta orde.

Disposición derradeira única. *Entrada en vigor.*

Esta orde entrará en vigor aos tres meses da súa publicación no Boletín Oficial del Estado.

Madrid, 29 de novembro de 2007.—O ministro do Interior, Alfredo Pérez Rubalcaba.