

I. DISPOSICIONES XERAIS

MINISTERIO DE FOMENTO

- 12893** *Real decreto 1070/2015, do 27 de novembro, polo que se aproban as normas técnicas de seguridade operacional de aeródromos de uso restrinxido e se modifican o Real decreto 1189/2011, do 19 de agosto, polo que se regula o procedemento de emisión dos informes previos ao planeamento de infraestruturas aeronáuticas, establecemento, modificación e apertura ao tráfico de aeródromos autonómicos, e a Orde do 24 de abril de 1986, pola que se regula o voo en ultralixeiro.*

A Lei 21/2003, do 7 de xullo, de seguridade aérea, no seu artigo 40, establece a obriga dos xestores de aeródromos, aeroportos e demais instalacións aeroportuarias de cumpriren as condicións de seguridade exixidas en relación co deseño, construción, uso e funcionamento da instalación que xestionan. En relación cos aeródromos de uso público, o Real decreto 862/2009, do 14 de maio, polo que se aproban as normas técnicas de deseño e operación de aeródromos de uso público e o Regulamento de certificación e verificación de aeroportos e outros aeródromos de uso público, desenvolve o disposto no citado precepto aplicando, coas necesarias adaptacións, o anexo 14 ao Convenio de aviación civil internacional (Chicago 1944), así como os requisitos de certificación exixidos polo Regulamento (CE) 216/2008 do Parlamento Europeo e do Consello, do 20 de febreiro de 2008, sobre normas comúns no ámbito da aviación civil e polo que se crea a Axencia Europea de Seguridade Aérea, e se derrogan a Directiva 91/670/CE do Consello, o Regulamento (CE) nº 1592/2002 e a Directiva 2004/36/CE.

Respecto dos aeródromos de uso restrinxido, a normativa comunitaria non considerou necesario sometelos a unhas normas comúns; non obstante, si incidiu na necesidade de que os Estados regulen mediante normativa técnica o réxime de comprobación dos aeródromos de uso restrinxido. Así, o considerando 6 do Regulamento (CE) nº 1108/2009 do Parlamento Europeo e do Consello, do 21 de outubro de 2009, polo que se modifica o Regulamento (CE) nº 216/2008 no que se refire a aeródromos, xestión do tránsito aéreo e servizos de navegación aérea, e se derroga a Directiva 2006/23/CE, establece que, no ámbito non cuberto polo regulamento en relación coas infraestruturas aeronáuticas, os Estados membros deben adoptar medidas proporcionadas para incrementar o nivel xeral de seguridade da aviación recreativa e de todo o transporte aéreo comercial. Na actualidade, a única regulación existente ao respecto é a Orde 1957/1966, do 26 de outubro, sobre condicións e normas para aeródromos privados («Boletín Oficial del Ministerio del Aire» núm. 130, do 29 de outubro de 1966).

Neste contexto, este real decreto, no exercicio das competencias exclusivas do Estado en materia de control do espazo aéreo e tránsito aéreo, nas cales se incardina a seguridade operacional, establece as normas técnicas de seguridade operacional exixibles aos aeródromos de uso restrinxido, entendendo por tales aquelas infraestruturas, incluídos os heliportos, nos cales non se poden realizar operacións de transporte aéreo comercial de pasaxeiros, mercadorías e correo, incluídos aerotaxis, conforme a definición de aeródromo de uso público e restrinxido consagrada polo Real decreto 862/2009, do 14 de maio, á cal remite este real decreto. Os aeródromos de uso restrinxido, polo tanto, están destinados á realización doutras actividades aéreas moi variadas, entre outras, a aviación privada e deportiva, os traballos aéreos ou as escolas de voo.

Non obstante, os estándares internacionais establecidos para as infraestruturas destinadas ao transporte aéreo, coas adecuadas adaptacións, tomáronse como referencia para a determinación das normas técnicas de seguridade operacional exixibles aos aeródromos de uso restrinxido, establecendo os requisitos mínimos esenciais para garantir a seguridade operacional e atendendo á aeronave crítica para a cal está deseñado o

aeródromo e o tipo de operacións a que se destina. O carácter esencial das normas técnicas determina que non poida haber exencións ao seu cumprimento. Adicionalmente, a determinación das normas técnicas de seguridade operacional realízase coa suficiente flexibilidade como para permitir a súa aplicación ás distintas infraestruturas.

Ademais, para facilitar a súa aplicación e uso polos interesados, este real decreto aproba os medios aceptables de cumprimento conforme os cales se acredita que se cumpren as referidas normas técnicas, sen prexuízo de que este se poida acreditar mediante medios alternativos de cumprimento sempre que un estudo de seguridade xustifique que se alcanza un nivel de seguridade operacional equivalente.

Os medios aceptables de cumprimento das normas técnicas desenvolvéronse, coas adaptacións adecuadas a estas infraestruturas de uso restrinxido, a partir das últimas emendas do anexo 14 ao Convenio de aviación civil internacional, aplicables desde o 14 de novembro de 2013, en concreto a edición 6ª, emenda 11ª do volume I, para os aeródromos, e a edición 4ª, emenda 5 do volume II, para os heliportos.

A flexibilidade e proporcionalidade no establecemento das normas técnicas de seguridade operacional e os medios aceptables de cumprimento determina o seu acomodamento ao tipo de operacións a que se destina a infraestrutura. Así, con carácter xeral e sen prexuízo de que se establezan singularidades específicas para as infraestruturas nas cales realicen determinadas operacións, adóptanse medios aceptables de cumprimento comúns para os aeródromos nos cales se realicen operacións de transporte sanitario, de contra incendios, de emerxencias, os que son base de escolas de voo, de centros de mantemento e voos turísticos, con independencia de que as ditas infraestruturas lles presten servizos aos usuarios en xeral ou limiten o seu uso a aqueles usuarios autorizados expresamente polo xestor do aeródromo. Estes medios aceptables de cumprimento son aplicables, así mesmo, ás infraestruturas destinadas exclusivamente á aviación xeral abertas ao uso de calquera usuario, ao considerar que dada a xeneralidade do seu uso lle son exixibles medios máis estritos dos requiridos aos aeródromos privados. Para estes últimos, atendendo ao tipo de operacións que se poden realizar neles, así como ás limitacións de acceso a determinados usuarios, simplifícanse nalgúns aspectos as normas técnicas de seguridade operacional exixibles, así como os medios de cumprimento.

A cualificación como aeródromo de uso público ou restrinxido, en consecuencia, refírese ao tipo de operacións que se poden realizar na infraestrutura e non considera se o aeródromo está aberto a todos os usuarios ou é de uso particular dos seus propietarios e das persoas autorizadas por estes.

Por outra parte, este real decreto establece os necesarios mecanismos de cooperación e coordinación para integrar adecuadamente a competencia exclusiva das comunidades autónomas sobre aeródromos.

Dunha banda, dota de eficacia, para efectos de cumprimento das normas técnicas de seguridade operacional, as disposicións de carácter xeral adoptadas polas comunidades autónomas no exercicio das súas competencias sobre o deseño das infraestruturas, sempre que recibisen informe favorable da Axencia Estatal de Seguridade Aérea. Este informe da Axencia Estatal de Seguridade Aérea ten carácter vinculante no que se refire á preservación das competencias estatais en materia de normas técnicas de seguridade operacional da infraestrutura.

Doutra, para efectos de procedemento establécese expresamente que a supervisión realizada pola comunidade autónoma no procedemento de autorización previo á apertura ao tráfico acredita ante a Axencia Estatal de Seguridade Aérea o cumprimento das normas técnicas en materia de seguridade operacional. Cando, conforme a normativa autonómica de aplicación, a comunidade autónoma non supervise en tales procedementos as normas técnicas aplicables, será precisa a comprobación por parte da Axencia Estatal de Seguridade Aérea, de ser o caso, mediante os mecanismos de cooperación adicionais que proceda, do cumprimento das relativas á seguridade operacional, sen prexuízo de que o dito pronunciamento se incardine, se así o prevé a normativa autonómica, no procedemento de autorización que esta tramite. Para preservar as competencias estatais sobre

seguridade operacional, os medios alternativos de cumprimento dos cales pretenda facer uso o aeródromo deben ser aprobados ou sometidos a informe con carácter vinculante pola Axencia Estatal de Seguridade Aérea, que será, en todo caso, a que deba aprobar os estudos aeronáuticos de seguridade que xustifique que tales medios ofrecen un nivel de seguridade operacional equivalente.

Establécense, ademais, mecanismos adicionais de cooperación que dan a máxima flexibilidade para que se poida chegar aos acordos que correspondan para satisfacer as necesidades concretas de cada situación.

Salvagárdanse así as respectivas competencias, ao tempo que se garante a aplicación dos principios de cooperación e confianza mutua e de simplificación de cargas administrativas, establecidos na Lei 20/2013, do 9 de decembro, de garantía da unidade de mercado.

Por último, para efectos de comprobación do cumprimento das condicións de seguridade operacional nos aeródromos de uso restrinxido, este real decreto salvagarda as respectivas competencias.

Este real decreto, ademais, modifica o Real decreto 1189/2011, do 19 de agosto, polo que se regula o procedemento de emisión dos informes previos ao planeamento de infraestruturas aeronáuticas, establecemento, modificación e apertura ao tráfico de aeródromos autonómicos, para flexibilizar o concepto de aeródromo eventual e equiparar o tratamento da comprobación do cumprimento das normas técnicas de seguridade operacional de aeródromos de uso restrinxido na tramitación dos informes previstos no artigo 9.2 da Lei 21/2003, do 7 de xullo, ao previsto na dita norma en materia de certificación de aeroportos ou verificación de aeroportos e doutros aeródromos de uso público.

Ademais, adécuase o réxime vixente en materia de operacións de aeronaves ultralixeiras, xa que, establecidas as normas técnicas de seguridade operacional da infraestrutura, o seu cumprimento satisfai as necesidades de seguridade que cubrían os centros de voo regulados na Orde do 24 de abril de 1986 pola que se regula o voo de ultralixeiro. Así, suprímense os centros de voo e adécuase o réxime das escolas de voo, xefes de voo e requisitos para o exercicio da operación.

Na tramitación deste real decreto, que se dita de conformidade coa habilitación ao Goberno prevista na disposición derradeira cuarta da Lei 48/1960, do 21 de xullo, sobre navegación aérea, e na disposición derradeira terceira da Lei 21/2003, do 7 de xullo, tívose en conta o parecer das comunidades autónomas e déuselles audiencia ao sector e ao Consello de Consumidores e Usuarios.

Na súa virtude, por proposta da ministra de Fomento, coa aprobación previa do ministro de Facenda e Administracións Públicas, de acordo co Consello de Estado e logo de deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do día 27 de novembro de 2015,

DISPOÑO:

CAPÍTULO I

Disposicións xerais

Artigo 1. *Obxecto.*

Este real decreto ten por obxecto establecer as normas técnicas de seguridade operacional dos aeródromos civís de uso restrinxido e as limitacións de uso e operación por razóns de seguridade operacional, así como aprobar os medios aceptables de cumprimento das citadas normas técnicas, regular o procedemento para comprobar a súa aplicación e a información que sobre estes aeródromos se debe divulgar, de ser o caso, a través da publicación de información aeronáutica (AIP).

Artigo 2. *Ámbito de aplicación.*

1. Este real decreto é de aplicación aos aeródromos de uso restrinxido establecidos en territorio español.

2. Quedan excluídos do ámbito de aplicación deste real decreto os aeródromos eventuais de uso restrinxido. Para estes efectos, son aeródromos eventuais os definidos no artigo 2, letra b), do Real decreto 1189/2011, do 19 de agosto, polo que se regula o procedemento de emisión dos informes previos ao planeamento de infraestruturas aeronáuticas, establecemento, modificación e apertura ao tráfico de aeródromos autonómicos.

A exclusión do ámbito de aplicación deste real decreto dos aeródromos eventuais non exime o operador do deber de contar coas autorizacións pertinentes conforme a normativa que resulte de aplicación e co permiso do propietario da superficie.

Artigo 3. *Definicións.*

Para os efectos deste real decreto enténdese por:

a) Xestor, o titular do aeródromo ou a persoa física ou xurídica designada por este para realizar os labores de xestión da infraestruturas, coas obrigas que determina o artigo 40 da Lei 21/2003, do 7 de xullo, de seguridade aérea.

b) Aeródromo de uso restrinxido, calquera infraestruturas, incluídos os destinados a aeronaves ultralixeiros, hidroaeródromos e heliportos, distinto dos aeródromos de uso público definidos no artigo 1.3 do Real decreto 862/2009, do 14 de maio, polo que se aproban as normas técnicas de deseño e operación de aeródromos de uso público e o Regulamento de certificación e verificación de aeroportos e outros aeródromos de uso público.

Artigo 4. *Clasificación dos aeródromos de uso restrinxido.*

Para efectos do cumprimento das normas técnicas de seguridade operacional establecidas neste real decreto, os aeródromos de uso restrinxido clasifícanse en:

a) Aeródromos restrinxidos especializados, en diante aeródromos especializados, aqueles nos cales se realicen operacións de transporte sanitario, loita contra incendios e transporte dos medios adscritos a contra incendios, mantemento en base, escolas de voo ou voos turísticos, con independencia de que o seu uso estea limitado aos usuarios expresamente autorizados polo seu xestor ou de que ofrezan os seus servizos a calquera usuario.

Así mesmo, considéranse aeródromos especializados aqueles destinados ás operacións de aviación xeral que ofrezan os seus servizos a todos os usuarios.

b) Aeródromos restrinxidos de uso privado, en diante aeródromos de uso privado, aqueles que só poden ser utilizados polo titular da instalación aeroportuaria e polas persoas ás cales o seu xestor permita o acceso para a realización de operacións distintas das previstas no primeiro parágrafo da letra a).

Artigo 5. *Competencias.*

1. A Axencia Estatal de Seguridade Aérea é competente para:

a) O exercicio da función de inspección, auditoría e supervisión do cumprimento das condicións de seguridade operacional establecidas neste real decreto e nas súas disposicións de desenvolvemento e aplicación.

O exercicio desta función inspectora rexeráse polo disposto na Lei 21/2003, do 7 de xullo, e no Regulamento de inspección aeronáutica aprobado polo Real decreto 98/2009, do 6 de febreiro.

b) Resolver sobre o cumprimento das normas técnicas de seguridade operacional establecidas neste real decreto.

c) Aceptar os medios alternativos de cumprimento propostos e aprobar os estudos aeronáuticos de seguridade previstos neste real decreto.

2. O disposto no número 1, letras a) e b), non obsta para a aplicación dos mecanismos de cooperación coas comunidades autónomas que correspondan, conforme o previsto neste real decreto.

Artigo 6. *Normativa de aplicación.*

No non previsto no capítulo V, ao procedemento para a comprobación do cumprimento das normas técnicas de seguridade operacional dos aeródromos de uso restrinxido élle de aplicación o disposto na lexislación reguladora do procedemento administrativo común.

Artigo 7. *Réxime sancionador.*

O incumprimento das normas técnicas de seguridade operacional e as limitacións de uso e operación establecidas neste real decreto e na súa normativa de desenvolvemento e aplicación constitúe infracción administrativa no ámbito da aviación civil, e seralle de aplicación o réxime sancionador previsto na Lei 21/2003, do 7 de xullo.

CAPÍTULO II

Requisitos de uso e operación de aeródromos de uso restrinxido

Artigo 8. *Normas técnicas de seguridade operacional e parámetros de deseño dos aeródromos de uso restrinxido.*

1. O deseño e a operación dos aeródromos de uso restrinxido axustarase ás normas técnicas de seguridade operacional previstas no capítulo III dun modo adecuado ás necesidades de seguridade operacional derivadas do tipo de aeronaves que estea previsto que vaian usar a infraestrutura e o tipo de operación que realicen.

2. Os parámetros de deseño dos aeródromos de uso restrinxido determinaranse atendendo ás dimensións das aeronaves que os deban utilizar:

a) No caso de aeródromos, distintos dos heliportos, asignaráselles unha clave alfanumérica de referencia correspondente ao tamaño da aeronave tomada en conta para o seu deseño, conforme o previsto no anexo I.

b) No caso dos heliportos ou das áreas dos aeródromos definidas para seren utilizadas para a chegada, a saída ou o movemento de helicópteros, os parámetros de deseño, que se concretan no anexo II, determinaranse atendendo ás dimensións e clave de *performance* dos helicópteros que vaian usar o heliporto.

Artigo 9. *Comprobación do cumprimento das normas técnicas de seguridade operacional.*

1. Antes da apertura ao tráfico dos aeródromos de uso restrinxido ou das súas modificacións deberá quedar acreditado o cumprimento das normas técnicas de seguridade operacional, a través dos procedementos previstos no capítulo V.

2. A comprobación do cumprimento das normas técnicas de seguridade operacional incardinarase no procedemento de autorización previa á apertura ao tráfico de aeródromos de uso restrinxido ou nas súas modificacións, tramitado pola comunidade autónoma cando, conforme a normativa autonómica aplicable aos ditos procedementos:

a) Corresponda ao órgano autonómico competente asegurar o cumprimento das normas técnicas de deseño da infraestrutura.

b) Na tramitación do procedemento se prevexa o informe da autoridade estatal competente en materia de seguridade operacional.

3. No resto dos supostos, a Axencia Estatal de Seguridade Aérea resolverá sobre o cumprimento das normas técnicas de seguridade operacional.

Artigo 10. *Limitacións de uso e operación.*

1. A ausencia, limitación, suspensión ou revogación da resolución da Axencia Estatal de Seguridade Aérea ou, segundo proceda, conforme o previsto no artigo 9, da autorización da comunidade autónoma que acrediten o cumprimento das normas técnicas de seguridade operacional establecidas neste real decreto supón a perda ou limitación da capacidade do aeródromo para as operacións aéreas.

2. Ademais, e sen prexuízo do cumprimento doutros requisitos adicionais exixidos pola normativa autonómica de aplicación, o aeródromo de uso restrinxido só poderá ser usado por aquelas aeronaves de tamaño igual ou inferior á aeronave tomada en conta para o seu deseño.

En caso de que, ocasionalmente, o aeródromo vaia ser usado por unha aeronave de tamaño ou *performance* superior á tomada en conta para o seu deseño, deberase presentar un estudo aeronáutico de seguridade que garanta un nivel de seguridade operacional equivalente e que deberá ser aprobado pola Axencia Estatal de Seguridade Aérea, conforme o seguinte procedemento:

a) No suposto previsto no artigo 9.2, letra a), mediante informe preceptivo e vinculante da Axencia Estatal de Seguridade Aérea, logo de aprobación por parte desta do estudo aeronáutico de seguridade no cal se sustenten os medios alternativos de cumprimento, emitido con anterioridade á súa admisión polo órgano competente da comunidade autónoma para os efectos do procedemento de autorización da apertura ao tráfico ou das súas modificacións.

b) No resto dos supostos, mediante resolución do director de Seguridade de Aeroportos e Navegación Aérea, na cal así se acorde logo de aprobación do estudo aeronáutico de seguridade, emitida por solicitude do xestor aeroportuario presentada directamente ante a Axencia Estatal de Seguridade Aérea ou a través do órgano competente da comunidade autónoma cando así estea previsto na normativa autonómica que resulte aplicable.

3. As operacións de aeronaves nos aeródromos de uso restrinxido realizaranse, exclusivamente, conforme as regras de voo visual, xa sexa VFR ou VFR nocturno, en función das normas de seguridade operacional que, en cada caso, acredítase a infraestrutura conforme os procedementos de comprobación previstos neste real decreto.

Artigo 11. *Obrigas dos xestores de aeródromos de uso restrinxido.*

1. É responsabilidade do xestor do aeródromo de uso restrinxido:

a) Cumprir as normas técnicas de seguridade operacional establecidas neste real decreto e as limitacións de uso e operación establecidas no artigo anterior.

b) Obter, con anterioridade á apertura ao tráfico da infraestrutura ou das súas modificacións, a resolución da Axencia Estatal de Seguridade Aérea que acredite o cumprimento das ditas normas técnicas, salvo cando, de conformidade co previsto no artigo 9.2, a comprobación do cumprimento de tales normas se tramite no procedemento de autorización de apertura ao tráfico ou nas súas modificacións, tramitado pola comunidade autónoma.

c) Absterse de recibir operacións aéreas cando, con anterioridade á apertura ao tráfico ou ás ulteriores modificacións que afecten as condicións de seguridade operacional, non conte coa resolución da Axencia Estatal de Seguridade Aérea ou, nos supostos previstos no artigo 9.2, coa autorización de comunidade autónoma expedida logo de informe da Axencia Estatal de Seguridade Aérea.

d) Elaborar e manter actualizados os datos relevantes para os usuarios sobre a infraestrutura e os servizos dispoñibles, e póllos á súa disposición coa debida prontitude a

través dun medio de comunicación suficientemente seguro e rápido. Estes datos deben ser exactos, lexibles, completos e inequívocos.

2. A responsabilidade contractual e extracontractual do xestor polos danos e perdas causados a terceiros pola ausencia, limitación, suspensión ou revogación da citada resolución ou autorización rexeráse polo disposto na lexislación civil ou mercantil.

CAPÍTULO III

Normas técnicas de seguridade operacional dos aeródromos de uso restrinxido

Artigo 12. *Zonas de aterraxe e engalaxe.*

1. Os aeródromos de uso restrinxido, distintos dos heliportos, disporán dunha zona designada para a aterraxe e engalaxe das aeronaves, en diante pista, que cumprirá as seguintes condicións:

- a) As súas dimensións, orientación e características serán adecuadas para as aeronaves que deban utilizar a infraestrutura.
- b) As súas pendentes e os cambios de pendente deseñaranse de modo que se facilite a rápida evacuación da auga e non se cree un risco inaceptable para a operación das aeronaves.
- c) A súa resistencia será suficiente para soportar operacións repetitivas das aeronaves previstas.
- d) As características da súa superficie serán adecuadas ao uso das aeronaves previstas.
- e) De existiren diversas pistas, a súa configuración será tal que non cree un risco inaceptable para as operacións das aeronaves.

2. Os heliportos de uso restrinxido disporán de, polo menos, unha área de aproximación final e engalaxe (FATO), despexada de obstáculos, que cumprirá as seguintes condicións:

- a) Terá as dimensións adecuadas para o tipo de helicópteros previstos.
- b) A pendente da súa superficie facilitará unha drenaxe rápida e non creará un risco inaceptable para as operacións dos helicópteros.
- c) A superficie da FATO terá unha resistencia suficiente para soportar cargas do helicóptero crítico nas condicións que determine a operación e será adecuada para o sobrevoo a baixa altura en operacións de aterraxe e engalaxe.
- d) A localización dunha FATO nun aeródromo ou nas súas proximidades non suporá un risco inaceptable para as operacións.

3. Ademais do disposto no número 2, os heliportos de uso restrinxido disporán, polo menos, dunha área de toma de contacto e elevación inicial (TLOF). A TLOF cumprirá as seguintes condicións:

- a) Terá as dimensións e localización adecuadas para os helicópteros previstos.
- b) A súa pendente impedirá a acumulación de auga sen crear un risco inaceptable para as operacións dos helicópteros.
- c) Terá unha resistencia suficiente para soportar as cargas dos helicópteros nas condicións que determine a operación.

Artigo 13. *Zonas de protección.*

1. A pista dos aeródromos de uso restrinxido, distintos dos heliportos, deberá estar rodeada dunha zona definida, en diante franxa de pista, destinada a protexer as aeronaves que voen por encima dela durante as operacións de engalaxe ou aterraxe, ou a mitigar as

consecuencias de aterraxes demasiado curtas ou saídas de pista por un lado ou polo extremo.

A franxa de pista cumprirá as seguintes condicións:

- a) A súa lonxitude e o seu largo terán as dimensións adecuadas ás operacións das aeronaves que vaian utilizar a infraestrutura.
- b) Estará libre de obxectos que poidan crear un perigo inaceptable para as operacións das aeronaves, o que non impedirá que se poida situar equipamento franxible nestas zonas se este é necesario para asistir as operacións das aeronaves.
- c) A súa pendente e os cambios de pendente facilitarán a drenaxe da pista e non crearán un risco inaceptable para as operacións de aeronaves.
- d) A súa resistencia e nivelación serán suficientes para reducir o risco de danos ás aeronaves que saian da pista.

2. A FATO dos heliportos de uso restrinxido estará circundada por unha área de seguridade, non necesariamente sólida, para reducir o risco de danos ás aeronaves que se desvíen da FATO. A área de seguridade cumprirá as seguintes condicións:

- a) Terá a súa localización e xeometría acorde coa da súa FATO e coa aeronave crítica.
- b) Estará libre de obxectos que poidan crear un perigo inaceptable para as operacións dos helicópteros, o que non impedirá que se poida situar un equipamento franxible nestas zonas se este é necesario para asistir as operacións dos helicópteros.
- c) A superficie terá continuidade xeométrica coa FATO, unha pendente que non poña en risco as operacións e debe ser apta para os efectos da corrente descendente do rotor.

Artigo 14. *Estaxes de rodaxe.*

1. As zonas dos aeródromos de uso restrinxido, distintos dos heliportos, que, xunto coas proximidades asociadas a elas, se utilicen para a rodaxe de aeronaves, en diante estaxes de rodaxe, estarán deseñadas de tal maneira que permitan ás aeronaves que vaian utilizar a instalación operaren de maneira segura en todas as condicións previstas.

As estaxes de rodaxe cumprirán as condicións seguintes:

- a) Terán as dimensións adecuadas ás operacións das aeronaves que vaian usar a infraestrutura.
- b) Os cambios de dirección, curvas, unións e interseccións das estaxes de rodaxe deseñaranse de maneira que non creen un risco inaceptable para as operacións das aeronaves.
- c) Cando haxa varias zonas destinadas a estaxes de rodaxe, as súas distancias de separación serán tales que non creen un risco inaceptable para as operacións das aeronaves que as deban usar.
- d) As pendentes, os cambios de pendente, así como a drenaxe da auga estancada das estaxes de rodaxe deseñaranse de maneira que non creen un risco inaceptable para as operacións das aeronaves.
- e) A resistencia das estaxes de rodaxe será suficiente para soportar as operacións repetitivas das aeronaves que usen a infraestrutura, excepto aquelas zonas destinadas a un uso ocasional, que unicamente terán que poder soportar a aeronave.
- f) As características da superficie das estaxes de rodaxe serán adecuadas ao uso das aeronaves previstas.
- g) As estaxes de rodaxe estarán rodeadas de zonas estendidas simetricamente, denominadas franxas das estaxes de rodaxe, destinadas a protexer as aeronaves en caso de saída da estaxe de rodaxe e soportar o paso de vehículos que operen nestas zonas.

2. Nos heliportos de uso restrinxido, cando sexa necesario para permitir o movemento seguro e rápido das aeronaves, disporase de estaxes e rutas de rodaxe en terra ou estaxes e rutas de rodaxe aérea.

As estaxes e rutas de rodaxe cumprirán as condicións seguintes:

- a) Terán a xeometría adecuada ás aeronaves que as van utilizar.
- b) Disporán dunha pendente para unha drenaxe rápida sen que se poñan en risco as operacións.
- c) Terán unha resistencia suficiente para soportar as cargas das aeronaves e unha superficie apta para os efectos da corrente descendente do rotor.
- d) Estarán libres de obxectos que poidan crear un perigo inaceptable para as operacións dos helicópteros, o que non impedirá que se poida situar equipamento franxible nas rutas de rodaxe se é necesario para asistir as operacións dos helicópteros.

Artigo 15. *Puntos de espera.*

O deseño dos aeródromos de uso restrinxido, distintos dos heliportos, deberá prever o establecemento de puntos de espera definidos cuxo obxectivo é protexer a pista do aeródromo durante as operacións de engalaxe ou aterraxe.

Artigo 16. *Plataformas de estacionamento.*

As zonas dun aeródromo de uso restrinxido destinadas ao estacionamento das aeronaves, comunmente denominadas plataformas de estacionamento, así como as operacións de servizo destas, estarán situadas e deseñadas de forma que o seu uso non cree un risco inaceptable para as operacións das aeronaves.

Artigo 17. *Restrición e eliminación de obstáculos.*

1. O espazo aéreo arredor dos aeródromos de uso restrinxido deberase manter libre de obstáculos para que se poidan levar a cabo con seguridade as operacións de aeronaves previstas. O deseño e a operación do aeródromo de uso restrinxido incluírán o establecemento de superficies limitadoras de obstáculos que marcarán os límites ata onde os obxectos se poden proxectar no espazo aéreo.

2. Calquera invasión das superficies limitadoras de obstáculos requirirá que o xestor do aeródromo realice unha avaliación para determinar se o obxecto crea un risco inaceptable para as operacións das aeronaves. En caso de ser así, e con suxeición ás disposicións que, en cada caso, resulten de aplicación, deberá eliminar o obstáculo e, de non ser posible, adoptar as medidas operacionais adecuadas para protexer as aeronaves que utilicen o aeródromo.

Artigo 18. *Axudas visuais e sistemas eléctricos.*

1. O aeródromo de uso restrinxido disporá dos indicadores, incluídos o indicador da dirección do vento, sinais, balizas e luces que sexan adecuados ao uso previsto, recoñecibles e que acheguen información inequívoca aos usuarios en todas as condicións operativas previstas.

2. Identificarase calquera obxecto que se considere un perigo para a navegación e, segundo as necesidades, sinalarase e, de ser o caso, farase visible mediante luces.

3. As zonas dos aeródromos cuxo uso estea restrinxido ás aeronaves estarán convenientemente sinalizadas e achegarán información inequívoca aos usuarios en todas as condicións operativas previstas.

4. As axudas visuais e os seus sistemas de alimentación eléctrica estarán deseñados de tal maneira que un posible fallo non xere información inadecuada, enganosa ou insuficiente para todos os usuarios e non interrompa un servizo esencial.

Artigo 19. *Servizos e procedementos de aeródromo.*

Na operación dos aeródromos de uso restrinxido, o xestor:

- a) Adoptará un procedemento de emerxencia que cubra os supostos de emerxencia que se poidan dar na infraestrutura ou nos seus arredores.
- b) Garantirá que a infraestrutura dispón de medios e equipamentos de salvamento e extinción de incendios adecuados ao tipo de aeronaves que estea previsto que vaian facer uso dela. Estes medios deberán responder a calquera incidente ou accidente coa debida urxencia e incluírán, como mínimo, axentes extintores e medios para usalos adecuadamente en caso de que sexa necesario.
- c) Nos aeródromos especializados disporase de procedementos adecuados ao tipo de operacións que se vaian realizar, segundo sexan voos turísticos, sanitarios, contra incendios, mantemento en base ou escolas e, no caso de infraestruturas en que se prevexa a realización de voos turísticos, o xestor disporá dunha cobertura e solvencia económica adecuadas fronte á responsabilidade en que poida incorrer fronte a terceiros de conformidade co artigo 1902 do Código civil, acorde coas características da instalación.
- d) Levará un rexistro das operacións que se realicen no aeródromo, no cal se rexistrarán a matrícula da aeronave e o tipo, a hora e a data da operación.

Artigo 20. *Valado.*

O aeródromo de uso restrinxido deberá dispor, cando sexa necesario, de medios adecuados para impedir o acceso non autorizado ou inadvertido de persoas, vehículos ou animais que poidan crear un risco para as operacións á zona de movemento das aeronaves ou ás zonas non accesibles ao público sen prexuízo das disposicións nacionais e internacionais en materia de protección de animais.

CAPÍTULO IV

Medios de cumprimento das normas técnicas de seguridade operacional

Artigo 21. *Medios aceptables de cumprimento.*

1. Apróbanse os medios aceptables de cumprimento das normas técnicas de seguridade operacional, que se incorporan como anexos III, aeródromos, e IV, heliportos, cuxa observancia acredita o cumprimento das normas técnicas de seguridade operacional establecidas no capítulo III.

2. Cando as características do aeródromo non se correspondan coas establecidas no artigo 8.2 ou non se correspondan cos tipos de aeródromo cubertos polos medios aceptables de cumprimento adoptados conforme o previsto neste real decreto, por solicitude do xestor da infraestrutura, por resolución do director de Seguridade de Aeroportos e Navegación Aérea da Axencia Estatal de Seguridade Aérea adoptaranse os medios aceptables de cumprimento que, atendendo á aeronave de deseño establecida polo xestor, garantan un nivel de seguridade equivalente ao previsto neste real decreto. Noutro caso, o xestor poderá optar por presentar medios alternativos de cumprimento conforme o previsto no punto seguinte.

3. A observancia das normas técnicas de seguridade operacional dos aeródromos de uso restrinxido poderase acreditar mediante medios alternativos de cumprimento distintos dos medios aceptables de cumprimento, sempre que se xustifique técnicamente a través dun estudo aeronáutico de seguridade un nivel de seguridade operacional equivalente.

Estes estudos aeronáuticos de seguridade e medios alternativos de cumprimento deben ser aceptados pola Axencia Estatal de Seguridade Aérea, conforme o procedemento previsto no artigo 10.2.

Artigo 22. *Normas técnicas autonómicas para o deseño de aeródromos de uso restrinxido.*

1. As normas técnicas de deseño de aeródromos de uso restrinxido adoptadas polas comunidades autónomas no exercicio das súas competencias en materia de aeródromos acreditarán a observancia do disposto nos artigos 12 a 20, ambos inclusive, cando fosen sometidas a informe previamente, con carácter vinculante no que se refire á preservación das competencias estatais, pola Axencia Estatal de Seguridade Aérea.

2. A Axencia Estatal de Seguridade Aérea elaborará e manterá actualizada a relación das disposicións a que se refire o punto anterior para facilitar o uso e os coñecemento polos interesados.

CAPÍTULO V

Procedementos de comprobación do cumprimento das normas técnicas de seguridade operacional e supervisión do seu mantemento

Sección 1.^a Mecanismos de cooperación coas comunidades autónomas

Artigo 23. *Procedemento de comprobación mediante a supervisión realizada pola comunidade autónoma.*

1. Nos supostos previstos no artigo 9.2, letra a), a supervisión do cumprimento das normas técnicas de seguridade operacional realizada polo órgano autonómico competente para asegurar o cumprimento das normas técnicas de deseño da infraestrutura, acreditarase ante a Axencia Estatal de Seguridade Aérea.

Para estes efectos, con carácter previo á resolución sobre a autorización da apertura ao tráfico ou das súas modificacións, o dito órgano remitirá un informe á Axencia Estatal de Seguridade Aérea no cal consten os datos relativos á localización e aos usos da infraestrutura, os parámetros de deseño, claves de referencia, tipos de operación e datos identificativos do xestor, a comprobación do cumprimento das normas técnicas de seguridade operacional e o seu resultado.

2. A acreditación do cumprimento das normas técnicas de seguridade operacional neste procedemento realizarase, segundo proceda, a través dos medios aceptables de cumprimento previstos nos artigos 21.1 e 2, ou 22, ou, logo de informe vinculante da Axencia Estatal de Seguridade Aérea, a través dos medios alternativos de cumprimento a que se refire o artigo 21.3.

3. No prazo máximo de cinco días contados desde o día seguinte ao de recepción do informe previsto no número 1, no cal conste o cumprimento pola infraestrutura das normas técnicas de seguridade operacional, a Axencia Estatal de Seguridade Aérea emitirá un informe en que expresamente se faga constar que, de conformidade coa comprobación realizada polo órgano competente da comunidade autónoma, queda acreditado o cumprimento das normas técnicas de seguridade operacional previstas no capítulo III. Do informe da Axencia Estatal de Seguridade Aérea darase traslado ao órgano competente da comunidade autónoma.

Artigo 24. *Procedemento de comprobación mediante informe da Axencia Estatal de Seguridade Aérea.*

1. Nos supostos previstos no artigo 9.2, letra b), a Axencia Estatal de Seguridade Aérea, sen prexuízo de pronunciarse sobre calquera outra cuestión que se lle requira, incorporará ao informe a que se refire o dito precepto o resultado da comprobación do cumprimento das normas técnicas establecidas neste real decreto.

O informe da Axencia Estatal de Seguridade Aérea terá carácter vinculante no que se refire á preservación das competencias estatais.

2. Neste procedemento a acreditación do cumprimento das normas técnicas de seguridade operacional realizarase a través dos medios previstos no artigo 21.

3. Sen prexuízo dos recursos que procedan fronte ao informe da Axencia Estatal de Seguridade Aérea conforme o previsto na lexislación reguladora do procedemento administrativo común, este mesmo informe poderase impugnar no recurso fronte á resolución da comunidade autónoma que poña fin ao procedemento ao cal se incorporase.

Artigo 25. *Outros mecanismos de cooperación coas comunidades autónomas.*

1. Nos supostos previstos no artigo 9, números 2 e 3, a Axencia Estatal de Seguridade Aérea e o órgano competente da comunidade autónoma poderán acordar, mediante a subscripción do correspondente convenio de colaboración, os mecanismos de cooperación para o exercicio das respectivas competencias na comprobación das normas técnicas dos aeródromos de uso restrinxido.

Entre outros mecanismos, a cooperación poderase realizar mediante a admisión, por parte da Axencia Estatal de Seguridade Aérea, dos informes de comprobación das normas técnicas emitidos polo órgano competente da comunidade autónoma para os efectos da acreditación do dito cumprimento, a constitución de grupos de traballo con este obxecto ou outros mecanismos adicionais que posibiliten a integración das respectivas competencias no seo dos procedementos que se deban substanciar ante as respectivas administracións públicas.

2. Cando así o prevexa a normativa autonómica que resulte de aplicación ou, de conformidade co previsto nela, así o acorde o órgano competente da comunidade autónoma, a Axencia Estatal de Seguridade Aérea poderá informar sobre o cumprimento das normas técnicas de seguridade operacional de aeródromos de uso restrinxido, con carácter previo á construción ou modificación da infraestrutura.

Sección 2.ª Procedemento ante a Axencia Estatal de Seguridade Aérea

Artigo 26. *Iniciación do procedemento previo á apertura ao tráfico.*

1. Nos supostos previstos no artigo 9.3, con carácter previo á apertura ao tráfico do aeródromo, o xestor da infraestrutura deberá solicitar á Axencia Estatal de Seguridade Aérea a comprobación do cumprimento das normas técnicas de seguridade operacional e a emisión da resolución que proceda. Esta solicitude cursarase a través do órgano competente da comunidade autónoma cando, conforme o previsto na normativa autonómica aplicable, esta deba autorizar a apertura ao tráfico da infraestrutura.

2. O xestor xuntará á solicitude un estudo técnico asinado por facultativo competente, que acredite que o aeródromo, as súas instalacións, sistemas, equipamentos, servizos e procedementos cumpren as disposicións deste real decreto, a través dos medios previstos no artigo 21.

Este estudo técnico irá xunto coa documentación técnica xustificativa.

3. A Axencia Estatal de Seguridade Aérea manterá dispoñible na súa páxina web modelos normalizados de formulario de solicitude e a relación da documentación que se debe xuntar a esta.

Artigo 27. *Instrución e resolución do expediente.*

1. A Axencia Estatal de Seguridade Aérea analizará a documentación achegada e realizará en calquera momento do procedemento, de ser o caso, a través dos mecanismos de colaboración acordados coa respectiva comunidade autónoma, as inspeccións, verificacións *in situ*, investigacións ou comprobacións que considere necesarias para a emisión da resolución que proceda sobre o cumprimento das normas técnicas de seguridade operacional de aeródromos de uso restrinxido.

2. O director de Seguridade de Aeroportos e Navegación Aérea da Axencia Estatal de Seguridade Aérea resolverá sobre a solicitude no prazo máximo de seis meses.

Transcorrido ese prazo sen que ditase resolución expresa, a solicitude entenderase desestimada de conformidade co previsto na disposición adicional vixésimo novena da Lei 14/2000, do 29 de decembro, de medidas fiscais, administrativas e da orde social.

3. Contra as resolucións do director de Seguridade de Aeroportos e Navegación Aérea poderase recorrer en alzada ante o director da Axencia Estatal de Seguridade Aérea, de conformidade co disposto no artigo 4 do seu estatuto, aprobado polo Real decreto 184/2008, do 8 de febreiro.

Artigo 28. *Modificación das condicións de seguridade operacional do aeródromo.*

1. Nos supostos previstos no artigo 9.3, calquera modificación funcional ou estrutural que poida afectar as normas técnicas de seguridade operacional posterior, segundo sexa o caso, a apertura ao tráfico ou a resolución prevista no artigo anterior, deberá ser comunicada polo xestor aeroportuario á Axencia Estatal de Seguridade Aérea, a través do órgano competente da comunidade autónoma cando esta deba autorizar a apertura ao tráfico da modificación, como mínimo cun mes de antelación con respecto á data prevista para a súa posta en funcionamento.

No prazo de 20 días desde a recepción da comunicación, o director de Seguridade de Aeroportos e Navegación Aérea da Axencia Estatal de Seguridade Aérea resolverá se, atendendo ás modificacións que se pretendan realizar, é necesario modificar a resolución ou informe que acrediten o cumprimento das normas técnicas de seguridade operacional de aeródromos de uso restrinxido atendendo ao cambio pretendido.

Sempre que se modifiquen elementos tales como a categoría operativa da pista de voo, a configuración do campo de voo, a aeronave determinante do aeródromo ou outros cambios substanciais, estruturais ou funcionais, requirirase a modificación da resolución.

2. Á comunicación dos cambios no aeródromo que poidan afectar as normas técnicas de seguridade operacional de aeródromos restrinxidos xuntaranse os documentos que xustifiquen a súa suxeición ás normas establecidas neste real decreto e ás súas disposicións de desenvolvemento e aplicación, incluído, cando proceda atendendo á natureza das modificacións que se pretendan implantar, un estudo técnico asinado por facultativo competente que acredite o cumprimento das normas técnicas. A non achega deste estudo, en todo caso, será un requisito emendable cando a Axencia Estatal de Seguridade Aérea acorde a necesidade de comprobación das modificacións previstas.

3. Acordada a necesidade de comprobación de que as modificacións previstas se axustan ao previsto neste real decreto, o prazo para resolver e notificar a modificación da resolución favorable de comprobación do cumprimento das normas técnicas de seguridade operacional de aeródromos restrinxidos será de seis meses. Transcorrido este sen que recaese resolución expresa, entenderase que a comprobación do cumprimento das normas técnicas de seguridade operacional de aeródromos de uso restrinxido é desfavorable, de conformidade co previsto na disposición adicional vixésimo novena da Lei 14/2000, do 29 de decembro, de medidas fiscais, administrativas e da orde social.

Sección 3.^a Vixencia da comprobación das normas técnicas de seguridade operacional e supervisión

Artigo 29. *Vixencia.*

As resolucións ou informes da Axencia Estatal de Seguridade Aérea previstos neste capítulo terán vixencia indefinida no que respecta ao cumprimento das normas técnicas de seguridade operacional, sen prexuízo da supervisión prevista no artigo seguinte, así como da revisión que proceda conforme o resultado desta.

Para estes efectos, nos supostos previstos no artigo 9.2 cando, conforme a normativa autonómica de aplicación ao procedemento de autorización de apertura ao tráfico do aeródromo de uso restrinxido ou as súas posteriores modificacións, exixa a súa renovación, só será preciso solicitar o informe da Axencia Estatal de Seguridade Aérea cando proceda

logo das actuacións previstas no artigo 23.1, cando o órgano competente da comunidade autónoma constata modificación das condicións en que foron outorgados os ditos informes.

Artigo 30. *Supervisión do mantemento das normas técnicas de seguridade operacional.*

Na supervisión do mantemento das normas técnicas de seguridade operacional serán de aplicación os mecanismos de cooperación institucional a que se refire o artigo 25.1.

CAPÍTULO VI

Publicación de información aeronáutica

Artigo 31. *Publicación de información aeronáutica.*

1. Na publicación de información aeronáutica española, nunha sección separada e coa advertencia expresa de que, antes de planificar o seu uso, o responsable da operación se debe asegurar de que pode facelo, dado que, salvo casos de emerxencia, estas infraestruturas teñen limitadas as operacións aéreas específicas que se poden realizar nelas e o seu acceso pode estar restrinxido a usuarios autorizados, prestarase información sobre:

- a) O nome do xestor do aeródromo de uso restrinxido.
- b) A denominación e localización do aeródromo.
- c) As coordenadas do punto de referencia do aeródromo (ARP).

2. Os requisitos de calidade desta información e o responsable de facilitalos estableceranse nos acordos que subscriba Enaire, entidade responsable da provisión do servizo de información aeronáutica do Estado español.

Disposición adicional única. *Normas autonómicas vixentes.*

A observancia por parte dos heliportos a que resulta de aplicación o disposto no Decreto 248/2000, do 24 de xullo, polo que se aproba o Regulamento da Lei 11/1998, do 5 de novembro, de heliportos, da Xeneralidade de Cataluña, acredita o cumprimento das normas técnicas de seguridade operacional establecidas nos artigos 12.2 e 3, 13.2, 14.2, 16, 17.1, 18.1, 19, letras a) e b), e 20 deste real decreto.

A observancia por parte dos aeródromos destinados a aeronaves ultralixeiras a que resulta de aplicación o disposto no Decreto 94/1986, do 20 de marzo, regulador dos campos de aviación para aeronaves de estrutura ultralixeira, da Xeneralidade de Cataluña, acredita o cumprimento das normas técnicas de seguridade operacional establecidas nos artigos 12.1, 13.1, 14.1, 15, 16, 17.1, 18.1, 19, letras a) e b), deste real decreto.

Disposición transitoria primeira. *Aeródromos de uso restrinxido autorizados.*

1. Os aeródromos de uso restrinxido autorizados con anterioridade á entrada en vigor deste real decreto poderán manter a configuración autorizada sen necesidade de introducir modificacións. Porén, as modificacións estruturais ou funcionais que se realicen con posterioridade á súa entrada en vigor deberanse axustar ao disposto neste real decreto.

2. No prazo de catro meses desde a entrada en vigor deste real decreto, os xestores dos aeródromos a que se refire o punto anterior deberán comunicar á Axencia Estatal de Seguridade Aérea, de ser o caso, a través do órgano competente da comunidade autónoma, a súa clave de referencia, a súa clase de *performance* no caso dos heliportos e as actividades que realizan as aeronaves que non operan.

3. A Axencia Estatal de Seguridade Aérea trasladará ao Servizo de Información Aeronáutica de Enaire a información sobre estes aeródromos co obxecto de que a dita entidade formalice os acordos a que se refire o artigo 31.2.

Disposición transitoria segunda. *Normas transitorias en materia de información aeronáutica.*

Ata a adopción da normativa sectorial específica en materia de información aeronáutica que complete o réxime sobre os acordos que deben subscribir os provedores de servizos de información aeronáutica cos orixinadores de datos, os acordos previstos no artigo 31.2 poderanse subscribir, segundo proceda, coa Axencia Estatal de Seguridade Aérea ou co órgano competente da comunidade autónoma e, na súa falta, co xestor da infraestrutura.

De non se proceder á subscripción de tales acordos, o xestor da infraestrutura estará obrigado a facilitar ao Servizo de Información Aeronáutica de Enaire a información prevista no artigo 31.1 co nivel de calidade que, de conformidade coa normativa aplicable, lle exixa o dito provedor de servizos de información aeronáutica.

Disposición transitoria terceira. *Disposicións transitorias en relación cos procedementos.*

Os procedementos iniciados antes da entrada en vigor deste real decreto continuarán a súa tramitación conforme o previsto nel e conservaranse todos os trámites realizados con anterioridade á dita entrada en vigor sen que proceda, en ningún caso, retrotraer as actuacións.

Se non é posible continuar a tramitación do procedemento conforme o previsto neste real decreto sen retrotraer as actuacións, aquel axustarase ao disposto na normativa vixente antes da entrada en vigor deste real decreto.

Disposición derradeira primeira. *Modificación do Real decreto 1189/2011, do 19 de agosto, polo que se regula o procedemento de emisión dos informes previos ao planeamento de infraestruturas aeronáuticas, establecemento, modificación e apertura ao tráfico de aeródromos autonómicos.*

Introdúcense as seguintes modificacións no Real decreto 1189/2011, do 19 de agosto, polo que se regula o procedemento de emisión dos informes previos ao planeamento de infraestruturas aeronáuticas, establecemento, modificación e apertura ao tráfico de aeródromos autonómicos:

Un. Modifícase o artigo 1, número 2, que pasa a quedar redactado nos seguintes termos:

«2. Quedan excluídas do ámbito de aplicación deste real decreto as superficies utilizadas polas aeronaves para atender situacións de emerxencia sobrevidas, como operacións médicas, de loita contra incendios ou busca e salvamento, catástrofes naturais ou outras equivalentes.»

Dous. Modifícase o artigo 2, letra b), que pasa a ter a seguinte redacción:

«b) Aeródromo eventual, a superficie apta para o uso de aeronaves que, ao xuízo do operador, reúne as condicións mínimas para a seguridade das operacións e cuxa utilización, salvo cando se trate das operacións a que se refire o artigo 1.2, non exceda as 40 operacións anuais, sen superar 15 ao mes.

Cando o uso da superficie exceda o previsto no parágrafo anterior, será considerado, para os efectos deste real decreto, como aeródromo de uso restrinxido.»

Tres. Modifícase o artigo 4.3, que queda redactado como segue:

«En todo caso, a emisión do informe ou certificado de compatibilidade favorable previo á apertura ao tráfico dos aeródromos autonómicos non eventuais requirirá que o aeródromo ou o heliporto conte, segundo proceda, co certificado de aeroporto, coa resolución favorable de verificación ou comprobación do cumprimento das normas técnicas exixibles ao aeródromo de que se trate, así como, de ser o caso,

co informe favorable de comprobación do aeródromo de uso restrinxido expedidos pola Axencia Estatal de Seguridade Aérea, segundo o previsto, respectivamente, no Regulamento de certificación e verificación de aeroportos e outros aeródromos de uso público, aprobado polo Real decreto 862/2009, do 14 de maio, e no Real decreto 1070/2015, do 27 de novembro, polo que se aproban as normas técnicas de seguridade operacional de aeródromos de uso restrinxido.

En tales casos, se procede, poderase emitir o informe ou certificado de compatibilidade conforme o previsto no artigo 21.2».

Catro. O número 3.2.2. do anexo queda redactado nos seguintes termos:

«3.2.2 No caso de aeródromos restrinxidos de uso privado, relación de usuarios autorizados para o uso do aeródromo e procedemento establecido para a súa modificación».

Disposición derradeira segunda. *Modificación da Orde do 24 de abril de 1986 pola que se regula o voo en ultralixeiro.*

Primeiro. Modifícanse os capítulos II e III da Orde do 24 de abril de 1986 pola que se regula o voo en ultralixeiro, que pasan a quedar redactados nos seguintes termos:

«CAPÍTULO II

Escolas de voo

Artigo 3. *Autorización de escola de ultralixeiros.*

1. Con carácter previo ao inicio da súa actividade, as escolas de ultralixeiros deberán ter sido autorizadas pola Axencia Estatal de Seguridade Aérea, logo de acreditación dos requisitos exixibles conforme o previsto nesta orde.

O procedemento de autorización iniciarase por solicitude do interesado na cal deberán constar as instalacións, o persoal e o material con que se conte para o desenvolvemento da actividade. Xunto coa solicitude deberase presentar a documentación xustificativa de tales cuestións.

2. Por resolución do director de seguridade competente da Axencia Estatal de Seguridade Aérea, no prazo de tres meses contados desde o día seguinte ao de presentación da solicitude, concederase ou denegarase a solicitude segundo proceda.

Transcorrido o prazo previsto no parágrafo anterior sen que se ditase resolución expresa, a solicitude deberase entender denegada por silencio administrativo, de conformidade co previsto na disposición adicional vixésimo novena da Lei 14/2000, do 29 de decembro, de medidas fiscais, administrativas e da orde social.

3. A resolución prevista no número 2 non pon fin á vía administrativa e contra ela poderase recorrer en alzada ante o director da Axencia Estatal de Seguridade Aérea no prazo dun mes contado a partir do día seguinte a aquel en que se produza a notificación do acto impugnado, sen prexuízo da interposición do recurso potestativo de reposición.

Artigo 4. *Medios persoais e materiais e responsabilidade da actividade de ensino.*

1. As escolas de ultralixeiros deberán acreditar, como mínimo, que operan nun aeródromo que acreditase os requisitos de seguridade operacional exixibles para a realización destas operacións.

2. Ademais, as escolas de ultralixeiros deberán dispor, polo menos, dos seguintes medios:

- a) Un piloto, titular dunha licenza de piloto de ultralixeiro, coa anotación da habilitación de instrutor, en vigor.
- b) Un ultralixeiro de dobre mando.
- c) Un xefe de voos ou persoa que reúna as condicións legais para selo.
- d) Un sistema de comunicacións por radio ou un sistema de sinais.
- e) Unha caixa de primeiros auxilios para asistencia sanitaria de urxencia.

3. Sen prexuízo das funcións que lle corresponden ao xefe de voos conforme o previsto nesta orde, as escolas de ultralixeiros desenvolverán a súa actividade de ensino baixo a supervisión e responsabilidade do piloto de ultralixeiro con habilitación de instrutor.

Artigo 5. *Outras obrigas das escolas de ultralixeiros.*

1. As escolas de ultralixeiros deberán levar a seguinte documentación:

- a) O libro diario de voos, integrado polas follas de cronometraxe nas cales se anotarán diariamente os voos efectuados polos pilotos e alumnos.
- b) Un parte mensual de actividades da escola, en modelo oficial, formulado polo xefe de voos, que se remitirá á Axencia Estatal de Seguridade Aérea dentro dos quince primeiros días do mes seguinte.

2. Ademais, a autorización da escola de ultralixeiros, expedida pola Axencia Estatal de Seguridade Aérea, deberá figurar en sitio perfectamente visible nas súas dependencias.

CAPÍTULO III

Actividade

Artigo 6. *Xefe de voos.*

As infraestruturas en que pretendan operar ultralixeiros deberán dispor dun xefe de voos de ultralixeiros que acredite os seguintes requisitos:

- a) Ser maior de idade e titular dunha licenza de piloto de ultralixeiro en vigor, con experiencia acreditada ante a Dirección Xeral de Aviación Civil.
- b) Acreditar, polo menos, cen horas de voo.

Artigo 7. *Funcións do xefe de voos.*

1. Correspóndenlle ao xefe de voos as funcións seguintes, co fin de supervisar as actividades de voo:

- a) Determinar o comezo e fin dos voos.
- b) Verificar que os voos se desenvolvan de acordo coa normativa vixente.
- c) Determinar os procedementos da operación e a pista en servizo.
- d) Establecer a orde dos voos.
- e) Establecer as comunicacións aire-terra e viceversa ou a colocación dos sinais.
- f) Autenticar, coa súa sinatura e co selo do aeródromo, os certificados e o rexistro de tempo de cada un dos voos dos pilotos de ultralixeiro que operen na infraestruturas.

2. Ao xefe de voos dunha escola de ultralixeiros correspóndelle a realización das seguintes funcións:

- a) Responsabilizarse, coa súa sinatura, da folia de cronometraxe ao finalizaren os voos realizados na escola, comprobando a exactitude das anotacións.
- b) Realizar os voos de proba relacionados co mantemento e a seguridade no voo dos ultralixeiros da escola. Esta atribución poderá ser delegada nun piloto de ultralixeiro expresamente autorizado polo xefe de voos para a dita operación.

Artigo 8. *Operación dos ultralixeiros.*

1. As operacións de ultralixeiros, ademais de engalar ou aterrizar desde aeródromos que acrediten o cumprimento das normas técnicas de seguridade operacional exixibles á infraestrutura para a operación destas aeronaves, conforme os procedementos previstos na normativa de aplicación, e contar coa autorización do xestor da infraestrutura, están suxeitas aos seguintes requisitos específicos:

- a) O uso de arnés ou cinto de seguridade para a práctica do voo.
- b) Operar a unha altura máxima do voo non superior a 300 metros sobre terra ou auga.
- c) Operar fóra dos espazos aéreos controlados, restrinxidos, prohibidos, sobre zonas perigosas activadas, zonas urbanas e aglomeracións de persoas.
- d) Operar en condicións meteorolóxicas de voo visual diúrno.

2. Con carácter excepcional, por causa xustificada e logo de petición razoada ante a Axencia Estatal de Seguridade Aérea poderanse deixar en suspenso algunhas das limitacións operativas a que se refire o número 1.»

Segundo. Os preceptos modificados no punto anterior poderán ser obxecto de reforma por orde do ministro de Fomento.

Disposición derradeira terceira. *Título competencial.*

Este real decreto dítase ao abeiro das competencias exclusivas que en materia de control do espazo aéreo, tránsito e transporte aéreo lle atribúe ao Estado o artigo 149.1.20ª da Constitución.

Disposición derradeira cuarta. *Desenvolvemento e aplicación.*

1. Habilítase o ministro de Fomento para ditar as disposicións necesarias para o desenvolvemento deste real decreto e, en particular, para actualizar os medios aceptables de cumprimento tendo en conta, no que proceda, as correspondentes emendas do anexo 14, Aeródromos, do Convenio para a aviación civil internacional, ou cando se considere conveniente por criterios técnicos.

Así mesmo, habilítase o ministro de Fomento para establecer os medios aceptables de cumprimento exixibles a categorías específicas de aeródromos de uso restrinxido tales como altiportos ou pistas de montaña e hidroaeródromos.

2. Habilítase o director xeral de Aviación Civil para que, por iniciativa da Axencia Estatal de Seguridade Aérea e tendo en conta as prescricións e recomendacións da Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) e dos organismos internacionais dos cales forme parte o Estado español, dite mediante circular aeronáutica as disposicións de carácter secundario e contido técnico que completen e precisen a aplicación das normas técnicas de seguridade operacional de aeródromos de uso restrinxido.

3. O director de Seguridade de Aeroportos e Navegación Aérea da Axencia Estatal de Seguridade Aérea poderá aprobar as guías técnicas de orientación para a aplicación dos medios aceptables de cumprimento, así como as directrices para a elaboración do estudo aeronáutico de seguridade previsto no artigo 21.3.

Disposición derradeira quinta. *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 27 de novembro de 2015.

FELIPE R.

A ministra de Fomento,
ANA MARÍA PASTOR JULIÁN