

# I. Disposiciones generales

## MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

**17316** REAL DECRETO 894/2002, de 30 de agosto, por el que se modifica el Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores.

El Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores, establece en la prescripción técnica 2.<sup>a</sup> del apartado 2 de su artículo 4 los requisitos que deberán ser cumplidos por las puertas de servicio de los vehículos utilizados en la realización del transporte escolar y de menores.

En el referido Real Decreto no se contempla un plazo transitorio específico para la implantación de tales requisitos por parte de los autobuses que ya venían prestando servicio de transporte escolar y de menores a su entrada en vigor. Sin embargo, el hecho de que una buena parte de éstos necesite de la realización de reformas para adecuarse a las exigencias contenidas en el mencionado precepto, dificulta que éstas puedan ser efectuadas con carácter inmediato, fundamentalmente por la falta de capacidad de suministro por los fabricantes de los diversos elementos necesarios para la modificación o sustitución de las puertas.

Como consecuencia, se ha considerado conveniente establecer un plazo transitorio para la adecuación progresiva de los vehículos que actualmente vienen prestando servicio de transporte escolar y, a tal efecto, se ha estimado razonable seguir la pauta marcada por la disposición transitoria tercera del propio Real Decreto en relación con la implantación progresiva de otros requisitos exigidos.

En su virtud, a propuesta de los Ministros de Fomento, del Interior, de Educación, Cultura y Deporte y de Ciencia y Tecnología, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 30 de agosto de 2002,

DISPONGO:

**Artículo único.** *Modificación del Real Decreto 443/2001, de 27 de abril.*

Se añade un segundo párrafo a la disposición transitoria tercera del Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores, con el siguiente texto:

«En idénticos términos y con la misma garantía de implantación total en el curso académico

2007-2008, se realizará la aplicación progresiva de lo dispuesto en la prescripción técnica 2.<sup>a</sup> del apartado 2 del artículo 4 por cada Administración pública de acuerdo con sus competencias en materia de industria.»

**Disposición final única.** *Entrada en vigor.*

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

Dado en Madrid a 30 de agosto de 2002.

JUAN CARLOS R.

El Vicepresidente Primero del Gobierno  
y Ministro de la Presidencia,  
MARIANO RAJOY BREY

**17317** ORDEN PRE/2167/2002, de 26 de agosto, por la que se aprueba la modificación del Reglamento de Circulación Aérea Operativa.

La disposición final primera del Real Decreto 1489/1994, de 1 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea Operativa, faculta a los Ministros de Defensa y de Fomento para introducir, con sujeción a lo dispuesto en la Orden de Presidencia del Gobierno de 8 de noviembre de 1979, por la que se crea la Comisión Interministerial prevista en el artículo 6.<sup>º</sup> del Real Decreto-ley 12/1978, de 27 de abril, sobre fijación y delimitación de facultades entre los Ministerios de Defensa y de Fomento en materia de aviación, cuantas modificaciones de carácter técnico fuesen precisas para la adaptación de las operaciones de vuelo a las innovaciones técnicas que se produzcan, y especialmente a lo dispuesto en la normativa contenida en los anexos de OACI y en los Tratados y Convenios Internacionales de los que España sea parte.

Para dar cobertura normativa a las condiciones en las que se aplicará la separación vertical mínima entre aeronaves, de 300 metros (1.000 pies) entre nivel de vuelo 290 y nivel de vuelo 410 inclusive en espacio aéreo español, de conformidad con el acuerdo regional de navegación aérea, incluido en la enmienda número 200 del Documento 7030 —Procedimientos Suplementarios Regionales— de OACI, es necesaria la modificación e incorporación de ciertos conceptos y apartados en el Reglamento de Circulación Aérea Operativa, el cual quedará modificado en los términos establecidos en esta Orden, en cuya tramitación se ha cumplido con lo dispuesto en la Orden de la Presidencia del Gobierno de 8 de noviembre de 1979 por la que se crea la Comisión Interministerial de Defensa y Transportes (CIDETRA), modificada por Orden de la Presidencia del Gobierno de 11 de febrero de 1985 y se ha oído a las entidades y asociaciones interesadas.

Asimismo, según acuerdo entre los Ministerios de Fomento y Defensa las publicaciones de información aeronáutica vigentes en España, civil (AIP) y militar (MILAIP), se integran en una única publicación.

En su virtud, a propuesta de los Ministros de Defensa y Fomento, dispongo:

Primero.—Se excluyen las definiciones y abreviaturas del Libro Primero y los apartados del Libro Octavo del Reglamento de la Circulación Aérea Operativa, que figuran en el anexo I.

Segundo.—Se añaden las definiciones y abreviaturas del Libro Primero y los apartados del Libro Segundo, Cuarto y Octavo del Reglamento de la Circulación Aérea Operativa, que figuran en el anexo II.

Tercero.—Se modifican las definiciones y abreviaturas del Libro Primero y los apartados del Libro Segundo, Tercero, Cuarto, Octavo y anexo A del Reglamento de la Circulación Aérea Operativa, que figuran en el anexo III.

Disposición final única.—La presente Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 26 de agosto de 2002.

RAJOY BREY

Excmos. Sres. Ministros de Defensa y de Fomento.

## ANEXO I

### Definiciones, abreviaturas y apartados que se suprimen

#### 1. Libro primero: Definiciones y abreviaturas.

##### 1.1 Capítulo primero: Definiciones.

Queda suprimida la siguiente definición: Centro de operaciones de sector.

##### 1.2 Capítulo segundo: Abreviaturas.

Quedan suprimidas las siguientes abreviaturas: COC, ESCAO, EVA, GRUCOA, MILAIC, MILAIP, MILAIRAC, SOC y WOC.

#### 8. Libro octavo: Servicio de Información Aeronáutica Militar.

##### 8.2 Capítulo segundo: Publicación de información aeronáutica militar.

Quedan suprimidos los siguientes apartados: 8.2.1.3, 8.2.1.4 y 8.2.1.5.

##### 8.4 Capítulo cuarto: Información temporal.

Queda suprimido el siguiente apartado: 8.4.4.13.

## ANEXO II

### Definiciones, abreviaturas y apartados que se añaden

#### 1. Libro primero: Definiciones y abreviaturas.

##### 1.1 Capítulo primero: Definiciones.

Se añaden las siguientes definiciones:

Aprobación RVSM: Autorización para que una aeronave pueda operar en espacio aéreo RVSM expedida por la autoridad apropiada del Estado del operador o del Estado de matrícula.

Espacio aéreo RVSM: Volumen de espacio aéreo determinado, desde nivel de vuelo 290 y hasta un nivel de vuelo superior especificado, dentro del cual se aplica, en virtud de un acuerdo regional de navegación aérea,

una separación vertical mínima entre aeronaves de 300 metros (1000 pies).

#### 1.2 Capítulo segundo: Abreviaturas.

Se añaden las siguientes abreviaturas:

AOC	Centro de operaciones aéreas.
BOC	Centro de operaciones de Base Aérea.
CAOC	Centro de operaciones combinadas.
CRP	Puesto de información y control.
EUR	Región europea.
FLAS	Esquema de asignación de niveles de vuelo.
GRUCAO	Grupo de la Circulación Aérea Operativa.
GRUMOCA	Grupo móvil de control aéreo.
GRUNOMAC	Grupo norte de mando y control.
MASPS	Especificaciones mínimas de performance de los sistemas de aeronave.
MILNOF	Oficina NOTAM militar.
RVSM	Separación vertical mínima reducida.
VSM	Separación vertical mínima.

#### 2. Libro segundo: De la circulación aérea operativa.

##### 2.3 Capítulo tercero: Reglas generales.

Se añaden los siguientes apartados:

2.3.7.4 Las zonas calificadas de prohibida, restringida o peligrosa, cuando estén activadas, son espacio aéreo no controlado. Salvo acuerdo en contrario entre los Controladores CAO y CAG, la separación vertical mínima aplicable entre una aeronave en vuelo fuera de dichas zonas activadas y los límites superior e inferior de las mismas será la siguiente:

- 2.000 ft por encima del límite superior, cuando éste sea FL 290 o superior;
- 2.000 ft por debajo del límite inferior, cuando éste sea FL 300 o superior;
- 1.000 ft por encima del límite superior cuando éste sea FL 280 o inferior,
- 1.000 ft por debajo del límite inferior cuando éste sea FL 280 o inferior.

##### 2.3.14 Normativa específica para espacio aéreo EUR RVSM.

2.3.14.1 Excepto las aeronaves de Estado, ninguna aeronave podrá operar en espacio aéreo EUR RVSM a menos que disponga de la aprobación correspondiente.

Nota: A los efectos del RVSM en Europa únicamente serán consideradas como aeronaves de Estado aquellas «aeronaves utilizadas para servicios militares, de aduanas y policía».

2.3.14.2 Los vuelos de la CAO en espacio RVSM serán controlados por los controladores de la CAO, salvo acuerdo en contrario entre los controladores de la CAO y la CAG.

2.3.14.3 A las aeronaves de la CAO les será de aplicación las tablas de niveles 1 y 2 previstas en el anexo A, según corresponda.

2.3.14.4 A las aeronaves de la CAO con aprobación RVSM que pierda la misma en vuelo, les será de aplicación la separación respecto a aeronaves de la CAG prevista en 4.4.2.2 o 4.4.2.3 como aeronaves sin aprobación RVSM, no siendo necesario que ante tal contingencia dicha aeronave tenga que abandonar el espacio aéreo RVSM, salvo acuerdo en contrario entre los controladores de la CAO y la CAG.

2.3.14.5 A efectos de aplicación de separación vertical, las aeronaves con aprobación RVSM, que sean escoltadas/interceptadas, pasarán a ser consideradas como vuelo en formación de aeronaves de Estado.

#### 4. Libro cuarto: Procedimientos de control y coordinación.

4.4 Capítulo cuarto: Separaciones y autorizaciones. Se añade el siguiente apartado:

4.4.2.3 Cuando la coordinación con la dependencia ATC de la CAG no sea posible, los controladores CAO:

a) Desviarán si es necesario la aeronave bajo su control, para mantener una separación mínima no inferior a la mínima establecida en el RCA; y

b) Evitarán, en la medida que las características del vuelo lo permitan, que el tránsito CAO se cruce por delante del tránsito de la CAG a distancias inferiores a:

15 NM, a menos que exista separación vertical constante.

25 NM, cuando la separación vertical decrezca rápidamente y se aproxime al mínimo aplicable.

8. Libro octavo: Servicio de información aeronáutica militar.

8.5 Capítulo quinto: Circulares de información aeronáutica militar.

Se añade el siguiente apartado:

8.5.1.3 Las circulares de información aeronáutica de carácter exclusivo militar se incluirán en el IV Tomo del AIP España.

### ANEXO III

#### Definiciones, abreviaturas y apartados que se modifican

1. Libro primero: Definiciones y abreviaturas.

1.1 Capítulo primero: Definiciones.

Se modifican las siguientes definiciones:

Aeronave de Estado:

Se consideran aeronaves de Estado:

a) Las aeronaves militares.

b) Las aeronaves no militares destinadas exclusivamente a servicios estatales no comerciales.

c) A los efectos del RVSM en Europa únicamente serán consideradas aeronaves de Estado aquellas aeronaves utilizadas para servicios militares, de aduanas y de policía.

Circular de información aeronáutica militar: Aviso que contiene información que no requiere la iniciación de un MILNOTAM ni la inclusión en el AIP, pero relacionada con la seguridad del vuelo, la navegación aérea, o asuntos de carácter técnico, administrativo o legislativo.

Publicación de información aeronáutica militar: Publicación básica en la que se incluye toda la información aeronáutica relativa a bases aéreas, aeródromos, helipuertos e instalaciones militares. Incluye toda aquella información que de una manera u otra pueda afectar a la seguridad de las aeronaves o las operaciones en vuelo. Forma parte del AIP España

1.2 Capítulo segundo: Abreviaturas.

Se modifica la siguiente abreviatura:

RAC: Normas de la CAO y de los servicios militares de tránsito aéreo. AIP: Reglamento del aire y servicio de tránsito aéreo.

2. Libro segundo: De la circulación aérea operativa.

2.3 Capítulo tercero: Reglas generales.

Se modifican los siguientes apartados:

2.3.3.1.2 Casos particulares.—Excepto cuando exista permiso de la Autoridad competente militar, o cuando sea necesario para aterrizar o despegar, o cuando sea imprescindible para el cumplimiento de la misión asignada, las aeronaves evitarán volar sobre aglomeraciones

de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados o sobre una reunión de personas al aire libre, a una altura inferior a:

	Helicópteros biturbina	Monomotores y bimotores de hélice y helicópteros monoturbina	Resto de las aeronaves
Fábricas aisladas. Instalaciones industriales. Centrales térmicas y presas. Hospitales, centros de reposo y otras instalaciones de carácter humanitario. Vuelos sensiblemente paralelos a carreteras.	1.000 ft (300 m)	1.000 ft (300 m)	3.000 ft (900 m)
Aglomeraciones en la que la longitud media no pasa de 1.000 m. Pueblos y aldeas de menos de 10.000 habitantes. Reuniones de personas, ganado, instalaciones deportivas, playas concurridas, etc.	500 ft (150 m)	1.000 ft (300 m)	2.000 ft (600 m)
Poblaciones de más de 10.000 habitantes.	500 ft (150 m)	2.000 ft (600 m)*	3.000 ft (900 m)
Montañas nevadas con peligro de aludes y centrales nucleares.	5.000 ft (1500 m)	5.000 ft (1500 m)	5.000 ft (1500 m)

\* Para los helicópteros monoturbina en operaciones especiales ver 5.3.

2.3.10 Prioridad por tipo de circulación aérea en tiempo de paz.—Como norma general, y teniendo en cuenta el 2.3.9.5.1, las aeronaves operando según las Reglas de Vuelo de Defensa Aérea (ADFR) tendrán prioridad sobre el resto de las aeronaves incluidas las aeronaves de la CAG.

Nota: Las normas que figuran a continuación no eximirán a las tripulaciones aéreas ni a los Controladores de obrar en consecuencia para evitar una colisión entre aeronaves.

2.3.10.1 Fuera del espacio aéreo reservado para instrucción.—Fuera del espacio aéreo reservado para instrucción militar (zonas restringidas, peligrosas o activadas mediante NOTAM para ejercicios aéreos):

Las aeronaves que operen según las ADFR tendrán prioridad sobre las aeronaves de la CAG.

Las aeronaves en misiones SAR y/o humanitarias tendrán prioridad sobre el resto de aeronaves de la CAO y CAG, con excepción de las aeronaves que operen según las ADFR.

2.7 Capítulo séptimo: Planes de vuelo.

Se modifica el siguiente apartado:

2.7.2.2 El formulario del plan de vuelo, así como las instrucciones para su cumplimentación, figuran en AIP España. Dicho formulario está basado en el modelo OACI, e impreso en idioma español e inglés.

### 3. Libro tercero: Organización de los servicios CAO.

#### 3.3 Capítulo tercero: Organización de los servicios ATC de la CAO.

Se modifican los siguientes apartados:

##### 3.3.2.2.1 Son dependencias de coordinación:

Grupo de la Circulación Aérea Operativa (GRUCAO), actuando como unidad de coordinación.

Escuadrillas de Control de la Circulación Aérea Operativa (ECAO), actuando como dependencias ATC.

3.3.2.3.3 Las comunicaciones Superficie/Superficie incluyen las comunicaciones precisas para llevar a cabo las funciones de control y coordinación asignadas, enlazando las dependencias de control CAO con:

Grupo de la Circulación Aérea Operativa (GRUCAO), Elementos de control del Sistema de Defensa Aérea. Dependencias de control CAO adyacentes.

Otras dependencias de control CAO.

Dependencias de control de aproximación y aeródromo de bases aéreas y aeródromos, enclavados en su área de responsabilidad o que les puedan afectar operativamente.

Dependencias civiles ATS, u otras, que en su momento se consideren necesarias, en su área de responsabilidad.

##### 3.3.3.3 GRUCAO:

Coordinar la CAO y la CAG con el órgano civil correspondiente del servicio de control de la circulación aérea.

Coordinar funcionalmente la actividad de las dependencias de control CAO entre si y con relación al resto de las agencias ATC, civiles y militares.

Planificar y controlar la afluencia de tránsito aéreo con una antelación entre 1 y 24 horas (pretáctica).

#### 3.4 Capítulo cuarto: Organización de los servicios de control de la defensa aérea.

Se modifican los siguientes apartados:

##### 3.4.2.1.1 Los elementos fundamentales son:

Centros de Información y Control (CRC).  
Puestos de información y control (CRP).

##### 3.4.2.2 Elementos de coordinación.—Son elementos de coordinación:

Grupo de la Circulación Aérea Operativa.

Centros de operaciones de las unidades (BOC,s o SQOC,s).

Dependencias de control de la CAO.

Otros cuando así se disponga.

#### 4. Libro cuarto: Procedimientos de control y coordinación.

##### 4.2 Capítulo segundo: Procedimientos de control, asesoramiento y coordinación.

Se modifica el siguiente apartado:

4.2.1 Control.—Las dependencias de control CAO dentro del bloque del espacio aéreo de su responsabilidad ejercerán el control del tránsito aéreo para lo que deberán:

Conocer en todo momento la situación de las aeronaves a las que prestan servicio de control.

Establecer y mantener comunicación T/A con las aeronaves de la CAO, hasta que se transfiera la responsabilidad del control a otra dependencia de los servicios de tránsito aéreo.

Garantizar que la transferencia de control de las aeronaves entre las diversas dependencias de tránsito aéreo se hace de una forma ágil y segura.

Proporcionar separaciones a las aeronaves del modo especificado en los apartados 4.4.1 y 4.4.2 del presente Reglamento.

Asignar códigos SSR cuando corresponda.

Transmitir a las aeronaves de la CAO toda indicación útil sobre la densidad del tránsito, presencia de tráficos aéreos en sus inmediaciones y, ante un eventual riesgo de colisión, ordenar la maniobra evasiva adecuada.

Proporcionar a petición del Comandante de aeronave/Jefe de formación o piloto al mando, datos para ayuda a la navegación, informes meteorológicos de la ruta y terminales, posibilidades de recuperación en los aeródromos, etc.

Garantizar que en caso de pérdida de contacto radio/radar, se dispone inmediatamente de la siguiente información:

- Indicativo, tipo de aeronave y número de misión;
- última posición conocida y nivel;
- rumbo y nivel asignado;
- condiciones de vuelo;
- destino;
- ETA para aproximación/penetración y tipo de ésta.
- Estado RVSM en caso de que pretenda volar en espacio RVSM.

##### 4.3 Capítulo tercero: Transferencias de control.

Se modifican los siguientes apartados:

4.3.2.2 La dependencia que transfiere la responsabilidad del control, debe informar a la dependencia que acepta dicho control de:

Indicativo de la aeronave o formación.

Número de aviones y tipo.

Posición.

Rumbo, velocidad y altitud de vuelo.

Codificación IFF/SIF.

Armamento y misión (si procede).

Aprobación o no RVSM, en caso de que pretenda volar en espacio RVSM.

Cuantas observaciones sean relevantes para la continuación de la misión.

Asimismo, deberá comunicar el indicativo de llamada de la dependencia aceptante y el canal o frecuencia de llamada, al Comandante de Aeronave/Jefe de Formación o piloto al mando, objeto de transferencia, manteniéndose a la escucha, si es posible, hasta que reciba confirmación por parte de la dependencia aceptante de haber asumido el control de la aeronave o formación.

4.3.3.3 Antes de que finalice la misión en las zonas reservadas para instrucción militar, el comandante de la aeronave o jefe de la formación comunicará sus intenciones a la dependencia del Sistema de Defensa Aérea, al objeto de que ésta coordine con la antelación suficiente, su recuperación a la dependencia ATC de la CAO correspondiente.

##### 4.4 Capítulo cuarto: Separaciones y autorizaciones.

Se modifican los siguientes apartados:

##### 4.4.1.1 Separación horizontal entre aeronaves CAO:

Cuando las aeronaves se encuentren bajo control radar se aplicará la mínima de separación radar de 5NM, pudiéndose reducir a 3NM cuando la autoridad ATS militar lo prescriba.

Cuando las aeronaves no se encuentren bajo control radar se aplicarán las mínimas de separación no radar indicadas en el RCA.

##### 4.4.1.2 Separación vertical entre aeronaves CAO:

Cuando las aeronaves se encuentren por debajo de FL 290 se aplicará la mínima de separación de 1.000 ft.

Cuando las aeronaves se encuentren por encima de FL 290 en espacio aéreo que no sea RVSM se aplicará la mínima de separación de 2.000 ft.

Cuando las aeronaves se encuentren en espacio aéreo RVSM se aplicará la mínima de separación siguiente:

- a) 1.000 ft entre aeronaves con aprobación RVSM;
- b) 2.000 ft entre aeronaves cuando al menos una de ellas no tenga aprobación RVSM;
- c) 2.000 ft entre formaciones o entre una formación y otra aeronave con o sin aprobación RVSM.

4.4.2.1 Con la excepción prevista en 4.4.2.2 la separación a aplicar por los Controladores CAO entre las aeronaves o formaciones de su circulación y las aeronaves de la CAG, cuando exista una coordinación adecuada con la dependencia ATC correspondiente de la CAG, será la establecida en el RCA en relación con el tipo de separación que la dependencia ATC de la CAG aplique.

4.4.2.2 La separación vertical mínima aplicable entre aeronaves de Estado operando como OAT (CAO) y cualquier otra aeronave operando como GAT (CAG), cuando ambas aeronaves se encuentren operando dentro del espacio aéreo EUR RVSM será de 600 m (2.000 ft).

No obstante, en un entorno de espacio aéreo en el que ambas dependencias ATC, civil y militar, tengan pleno conocimiento del estado de aprobación RVSM de todo el tránsito implicado, se podrá aplicar una separación vertical reducida de 300 m (1.000 ft), entre una aeronave de Estado con aprobación RVSM que opera como OAT (CAO) y un vuelo GAT (CAG) con aprobación RVSM.

El párrafo anterior permite la aplicación de una separación vertical mínima reducida de 300 m (1.000 ft) entre aeronaves OAT (CAO) y GAT (CAG), bien cuando se utilizan sistemas avanzados para coordinación civil-militar, que muestran constantemente a sus respectivos controladores el estado de aprobación RVSM de todas las aeronaves implicadas, o cuando se lleva a cabo una coordinación oral, incluyendo información referente a la aprobación RVSM de cada aeronave.

8. Libro octavo: Servicio de información aeronáutica militar.

8.1 Capítulo primero: Generalidades.

Se modifican los siguientes apartados:

8.1.1.2 El MILAIS reúne y compila, la información aeronáutica relativa a las Bases Aéreas, Aeródromos, dependencias de control, instalaciones, etc. pertenecientes al Ministerio de Defensa.

Esto comprende:

Dirección, coordinación y supervisión de las publicaciones de información aeronáutica, de carácter militar, con sus enmiendas (normales o tipo AIRAC) y suplementos publicados por la División AIS de AENA.

Publicación y distribución de los NOTAM,s militares (MILNOTAM).

Dirección y coordinación de la publicación de las circulares de información aeronáutica en lo referente a la información de carácter militar.

8.1.2.1 El Ministerio de Defensa, Ejército del Aire, es el responsable de la información aeronáutica militar publicada en AIP España, que se genere en:

- a) Bases aéreas de utilización conjunta con un aeropuerto público de interés general.
- b) Bases aéreas o aeródromos abiertos al tráfico civil.
- c) Bases aéreas y aeródromos militares no incluidos en alguno de los dos apartados anteriores.
- d) Cualquier otra dependencia del Ministerio de Defensa no incluida en los apartados anteriores.

8.1.2.4 Son de obligado cumplimiento para las aeronaves militares las normas recogidas en el AIP, en las cuales figuran tanto las reglas de la circulación aérea general como las reglas de la circulación aérea operativa. Además de las normas anteriores se tendrán en cuenta, los suplementos al mismo y los NOTAM/MILNOTAM en vigor.

8.1.2.5 El MILAIS controlará que la información necesaria para la seguridad y eficiencia de la navegación aérea, generada en el ámbito del Ministerio de Defensa, se pone a disposición de las:

- a) Tripulaciones aéreas.
- b) Escuadrillas de zona de vuelos.
- c) Dependencias militares de los servicios ATS.
- d) Servicios de información aeronáutica de los países OTAN, de acuerdo con el STANAG 7005.

8.1.3 Intercambio de información aeronáutica militar.

8.2 Capítulo segundo: Publicación de información aeronáutica militar.

Se modifican los siguientes apartados:

8.2.1.1 El AIP es la publicación que contiene información aeronáutica militar de carácter permanente, y los cambios temporales de larga duración. Contiene información esencial para las operaciones de las aeronaves.

8.2.1.2 La información recogida en el AIP se presentará como se indica a continuación:

- a) La información general y de ruta se incluirá en los apartados correspondientes de GEN y ENR (Tomo I).
- b) La información militar de las Bases Aéreas abiertas al tráfico civil se incluirá en los Tomos II y III.
- c) La información de las Bases Aéreas, Aeródromos y Helipuertos, así como la información de uso exclusivo militar, se incluirá en el Tomo IV, y su distribución será restringida.

8.2.2 Información que debe publicarse.—Se publicará mediante alguno o varios de los procedimientos incluidos en los capítulos III y IV cualquier información que se derive de:

- a) Establecimiento, cierre o cambios importantes que afecten a las operaciones de bases aéreas o aeródromos.
- b) Establecimiento, eliminación y cambios importantes que afecten a las operaciones de los servicios aeronáuticos.
- c) Establecimiento o eliminación de ayudas electrónicas y de otra clase para la navegación aérea, y de aeródromo. Esto comprende: interrupción o reanudación de cualquier servicio; cambio de frecuencias, cambio en las horas de servicio notificadas, cambio de identificación, cambio de orientación (ayudas direccionales); cambio de ubicación, aumento o disminución en un 50 por 100 o más de potencia, cambios en los horarios de las radiodifusiones o en su contenido, e irregularidad e inseguridad de operación de cualquier ayuda electrónica para la navegación aérea y de los servicios de comunicaciones aeroterrestres.
- d) Establecimiento, eliminación o cambios importantes en las ayudas visuales.
- e) Interrupción o reanudación del funcionamiento de los componentes importantes de los sistemas de iluminación de bases aéreas o aeródromos.
- f) Establecimiento, eliminación o cambios importantes en los procedimientos de los servicios de navegación aérea.
- g) Presencia o eliminación de defectos o impedimentos importantes en el área de maniobras.
- h) Establecimiento, eliminación o cambios importantes en los dispositivos de frenado de los aviones (barreras).
- i) Modificaciones y limitaciones en el suministro de combustibles, lubricantes y oxígeno.

j) Cambios importantes en las instalaciones y servicios disponibles de búsqueda y salvamento aéreo.

k) Establecimiento, interrupción o reanudación del servicio de los faros de peligro que señalan obstáculos importantes para la navegación aérea.

l) Cambios en las disposiciones que requieran medidas inmediatas, por ejemplo, respecto a zonas prohibidas debido a actividades de búsqueda y salvamento aéreo.

m) Presencia de peligros para la navegación aérea (comprendidos los obstáculos, maniobras militares, exhibiciones, competiciones, actividades importantes de paracaidismo fuera de emplazamientos promulgados).

n) Erección, eliminación o modificación de obstáculos importantes para la navegación aérea de despegue/ascento, aproximación frustrada, aproximación y en la franja de pista.

ñ) Establecimiento o suspensión (incluso la activación o desactivación), según sea aplicable, de zonas prohibidas, restringidas o peligrosas, o cambios en su carácter.

o) Asignación, anulación o cambio de indicadores de lugar.

p) Cambios significativos del nivel de protección de que normalmente se dispone en un aeródromo para fines de salvamento y extinción de incendios; sólo cuando cambie significativamente la capacidad de salvamento o extinción de incendios.

q) Presencia, eliminación o cambios importantes de condiciones peligrosas debidas a nieve, nieve fundente, hielo o agua en el área de movimiento.

8.2.3 Información que debe difundirse con carácter local.—La información que se menciona a continuación, por lo general, puede divulgarse con carácter local o verbalmente por el controlador de TWR, sin incluirse en ninguna publicación aeronáutica:

a) Trabajos habituales de mantenimiento en plataforma y calles de rodaje que no afecten a la seguridad de movimiento de las aeronaves;

b) trabajos de señalización de pistas, cuando las operaciones de aeronaves pueden efectuarse de manera segura en otras pistas disponibles, o el equipo utilizado pueda ser retirado cuando sea necesario;

c) obstáculos temporales en la vecindad de los aeródromos que no afecten a la operación de las aeronaves;

d) fallo parcial de las instalaciones de iluminación en el aeródromo, cuando no afecte directamente a las operaciones de aeronaves;

e) fallo parcial temporal o activación/desactivación de las barreras de frenado de los aviones;

f) Fallo parcial temporal de las comunicaciones aereotrestres cuando se sepa que pueden utilizarse frecuencias adecuadas de alternativa;

g) La falta de servicios de señales para maniobrar en plataforma y el control de tráfico rodado;

h) El hecho de que no estén en servicio los letreros para indicar un emplazamiento o destino u otra información en el área de movimiento del aeródromo;

i) modificaciones de carácter temporal en los servicios médicos disponibles en los aeródromos (primeros auxilios);

j) otra información de naturaleza análogamente temporal que no afecte directamente la operación de las aeronaves.

### 8.3 Capítulo tercero: Enmiendas al AIP.

Será de aplicación lo establecido en el RCA.

### 8.4 Capítulo cuarto: Información temporal.

Se modifican los siguientes apartados:

8.4.1.1 Toda información aeronáutica de carácter temporal se publicará mediante suplementos al AIP (AIP SUP), NOTAM o MILNOTAM. Cuando la información afecte notablemente a las operaciones aéreas, se publicarán los AIRAC SUP,s.

8.4.1.3 La activación de zonas para grandes ejercicios nacionales o internacionales, se realizara mediante suplementos al AIP España y deberá publicarse por lo menos con 4 semanas de antelación. Cuando no se pueda publicar con esta antelación, se podrá publicar un MILNOTAM/NOTAM, y posteriormente el correspondiente suplemento, en el caso de que la información exija la publicación de gráficos.

#### 8.4.2 Suplementos al AIP (AIP SUP).

8.4.2.2 Las páginas de los suplementos serán numeradas consecutivamente basado en el año civil.

8.4.3.3 El MILAIS comunicará al AIS España la información de carácter militar que, por afectar a la Circulación Aérea General, deberá publicarse en las series del AIP España:

Serie A. Distribución internacional.

Serie C. Distribución nacional.

8.4.3.5 Los MILNOTAM/NOTAM para notificar que no están en servicio las ayudas a la navegación aérea, instalaciones o servicios de comunicaciones deberán, siempre que sea posible, dar una idea del período en que estarán fuera de servicio o del tiempo en que se espera restablecer el servicio.

8.4.4.1 Cada información temporal se distribuirá como MILNOTAM, como AIP SUP, o por ambos procedimientos.

8.4.4.2 La información distribuida como MILNOTAM será reemplazada por un AIP SUP cuando la duración de las circunstancias notificadas es probable que exceda de tres meses, o que el MILNOTAM haya estado en vigor durante tres meses.

### 8.5 Capítulo quinto: Circulares de información aeronáutica militar (AIC).

Se modifican los siguientes apartados:

8.5.1.1 Se iniciará una AIC de información de carácter militar siempre que sea necesario publicar la información aeronáutica que no se ajuste a los requisitos de:

a) Las especificaciones requeridas para su inclusión en una publicación de información aeronáutica, o

b) las especificaciones requeridas para iniciar un MILNOTAM.

8.5.2.1 La publicación de una AIC de carácter militar no exime de las obligaciones establecidas en los capítulos 3 y 4.

8.5.2.2 Las AIC,s de carácter militar se expedirán en forma impresa. A cada AIC de carácter militar se le asignará un número de serie que deberá ser consecutivo y basarse en el año natural.

8.5.2.3 El MILAIS seleccionará las AIC,s de carácter militar que hayan de tener distribución internacional. Las AIC,s tendrán la misma distribución internacional que los AIP SUP,s.

8.5.2.4 Se expedirá, por lo menos una vez al año, una lista recapitulativa de las circulares de información aeronáutica vigentes.

### 8.6 Capítulo sexto: Información anterior y posterior al vuelo.

Se modifican los siguientes apartados:

8.6.1.1 La información aeronáutica indispensable para la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea, se suministrará al personal de operaciones de vuelo, a las tripulaciones, y a los servicios encargados de dar información antes del vuelo.

8.6.1.2 Dicha información deberá incluir:

a) Publicaciones de información aeronáutica (AIP y SUP);

b) NOTAM,s y MILNOTAM,s, descifrados cuando sea necesario;

c) circulares de información aeronáutica (AIC tanto de carácter civil como militar); y

d) mapas y cartas.

## ANEXO A

## Tablas de niveles de crucero

Los niveles de crucero que han de observarse cuando así lo exija este Reglamento, son los siguientes:

1. En las áreas en que en virtud de acuerdos regionales de navegación aérea y de conformidad con las condiciones especificadas en los mismos se aplique una separación vertical mínima de 300 metros (1.000 pies) entre FL 290 y FL 410 inclusive\*.

(TABLA 1)

## Derrota \*\*

De 000 ° a 179° ***						De 180 ° a 359° ***					
Vuelos IOFR			Vuelos OVFR			Vuelos IOFR			Vuelos OVFR		
FL	Altitud/altitudes		FL	Altitud/altitudes		FL	Altitud/altitudes		FL	Altitud/altitudes	
	M	FT		M	FT		M	FT		M	FT
-90	—	—	—	—	—	0	—	—	—	—	—
10	300	1.000	—	—	—	20	600	2.000	—	—	—
30	900	3.000	35	1.050	3.500	40	1.200	4.000	45	1.350	4.500
50	1.500	5.000	55	1.700	5.500	60	1.850	6.000	65	2.000	6.500
70	2.150	7.000	75	2.300	7.500	80	2.450	8.000	85	2.600	8.500
90	2.750	9.000	95	2.900	9.500	100	3.050	10.000	105	3.200	10.500
110	3.350	11.000	115	3.500	11.500	120	3.650	12.000	125	3.800	12.500
130	3.950	13.000	135	4.100	13.500	140	4.250	14.000	145	4.400	14.500
150	4.550	15.000	155	4.700	15.500	160	4.900	16.000	165	5.050	16.500
170	5.200	17.000	175	5.350	17.500	180	5.500	18.000	185	5.650	18.500
190	5.800	19.000	195	5.950	19.500	200	6.100	20.000	205	6.250	20.500
210	6.400	21.000	215	6.550	21.500	220	6.700	22.000	225	6.850	22.500
230	7.000	23.000	235	7.150	23.500	240	7.300	24.000	245	7.450	24.500
250	7.600	25.000	255	7.750	25.500	260	7.900	26.000	265	8.100	26.500
270	8.250	27.000	275	8.400	27.500	280	8.550	28.000	285	8.700	28.500
290	8.850	29.000	—	—	—	300	9.150	30.000	—	—	—
310	9.450	31.000	—	—	—	320	9.750	32.000	—	—	—
330	10.050	33.000	—	—	—	340	10.350	34.000	—	—	—
350	10.650	35.000	—	—	—	360	10.950	36.000	—	—	—
370	11.300	37.000	—	—	—	380	11.600	38.000	—	—	—
390	11.900	39.000	—	—	—	400	12.200	40.000	—	—	—
410	12.500	41.000	—	—	—	430	13.100	43.000	—	—	—
450	13.700	45.000	—	—	—	470	14.350	47.000	—	—	—
490	14.950	49.000	—	—	—	510	15.550	51.000	—	—	—
Etc.	Etc.	Etc.	—	—	—	Etc.	Etc.	Etc.	—	—	—

\* Excepto cuando, en virtud de acuerdos regionales de navegación aérea, se prescriba una tabla modificada de niveles de crucero basada en una separación vertical nominal mínima de 300 m (1000 ft) para ser utilizada, en condiciones especificadas, por aeronaves que vuelen por encima del FL 410 dentro de sectores determinados del espacio aéreo.

\*\* Derrota magnética o en zonas polares a latitudes de más de 70° y dentro de las prolongaciones dentro de esas zonas que puedan prescribir las autoridades ATS competentes, derrota de cuadrícula, según determine una red de líneas paralelas al meridiano de Greenwich superpuesta a una carta estereográfica polar, en la cual la dirección hacia el Polo Norte se emplea como norte de cuadrícula.

\*\*\* Excepto cuando, en virtud de acuerdos regionales de navegación aérea se prescriba que de 090° a 269° y 270° a 089° se destinen a atender las direcciones predominantes del tránsito y se especifiquen los correspondientes procedimientos de tránsito apropiados.

2. En las demás áreas:

(TABLA 2)

## Derrota \*

De 000 ° a 179° **						De 180 ° a 359° **					
Vuelos IOFR			Vuelos OVFR			Vuelos IOFR			Vuelos OVFR		
FL	Altitud/altitudes		FL	Altitud/altitudes		FL	Altitud/altitudes		FL	Altitud/altitudes	
	M	FT		M	FT		M	FT		M	FT
-90	—	—	—	—	—	0	—	—	—	—	—
10	300	1.000	—	—	—	20	600	2.000	—	—	—
30	900	3.000	35	1.050	3.500	40	1.200	4.000	45	1.350	4.500

De 000° a 179° **						De 180° a 359° **					
Vuelos IOFR			Vuelos OVFR			Vuelos IOFR			Vuelos OVFR		
FL	Altitud/altitudes		FL	Altitud/altitudes		FL	Altitud/altitudes		FL	Altitud/altitudes	
	M	FT		M	FT		M	FT		M	FT
50	1.500	5.000	55	1.700	5.500	60	1.850	6.000	65	2.000	6.500
70	2.150	7.000	75	2.300	7.500	80	2.450	8.000	85	2.600	8.500
90	2.750	9.000	95	2.900	9.500	100	3.050	10.000	105	3.200	10.500
110	3.350	11.000	115	3.500	11.500	120	3.650	12.000	125	3.800	12.500
130	3.950	13.000	135	4.100	13.500	140	4.250	14.000	145	4.400	14.500
150	4.550	15.000	155	4.700	15.500	160	4.900	16.000	165	5.050	16.500
170	5.200	17.000	175	5.350	17.500	180	5.500	18.000	185	5.650	18.500
190	5.800	19.000	195	5.950	19.500	200	6.100	20.000	205	6.250	20.500
210	6.400	21.000	215	6.550	21.500	220	6.700	22.000	225	6.850	22.500
230	7.000	23.000	235	7.150	23.500	240	7.300	24.000	245	7.450	24.500
250	7.600	25.000	255	7.750	25.500	260	7.900	26.000	265	8.100	26.500
270	8.250	27.000	275	8.400	27.500	280	8.550	28.000	285	8.700	28.500
290	8.850	29.000	300	9.150	30.000	310	9.450	31.000	320	9.750	32.000
330	10.050	33.000	340	10.350	34.000	350	10.650	35.000	360	10.950	36.000
370	11.300	37.000	380	11.600	38.000	390	11.900	39.000	400	12.200	40.000
410	12.500	41.000	420	12.800	42.000	430	13.100	43.000	440	13.400	44.000
450	13.700	45.000	460	14.000	46.000	470	14.350	47.000	480	14.650	48.000
490	14.950	49.000	500	15.250	50.000	510	15.550	51.000	520	15.850	52.000
Etc.	Etc.	Etc.	Etc.	Etc.	Etc.	Etc.	Etc.	Etc.	Etc.	Etc.	Etc.

\* Derrota magnética o en zonas polares a latitudes de más de 70° y dentro de las prolongaciones dentro de esas zonas que puedan prescribir las autoridades ATS competentes, derrotas de cuadrícula, según determine una red de líneas paralelas al meridiano de Greenwich superpuesta a una carta estereográfica polar, en la cual la dirección hacia el Polo Norte se emplea como norte de cuadrícula.

\*\* Excepto cuando, en virtud de acuerdos regionales de navegación aérea se prescriba que de 090° a 269° y 270° a 089° se destinen a atender las direcciones predominantes del tránsito y se especifiquen los correspondientes procedimientos de tránsito apropiados.

## MINISTERIO DE ECONOMÍA

### **17318** RESOLUCIÓN de 29 de agosto de 2002, de la Dirección General de Política Energética y Minas, por la que se hacen públicos los nuevos precios máximos de venta de gas natural para uso como materia prima.

La Orden del Ministerio de Economía de 28 de mayo de 2001 modifica el punto 1.4.1 del anejo de la Orden de 30 de septiembre de 1999, y actualiza los parámetros del sistema de precios máximos de los suministros de gas natural para usos industriales, incluyendo una tarifa específica de gas natural para su uso como materia prima.

En desarrollo del Real Decreto 949/2001, de 3 de agosto, la Orden del Ministerio de Economía ECO/302/2002, de 15 de febrero, regula las tarifas de gas natural y gases manufacturados por canalización y alquiler de contadores, y en su disposición transitoria única, dicta que la tarifa para suministros de gas natural para su utilización como materia prima, establecida en el punto 1.4.1 del anejo I de la Orden de 30 de septiembre de 1999, con las modificaciones introducidas en la Orden de 28 de mayo de 2001, será de aplicación hasta el 31 de diciembre del año 2004.

El apartado sexto de la Orden de 30 de septiembre de 1999 establece que la Dirección General de la Energía del Ministerio de Industria efectuará los cálculos y pro-

cederá a la publicación mensual en el «Boletín Oficial del Estado» de los precios máximos de venta de los suministros del gas natural para uso como materia prima, que entrarán en vigor el día uno de cada mes.

En cumplimiento de la normativa anterior y de acuerdo con lo dispuesto en el apartado sexto de la Orden de 30 de septiembre de 1999,

Esta Dirección General de Política Energética y Minas ha resuelto lo siguiente:

Primero.—Desde las cero horas del día 1 de septiembre de 2002, los precios máximos de venta aplicables a los suministros de gas natural para usos industriales según modalidades de suministro, excluidos impuestos, serán los que se indican a continuación.

Suministros de gas natural como materia prima:

Precio gas natural PA (euros): 1,1472 cents/kWh.

Segundo.—Las facturaciones de los consumos correspondientes a los suministros de gas natural por canalización medidos por contador, relativas al periodo que incluya la fecha de entrada en vigor de esta Resolución, o en su caso, de otras Resoluciones anteriores o posteriores relativas al mismo periodo de facturación, se calcularán repartiendo proporcionalmente el consumo total correspondiente al periodo facturado a los días anteriores y posteriores a cada una de dichas fechas, aplicando a los consumos resultantes del reparto los precios que corresponden a las distintas Resoluciones aplicables.

Madrid, 29 de agosto de 2002.—La Directora general, Carmen Becerril Martínez.