

I. DISPOSICIONES GENERALES

MINISTERIO DE FOMENTO

- 12893** *Real Decreto 1070/2015, de 27 de noviembre, por el que se aprueban las normas técnicas de seguridad operacional de aeródromos de uso restringido y se modifican el Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, por el que se regula el procedimiento de emisión de los informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos, y la Orden de 24 de abril de 1986, por la que se regula el vuelo en ultraligero.*

La Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad aérea, en su artículo 40, establece la obligación de los gestores de aeródromos, aeropuertos y demás instalaciones aeroportuarias de cumplir las condiciones de seguridad exigidas en relación con el diseño, construcción, uso y funcionamiento de la instalación que gestionan. En relación con los aeródromos de uso público, el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y el Reglamento de certificación y verificación de aeropuertos y otros aeródromos de uso público, desarrolla lo dispuesto en el citado precepto aplicando, con las necesarias adaptaciones, el Anexo 14 al Convenio de Aviación Civil Internacional (Chicago 1944), así como los requisitos de certificación exigidos por el Reglamento (CE) 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CE, del Consejo, el Reglamento (CE) n.º 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE.

Respecto de los aeródromos de uso restringido, la normativa comunitaria no ha considerado necesario someterlos a unas normas comunes, no obstante, sí ha incidido en la necesidad de que los Estados regulen mediante normativa técnica el régimen de comprobación de los aeródromos de uso restringido. Así, el considerando 6 del Reglamento (CE) n.º 1108/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009 por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 216/2008 en lo que se refiere a aeródromos, gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea y se deroga la Directiva 2006/23/CE, establece que, en el ámbito no cubierto por el reglamento en relación con las infraestructuras aeronáuticas, los Estados miembros deben adoptar medidas proporcionadas para incrementar el nivel general de seguridad de la aviación recreativa y de todo el transporte aéreo comercial. En la actualidad, la única regulación existente al respecto es la Orden 1957/1966, de 26 de octubre, sobre condiciones y normas para aeródromos privados («Boletín Oficial del Ministerio del Aire», núm. 130, de 29 de octubre de 1966).

En este contexto, este real decreto en el ejercicio de las competencias exclusivas del Estado en materia de control del espacio aéreo y tránsito aéreo, en las que se incardina la seguridad operacional, establece las normas técnicas de seguridad operacional exigibles a los aeródromos de uso restringido, entendiéndose por tal, aquellas infraestructuras, incluidos los helipuertos, en los que no se pueden realizar operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros, mercancías y correo, incluidos aerotaxi, conforme a la definición de aeródromo de uso público y restringido consagrada por el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, a la que remite este real decreto. Los aeródromos de uso restringido, por tanto, están destinados a la realización de otras actividades aéreas muy variadas, entre otras, la aviación privada y deportiva, los trabajos aéreos o las escuelas de vuelo.

Ello no obstante, los estándares internacionales establecidos para las infraestructuras destinadas al transporte aéreo, con las adecuadas adaptaciones, se han tomado como referencia para la determinación de las normas técnicas de seguridad operacional exigibles a los aeródromos de uso restringido, estableciendo los requisitos mínimos esenciales para

garantizar la seguridad operacional atendiendo a la aeronave crítica para la que está diseñado el aeródromo y el tipo de operaciones a que se destina. El carácter esencial de las normas técnicas determina que no pueda haber exenciones a su cumplimiento. Adicionalmente, la determinación de las normas técnicas de seguridad operacional se realiza con la suficiente flexibilidad como para permitir su aplicación a las distintas infraestructuras.

Además, para facilitar su aplicación y uso por los interesados este real decreto aprueba los medios aceptables de cumplimiento conforme a los cuales se acredita el cumplimiento de las referidas normas técnicas, sin perjuicio de que éste pueda acreditarse mediante medios alternativos de cumplimiento siempre que un estudio de seguridad justifique que se alcanza un nivel de seguridad operacional equivalente.

Los medios aceptables de cumplimiento de las normas técnicas se han desarrollado, con las adaptaciones adecuadas a estas infraestructuras de uso restringido, a partir de las últimas enmiendas del Anexo 14 al Convenio de Aviación Civil Internacional, aplicables desde el 14 de noviembre de 2013, en concreto la edición 6ª, enmienda 11A del volumen I para los aeródromos, y la edición 4ª, enmienda 5 del volumen II para los helipuertos.

La flexibilidad y proporcionalidad en el establecimiento de las normas técnicas de seguridad operacional y los medios aceptables de cumplimiento, determina su acomodamiento al tipo de operaciones al que se destina la infraestructura. Así con carácter general, y sin perjuicio de que se establezcan singularidades específicas para las infraestructuras en las que realicen determinadas operaciones, se adoptan medios aceptables de cumplimiento comunes para los aeródromos en los que se realicen operaciones de transporte sanitario, de contraincendios, de emergencias, los que son base de escuelas de vuelo, de centros de mantenimiento y vuelos turísticos, con independencia de que dichas infraestructuras presten servicios a los usuarios en general o limiten su uso a aquéllos usuarios autorizados expresamente por el gestor del aeródromo. Estos medios aceptables de cumplimiento son aplicables, asimismo, a las infraestructuras destinadas exclusivamente a la aviación general abiertas al uso de cualquier usuario, al considerar que dada la generalidad de su uso le son exigibles medios más estrictos de los requeridos a los aeródromos privados. Para estos últimos, atendiendo al tipo de operaciones que pueden realizarse en ellos, así como a las limitaciones de acceso a determinados usuarios, se simplifican en algunos aspectos las normas técnicas de seguridad operacional exigibles, así como los medios de cumplimiento.

La calificación como aeródromo de uso público o restringido, en consecuencia, viene referida al tipo de operaciones que pueden realizarse en la infraestructura y no considera si el aeródromo está abierto a todos los usuarios o es de uso particular de sus propietarios y las personas autorizadas por éstos.

Por otra parte, este real decreto establece los necesarios mecanismos de cooperación y coordinación para integrar adecuadamente la competencia exclusiva de las comunidades autónomas sobre aeródromos.

De un lado, dota de eficacia a efectos de cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional a las disposiciones de carácter general adoptadas por las comunidades autónomas en el ejercicio de sus competencias sobre el diseño de las infraestructuras, siempre que hayan sido informadas favorablemente por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. Este informe de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea tiene carácter vinculante en lo que se refiere a la preservación de las competencias estatales en materia de normas técnicas de seguridad operacional de la infraestructura.

De otro, a efectos de procedimiento se contempla expresamente que la supervisión realizada por la comunidad autónoma en el procedimiento de autorización previo a la apertura al tráfico acredita ante la Agencia Estatal de Seguridad Aérea el cumplimiento de las normas técnicas en materia de seguridad operacional. Cuando conforme a la normativa autonómica de aplicación, la comunidad autónoma no supervise en tales procedimientos las normas técnicas aplicables, será precisa la comprobación por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, en su caso, mediante los mecanismos de cooperación adicionales que proceda, del cumplimiento de las relativas a la seguridad operacional, sin perjuicio de que

dicho pronunciamiento se incardine, si así lo prevé la normativa autonómica, en el procedimiento de autorización que ésta tramite. Para preservar las competencias estatales sobre seguridad operacional, los medios alternativos de cumplimiento de los que pretenda hacer uso el aeródromo deben ser aprobados o informados con carácter vinculante por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, que será, en todo caso, la que deba aprobar los estudios aeronáuticos de seguridad que justifique que tales medios ofrecen un nivel de seguridad operacional equivalente.

Se contemplan, además, mecanismos adicionales de cooperación dando la máxima flexibilidad para que se pueda llegar a los acuerdos que correspondan para satisfacer las necesidades concretas de cada situación.

Se salvaguardan así las respectivas competencias, al tiempo que se garantiza la aplicación de los principios de cooperación y confianza mutua y de simplificación de cargas administrativas, establecidos en la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado.

Por último, a efectos de comprobación del cumplimiento de las condiciones de seguridad operacional en los aeródromos de uso restringido, este real decreto salvaguarda las respectivas competencias.

Este real decreto, además, modifica el Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, por el que se regula el procedimiento de emisión de los informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos, para flexibilizar el concepto de aeródromo eventual y equiparar el tratamiento de la comprobación del cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional de aeródromos de uso restringido en la tramitación de los informes previstos en el artículo 9.2 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, al previsto en dicha norma en materia de certificación de aeropuertos o verificación de aeropuertos y otros aeródromos de uso público.

Además, se adecua el régimen vigente en materia de operaciones de aeronaves ultraligeras, toda vez que, establecidas las normas técnicas de seguridad operacional de la infraestructura, su cumplimiento satisface las necesidades de seguridad que cubrían los centros de vuelo regulados en la Orden de 24 de abril de 1986, por la que se regula el vuelo de ultraligero. Así, se suprimen los centros de vuelo y se adecua el régimen de las escuelas de vuelo, jefes de vuelo y requisitos para el ejercicio de la operación.

En la tramitación de este real decreto, que se dicta de conformidad con la habilitación al Gobierno prevista en la disposición final cuarta de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea y disposición final tercera de la Ley 21/2003, de 7 de julio, se ha tenido en cuenta el parecer de las comunidades autónomas y se ha dado audiencia al sector y al Consejo de Consumidores y Usuarios.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Fomento, con la aprobación previa del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 27 de noviembre de 2015,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. Objeto.

Este real decreto tiene por objeto establecer las normas técnicas de seguridad operacional de los aeródromos civiles de uso restringido y las limitaciones de uso y operación por razones de seguridad operacional, así como aprobar los medios aceptables de cumplimiento de las citadas normas técnicas, regular el procedimiento para comprobar su aplicación y la información que sobre estos aeródromos debe divulgarse, en su caso, a través de la Publicación de Información Aeronáutica (AIP).

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

1. Este real decreto es de aplicación a los aeródromos de uso restringido establecidos en territorio español.

2. Quedan excluidos del ámbito de aplicación de este real decreto los aeródromos eventuales de uso restringido. A estos efectos, son aeródromos eventuales los definidos en el artículo 2, letra b), del Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, por el que se regula el procedimiento de emisión de los informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos.

La exclusión del ámbito de aplicación de este real decreto de los aeródromos eventuales no exime al operador del deber de contar con las autorizaciones pertinentes conforme a la normativa que resulte de aplicación y con el permiso del propietario de la superficie.

Artículo 3. *Definiciones.*

A los efectos de este real decreto se entiende por:

a) Gestor, el titular del aeródromo o la persona física o jurídica designada por éste para realizar las labores de gestión de la infraestructura, con las obligaciones que determina el artículo 40 de la Ley de 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

b) Aeródromo de uso restringido, cualquier infraestructura, incluidos los destinados a aeronaves ultraligeras, hidroaeródromos y helipuertos, distinto de los aeródromos de uso público definidos en el artículo 1.3 del Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y el reglamento de certificación y verificación de aeropuertos y otros aeródromos de uso público.

Artículo 4. *Clasificación de los aeródromos de uso restringido.*

A efectos del cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional establecidas en este real decreto los aeródromos de uso restringido se clasifican en:

a) Aeródromos restringidos especializados, en adelante aeródromos especializados, aquéllos en los que se realicen operaciones de transporte sanitario, lucha contra incendios y transporte de los medios adscritos a contra incendios, mantenimiento en base, escuelas de vuelo o vuelos turísticos, con independencia de que su uso esté limitado a los usuarios expresamente autorizados por su gestor o de que ofrezcan sus servicios a cualquier usuario.

Asimismo, se consideran aeródromos especializados aquéllos destinados a las operaciones de aviación general que ofrezcan sus servicios a todos los usuarios.

b) Aeródromos restringidos de uso privado, en adelante aeródromos de uso privado, aquéllos que sólo pueden ser utilizados por el titular de la instalación aeroportuaria y por las personas a las que su gestor permita el acceso para la realización de operaciones distintas de las previstas en el primer párrafo de la letra a).

Artículo 5. *Competencias.*

1. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea es competente para:

a) El ejercicio de la función de inspección, auditoría y supervisión del cumplimiento de las condiciones de seguridad operacional establecidas en este real decreto y en sus disposiciones de desarrollo y aplicación.

El ejercicio de esta función inspectora se regirá por lo dispuesto en la Ley 21/2003, de 7 de julio, y en el Reglamento de inspección aeronáutica aprobado por el Real Decreto 98/2009, de 6 de febrero.

b) Resolver sobre el cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional establecidas en este real decreto.

c) Aceptar los medios alternativos de cumplimiento propuestos y aprobar los estudios aeronáuticos de seguridad previstos en este real decreto.

2. Lo dispuesto en el apartado 1, letras a) y b), no obsta para la aplicación de los mecanismos de cooperación con las comunidades autónomas que correspondan, conforme a lo previsto en este real decreto.

Artículo 6. *Normativa de aplicación.*

En lo no previsto en el capítulo V, al procedimiento para la comprobación del cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional de los aeródromos de uso restringido le es de aplicación lo dispuesto en la legislación reguladora del procedimiento administrativo común.

Artículo 7. *Régimen sancionador.*

El incumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional y las limitaciones de uso y operación establecidas en este real decreto y su normativa de desarrollo y aplicación constituye infracción administrativa en el ámbito de la aviación civil, y le será de aplicación el régimen sancionador previsto en la Ley 21/2003, de 7 de julio.

CAPÍTULO II

Requisitos de uso y operación de aeródromos de uso restringido

Artículo 8. *Normas técnicas de seguridad operacional y parámetros de diseño de los aeródromos de uso restringido.*

1. El diseño y operación de los aeródromos de uso restringido se ajustará a las normas técnicas de seguridad operacional previstas en el capítulo III, de un modo adecuado a las necesidades de seguridad operacional derivadas del tipo de aeronaves que esté previsto vayan a usar la infraestructura y el tipo de operación que realicen.

2. Los parámetros de diseño de los aeródromos de uso restringido se determinarán atendiendo a las dimensiones de las aeronaves que hayan de utilizarlos:

a) En el caso de aeródromos, distintos de los helipuertos, se les asignará una clave alfanumérica de referencia correspondiente al tamaño de la aeronave tomada en cuenta para su diseño, conforme a lo previsto en el anexo I.

b) En el caso de los helipuertos o las áreas de los aeródromos definidas para ser utilizadas para la llegada, la salida o el movimiento de helicópteros, los parámetros de diseño, que se concretan en el anexo II, se determinarán atendiendo a las dimensiones y clave de *performance* de los helicópteros que vayan a usar el helipuerto.

Artículo 9. *Comprobación del cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional.*

1. Antes de la apertura al tráfico de los aeródromos de uso restringido o de sus modificaciones deberá quedar acreditado el cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional, a través de los procedimientos previstos en el capítulo V.

2. La comprobación del cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional se incardinará en el procedimiento de autorización previa a la apertura al tráfico de aeródromos de uso restringido o sus modificaciones tramitado por la comunidad autónoma, cuando, conforme a la normativa autonómica aplicable a dichos procedimientos:

a) Corresponda al órgano autonómico competente asegurar el cumplimiento de las normas técnicas de diseño de la infraestructura.

b) En la tramitación del procedimiento se prevea el informe de la autoridad estatal competente en materia de seguridad operacional.

3. En el resto de los supuestos, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea resolverá sobre el cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional.

Artículo 10. *Limitaciones de uso y operación.*

1. La ausencia, limitación, suspensión o revocación de la resolución de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea o, según proceda, conforme a lo previsto en el artículo 9, de la autorización de la comunidad autónoma que acrediten el cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional establecidas en este real decreto supone la pérdida o limitación de la capacidad del aeródromo para las operaciones aéreas.

2. Además y sin perjuicio del cumplimiento de otros requisitos adicionales exigidos por la normativa autonómica de aplicación, el aeródromo de uso restringido sólo podrá ser usado por aquellas aeronaves de tamaño igual o inferior a la aeronave tomada en cuenta para su diseño.

En caso de que, ocasionalmente, el aeródromo vaya a ser usado por una aeronave de tamaño o *performance* superior a la tomada en cuenta para su diseño, deberá presentarse un estudio aeronáutico de seguridad que garantice un nivel de seguridad operacional equivalente y que deberá ser aprobado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, conforme al siguiente procedimiento:

a) En el supuesto previsto en el artículo 9.2, letra a), mediante informe preceptivo y vinculante de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, previa aprobación por ésta del estudio aeronáutico de seguridad en el que se sustenten los medios alternativos de cumplimiento, emitido con anterioridad a su admisión por el órgano competente de la comunidad autónoma a los efectos del procedimiento de autorización de la apertura al tráfico o sus modificaciones.

b) En el resto de los supuestos, mediante resolución del Director de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea, en la que así se acuerde previa aprobación del estudio aeronáutico de seguridad, emitida a solicitud del gestor aeroportuario presentada directamente ante la Agencia Estatal de Seguridad Aérea o a través del órgano competente de la comunidad autónoma cuando así esté previsto en la normativa autonómica que resulte aplicable.

3. Las operaciones de aeronaves en los aeródromos de uso restringido se realizarán, exclusivamente, conforme a las reglas de vuelo visual, ya sea VFR o VFR nocturno, en función de las normas de seguridad operacional que, en cada caso, haya acreditado la infraestructura conforme a los procedimientos de comprobación previstos en este real decreto.

Artículo 11. *Obligaciones de los gestores de aeródromos de uso restringido.*

1. Es responsabilidad del gestor del aeródromo de uso restringido:

a) Cumplir las normas técnicas de seguridad operacional establecidas en este real decreto y las limitaciones de uso y operación establecidas en el artículo anterior.

b) Obtener, con anterioridad a la apertura al tráfico de la infraestructura o de sus modificaciones, la resolución de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea que acredite el cumplimiento de dichas normas técnicas, salvo cuando, de conformidad con lo previsto en el artículo 9.2, la comprobación del cumplimiento de tales normas se sustancie en el procedimiento de autorización de apertura al tráfico o sus modificaciones tramitado por la comunidad autónoma.

c) Abstenerse de recibir operaciones aéreas cuando, con anterioridad a la apertura al tráfico o a las ulteriores modificaciones que afecten a las condiciones de seguridad operacional, no cuente con la resolución de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea o, en

los supuestos previstos en el artículo 9.2, con la autorización de comunidad autónoma expedida previo informe de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

d) Elaborar y mantener actualizados los datos relevantes para los usuarios sobre la infraestructura y los servicios disponibles, poniéndolos a su disposición con la debida prontitud a través de un medio de comunicación suficientemente seguro y rápido. Estos datos deben ser exactos, legibles, completos e inequívocos.

2. La responsabilidad contractual y extracontractual del gestor por los daños y perjuicios causados a terceros por la ausencia, limitación, suspensión o revocación de la citada resolución o autorización, se regirá por lo dispuesto en la legislación civil o mercantil.

CAPÍTULO III

Normas técnicas de seguridad operacional de los aeródromos de uso restringido

Artículo 12. *Zonas de aterrizaje y despegue.*

1. Los aeródromos de uso restringido, distintos de los helipuertos, dispondrán de una zona designada para el aterrizaje y despegue de las aeronaves, en adelante pista, que cumplirá las siguientes condiciones:

- a) Sus dimensiones, orientación y características serán adecuadas para las aeronaves que hayan de utilizar la infraestructura.
- b) Sus pendientes y los cambios de pendiente se diseñarán de modo que se facilite la rápida evacuación del agua y no se cree un riesgo inaceptable para la operación de las aeronaves.
- c) Su resistencia será suficiente para soportar operaciones repetitivas de las aeronaves previstas.
- d) Las características de su superficie serán adecuadas al uso de las aeronaves previstas.
- e) Si existieran diversas pistas, la configuración de las mismas será tal que no cree un riesgo inaceptable para las operaciones de las aeronaves.

2. Los helipuertos de uso restringido dispondrán de al menos un área de aproximación final y despegue (FATO), despejada de obstáculos, que cumplirá las siguientes condiciones:

- a) Tendrá las dimensiones adecuadas para el tipo de helicópteros previstos.
- b) La pendiente de su superficie facilitará un drenaje rápido y no creará un riesgo inaceptable para las operaciones de los helicópteros.
- c) La superficie de la FATO tendrá una resistencia suficiente para soportar cargas del helicóptero crítico en las condiciones que determine la operación y será adecuada para el sobrevuelo a baja altura en operaciones de aterrizaje y despegue.
- d) El emplazamiento de una FATO en un aeródromo o en sus proximidades no supondrá un riesgo inaceptable para las operaciones.

3. Además de lo dispuesto en el apartado 2, los helipuertos de uso restringido dispondrán al menos de un área de toma de contacto y elevación inicial (TLOF). La TLOF cumplirá las siguientes condiciones:

- a) Tendrá las dimensiones y emplazamiento adecuados para los helicópteros previstos.
- b) Su pendiente impedirá la acumulación de agua sin crear un riesgo inaceptable para las operaciones de los helicópteros.
- c) Tendrá una resistencia suficiente para soportar las cargas de los helicópteros en las condiciones que determine la operación.

Artículo 13. *Zonas de protección.*

1. La pista de los aeródromos de uso restringido, distintos de los helipuertos, deberá estar rodeada de una zona definida, en adelante franja de pista, destinada a proteger a las aeronaves que vuelen por encima de ella durante las operaciones de despegue o aterrizaje, o a mitigar las consecuencias de aterrizajes demasiado cortos o salidas de pista por un lado o por el extremo.

La franja de pista cumplirá las siguientes condiciones:

- a) Su longitud y anchura tendrán las dimensiones adecuadas a las operaciones de las aeronaves que vayan a utilizar la infraestructura.
- b) Estará libre de objetos que puedan crear un peligro inaceptable para las operaciones de las aeronaves, lo que no impedirá que pueda situarse equipo frangible en estas zonas si este es necesario para asistir a las operaciones de las aeronaves.
- c) Su pendiente y los cambios de pendiente facilitarán el drenaje de la pista y no crearán un riesgo inaceptable para las operaciones de aeronaves.
- d) Su resistencia y nivelación serán suficientes para reducir el riesgo de daños a las aeronaves que se salgan de la pista.

2. La FATO de los helipuertos de uso restringido estará circundada por un área de seguridad, no necesariamente sólida, para reducir el riesgo de daños a las aeronaves que se desvíen de la FATO. El área de seguridad cumplirá las siguientes condiciones:

- a) Tendrá su emplazamiento y geometría acorde a la de su FATO y a la aeronave crítica.
- b) Estará libre de objetos que puedan crear un peligro inaceptable para las operaciones de los helicópteros, lo que no impedirá que pueda situarse equipo frangible en estas zonas si este es necesario para asistir a las operaciones de los helicópteros.
- c) La superficie tendrá continuidad geométrica con la FATO, una pendiente que no ponga en riesgo las operaciones y debe ser apta para los efectos de la corriente descendente del rotor.

Artículo 14. *Calles de rodaje.*

1. Las zonas de los aeródromos de uso restringido, distintos de los helipuertos, que, junto con los aledaños a ellas asociados, se utilicen para el rodaje de aeronaves, en adelante calles de rodaje, estarán diseñadas de tal manera que permitan a las aeronaves que vayan a utilizar la instalación operar de manera segura en todas las condiciones previstas.

Las calles de rodaje cumplirán las condiciones siguientes:

- a) Tendrán las dimensiones adecuadas a las operaciones de las aeronaves que vayan a usar la infraestructura.
- b) Los cambios de dirección, curvas, uniones e intersecciones de las calles de rodaje se diseñaran de manera que no creen un riesgo inaceptable para las operaciones de las aeronaves.
- c) Cuando haya varias zonas destinadas a calles de rodaje, sus distancias de separación serán tales que no creen un riesgo inaceptable para las operaciones de las aeronaves que deban usarlas.
- d) Las pendientes, los cambios de pendiente, así como el drenaje del agua estancada de las calles de rodaje se diseñaran de manera que no creen un riesgo inaceptable para las operaciones de las aeronaves.
- e) La resistencia de las calles de rodaje será suficiente para soportar las operaciones repetitivas de las aeronaves que usen la infraestructura, excepto aquellas zonas destinadas a un uso ocasional, que únicamente tendrán que poder soportar la aeronave.
- f) Las características de la superficie de las calles de rodaje serán adecuadas al uso de las aeronaves previstas.

g) Las calles de rodaje estarán rodeadas de zonas extendidas simétricamente, denominadas franjas de las calles de rodaje, destinadas a proteger a las aeronaves en caso de salida de la calle de rodaje y soportar el paso de vehículos que operen en estas zonas.

2. En los helipuertos de uso restringido, cuando sea necesario para permitir el movimiento seguro y rápido de las aeronaves se dispondrá de calles y rutas de rodaje en tierra o calles y rutas de rodaje aéreo.

Las calles y rutas de rodaje cumplirán las condiciones siguientes:

- a) Tendrán la geometría adecuada a las aeronaves que van a utilizarla.
- b) Dispondrán de una pendiente para un drenaje rápido sin que se pongan en riesgo las operaciones.
- c) Tendrán una resistencia suficiente para soportar las cargas de las aeronaves y una superficie apta para los efectos de la corriente descendente del rotor.
- d) Estarán libres de objetos que puedan crear un peligro inaceptable para las operaciones de los helicópteros, lo que no impedirá que pueda situarse equipo frangible en las rutas de rodaje si es necesario para asistir a las operaciones de los helicópteros.

Artículo 15. *Puntos de espera.*

El diseño de los aeródromos de uso restringido, distinto de los helipuertos, deberá prever el establecimiento de puntos de espera definidos cuyo objetivo es proteger la pista del aeródromo durante las operaciones de despegue o aterrizaje.

Artículo 16. *Plataformas de estacionamiento.*

Las zonas de un aeródromo de uso restringido, destinadas al estacionamiento de las aeronaves, comúnmente denominadas plataformas de estacionamiento, así como las operaciones de servicio de éstas, estarán ubicadas y diseñadas de forma que su uso no cree un riesgo inaceptable para las operaciones de las aeronaves.

Artículo 17. *Restricción y eliminación de obstáculos.*

1. El espacio aéreo alrededor de los aeródromos de uso restringido deberá mantenerse libre de obstáculos para que puedan llevarse a cabo con seguridad las operaciones de aeronaves previstas. El diseño y la operación del aeródromo de uso restringido incluirán el establecimiento de superficies limitadoras de obstáculos que marcarán los límites hasta donde los objetos pueden proyectarse en el espacio aéreo.

2. Cualquier invasión de las superficies limitadoras de obstáculos requerirá que el gestor del aeródromo realice una evaluación para determinar si el objeto crea un riesgo inaceptable para las operaciones de las aeronaves. En caso de ser así, y con sujeción a las disposiciones que, en cada caso, resulten de aplicación, deberá eliminar el obstáculo y de no ser posible, adoptar las medidas operacionales adecuadas para proteger a las aeronaves que utilicen el aeródromo.

Artículo 18. *Ayudas visuales y sistemas eléctricos.*

1. El aeródromo de uso restringido dispondrá de los indicadores, incluyendo indicador de la dirección del viento, señales, balizas y luces que sean adecuados al uso previsto, reconocibles y que aporten información inequívoca a los usuarios en todas las condiciones operativas previstas.

2. Cualquier objeto que se considere un peligro para la navegación se identificará y, según las necesidades, se señalará y, en su caso, se hará visible mediante luces.

3. Las zonas de los aeródromos cuyo uso esté restringido a las aeronaves, estarán convenientemente señalizadas y aportarán información inequívoca a los usuarios en todas las condiciones operativas previstas.

4. Las ayudas visuales y sus sistemas de alimentación eléctrica estarán diseñados de tal manera que un posible fallo no genere información inadecuada, engañosa o insuficiente para todos los usuarios, y no interrumpa un servicio esencial.

Artículo 19. *Servicios y procedimientos de aeródromo.*

En la operación de los aeródromos de uso restringido el gestor:

- a) Adoptará un procedimiento de emergencia que cubra los supuestos de emergencia que puedan darse en la infraestructura o sus alrededores.
- b) Garantizará que la infraestructura dispone de medios y equipos de salvamento y extinción de incendios adecuados al tipo de aeronaves que esté previsto que vayan a hacer uso de la misma. Estos medios deberán responder a cualquier incidente o accidente con la debida urgencia e incluirán, como mínimo, agentes extintores y medios para usarlos adecuadamente en caso de que fuera necesario.
- c) En los aeródromos especializados se dispondrá de procedimientos adecuados al tipo de operaciones que se vayan a realizar, según sean vuelos turísticos, sanitarios, contraincendios, mantenimiento en base o escuelas y, en el caso de infraestructuras en las que se prevea la realización de vuelos turísticos, el gestor dispondrá de una cobertura y solvencia económica adecuada frente a la responsabilidad en que pudiera incurrir frente a terceros de conformidad con el artículo 1902 del Código Civil, acorde a las características de la instalación.
- d) Llevará un registro de las operaciones que se realicen en el aeródromo en el que se registrará la matrícula de la aeronave y el tipo, la hora y la fecha de la operación.

Artículo 20. *Vallado.*

El aeródromo de uso restringido deberá disponer, cuando sea necesario, de medios adecuados para impedir el acceso no autorizado o inadvertido a la zona de movimiento de las aeronaves o a las zonas no accesibles al público de personas, vehículos o animales que puedan crear un riesgo para las operaciones, sin perjuicio de las disposiciones nacionales e internacionales en materia de protección de animales.

CAPÍTULO IV

Medios de cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional

Artículo 21. *Medios aceptables de cumplimiento.*

1. Se aprueban los medios aceptables de cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional que se incorporan como anexos III, aeródromos, y IV, helipuertos, cuya observancia acredita el cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional establecidas en el capítulo III.

2. Cuando las características del aeródromo no se correspondan con las establecidas en el artículo 8.2 o no se correspondan con los tipos de aeródromo cubiertos por los medios aceptables de cumplimiento adoptados conforme a lo previsto en este real decreto, a solicitud del gestor de la infraestructura, por resolución del Director de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea se adoptarán los medios aceptables de cumplimiento que, atendiendo a la aeronave de diseño establecida por el gestor, garanticen un nivel de seguridad equivalente al previsto en este real decreto. En otro caso el gestor podrá optar por presentar medios alternativos de cumplimiento conforme a lo previsto en el apartado siguiente.

3. La observancia de las normas técnicas de seguridad operacional de los aeródromos de uso restringido podrá acreditarse mediante medios alternativos de cumplimiento distintos de los medios aceptables de cumplimiento, siempre que se justifique técnicamente a través de un estudio aeronáutico de seguridad un nivel de seguridad operacional equivalente.

Estos estudios aeronáuticos de seguridad y medios alternativos de cumplimiento deben ser aceptados por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, conforme al procedimiento previsto en el artículo 10.2.

Artículo 22. Normas técnicas autonómicas para el diseño de aeródromos de uso restringido.

1. Las normas técnicas de diseño de aeródromos de uso restringido adoptadas por las comunidades autónomas en el ejercicio de sus competencias en materia de aeródromos acreditarán la observancia de lo dispuesto en los artículos 12 a 20, ambos inclusive, cuando hayan sido informadas previamente, con carácter vinculante en lo que se refiere a la preservación de las competencias estatales, por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.
2. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea elaborará y mantendrá actualizada la relación de las disposiciones a que se refiere el apartado anterior para facilitar el uso y conocimiento por los interesados.

CAPÍTULO V

Procedimientos de comprobación del cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional y supervisión de su mantenimiento

Sección 1.ª Mecanismos de cooperación con las comunidades autónomas

Artículo 23. Procedimiento de comprobación mediante la supervisión realizada por la comunidad autónoma.

1. En los supuestos previstos en el artículo 9.2, letra a), la supervisión del cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional realizada por el órgano autonómico competente para asegurar el cumplimiento de las normas técnicas de diseño de la infraestructura, se acreditará ante la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

A estos efectos, con carácter previo a la resolución sobre la autorización de la apertura al tráfico o de sus modificaciones, dicho órgano remitirá un informe a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea en el que consten los datos relativos a la ubicación y usos de la infraestructura, los parámetros de diseño, claves de referencia, tipos de operación y datos identificativos del gestor, la comprobación del cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional y su resultado.

2. La acreditación del cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional en este procedimiento se realizará, según proceda, a través de los medios aceptables de cumplimiento previstos en los artículos 21.1 y 2, o 22, o, previo informe vinculante de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, a través de los medios alternativos de cumplimiento a que se refiere el artículo 21.3.

3. En el plazo máximo de cinco días a contar desde el día siguiente al de recepción del informe previsto en el apartado 1 en el que conste el cumplimiento por la infraestructura de las normas técnicas de seguridad operacional, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea emitirá un informe en el que expresamente se haga constar que, de conformidad con la comprobación realizada por el órgano competente de la comunidad autónoma, queda acreditado el cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional previstas en el capítulo III. Del informe de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea se dará traslado al órgano competente de la comunidad autónoma.

Artículo 24. Procedimiento de comprobación mediante informe de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

1. En los supuestos previstos en el artículo 9.2, letra b), la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, sin perjuicio de pronunciarse sobre cualquier otro extremo que se le

requiera, incorporará al informe al que se refiere dicho precepto el resultado de la comprobación del cumplimiento de las normas técnicas establecidas en este real decreto.

El informe de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea tendrá carácter vinculante en lo que se refiere a la preservación de las competencias estatales.

2. En este procedimiento la acreditación del cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional se realizará a través de los medios previstos en el artículo 21.

3. Sin perjuicio de los recursos que procedan frente al informe de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea conforme a lo previsto en la legislación reguladora del procedimiento administrativo común, este mismo informe se podrá impugnar en el recurso frente a la resolución de la comunidad autónoma que ponga fin al procedimiento al que se haya incorporado.

Artículo 25. *Otros mecanismos de cooperación con las comunidades autónomas.*

1. En los supuestos previstos en el artículo 9, apartados 2 y 3, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y el órgano competente de la comunidad autónoma podrán acordar, mediante la suscripción del correspondiente convenio de colaboración, los mecanismos de cooperación para el ejercicio de las respectivas competencias en la comprobación de las normas técnicas de los aeródromos de uso restringido.

Entre otros mecanismos, la cooperación podrá realizarse mediante la admisión por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea de los informes de comprobación de las normas técnicas emitidos por el órgano competente de la comunidad autónoma a los efectos de la acreditación de dicho cumplimiento, la constitución de grupos de trabajo con este objeto u otros mecanismos adicionales que posibiliten la integración de las respectivas competencias en el seno de los procedimientos que deban sustanciarse ante las respectivas administraciones públicas.

2. Cuando así lo prevea la normativa autonómica que resulte de aplicación o, de conformidad con lo previsto en ella, así lo acuerde el órgano competente de la comunidad autónoma, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá informar sobre el cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional de aeródromos de uso restringido, con carácter previo a la construcción o modificación de la infraestructura.

Sección 2.ª Procedimiento ante la agencia estatal de seguridad aérea

Artículo 26. *Iniciación del procedimiento previo a la apertura al tráfico.*

1. En los supuestos previstos en el artículo 9.3, con carácter previo a la apertura al tráfico del aeródromo el gestor de la infraestructura deberá solicitar a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea la comprobación del cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional y la emisión de la resolución que proceda. Esta solicitud se cursará a través del órgano competente de la comunidad autónoma cuando conforme a lo previsto en la normativa autonómica aplicable ésta deba autorizar la apertura al tráfico de la infraestructura.

2. A la solicitud el gestor acompañará un estudio técnico firmado por facultativo competente, que acredite que el aeródromo, sus instalaciones, sistemas, equipos, servicios y procedimientos cumplen las disposiciones de este real decreto, a través de los medios previstos en el artículo 21.

Este estudio técnico se acompañará de documentación técnica justificativa.

3. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea mantendrá disponible en su página web modelos normalizados de formulario de solicitud y la relación de la documentación que se debe acompañar a ésta.

Artículo 27. *Instrucción y resolución del expediente.*

1. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea analizará la documentación aportada y realizará en cualquier momento del procedimiento, en su caso a través de los mecanismos

de colaboración acordados con la respectiva comunidad autónoma, las inspecciones, verificaciones *in situ*, investigaciones o comprobaciones que considere necesarias para la emisión de la resolución que proceda sobre el cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional de aeródromos de uso restringido.

2. El Director de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea resolverá sobre la solicitud en el plazo máximo de seis meses. Transcurrido ese plazo sin que haya recaído resolución expresa, la solicitud se entenderá desestimada de conformidad con lo previsto en la disposición adicional vigésima novena de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas fiscales, administrativas y del orden social.

3. Las resoluciones del Director de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea serán recurribles en alzada ante el Director de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 de su Estatuto, aprobado por el Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero.

Artículo 28. *Modificación de las condiciones de seguridad operacional del aeródromo.*

1. En los supuestos previstos en el artículo 9.3, cualquier modificación funcional o estructural que pueda afectar a las normas técnicas de seguridad operacional posterior, según sea el caso, a la apertura al tráfico o a la resolución prevista en el artículo anterior, deberá ser comunicada por el gestor aeroportuario a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, a través del órgano competente de la comunidad autónoma cuando ésta deba autorizar la apertura al tráfico de la modificación, como mínimo con un mes de antelación con respecto a la fecha prevista para su puesta en funcionamiento.

En el plazo de 20 días desde la recepción de la comunicación, el Director de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea resolverá si, atendiendo a las modificaciones que pretendan realizarse, es necesario modificar la resolución o informe que acrediten el cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional de aeródromos de uso restringido atendiendo al cambio pretendido.

Siempre que se modifiquen elementos tales como la categoría operativa de la pista de vuelo, la configuración del campo de vuelo, la aeronave determinante del aeródromo u otros cambios sustanciales, estructurales o funcionales, se requerirá la modificación de la resolución.

2. A la comunicación de los cambios en el aeródromo que puedan afectar a las normas técnicas de seguridad operacional de aeródromos restringidos se acompañarán los documentos que justifiquen su sujeción a las normas establecidas en este real decreto y sus disposiciones de desarrollo y aplicación incluido, cuando proceda atendiendo a la naturaleza de las modificaciones que pretendan implantarse, un estudio técnico firmado por facultativo competente que acredite el cumplimiento de las normas técnicas. La no aportación de este estudio, en todo caso, será un requisito subsanable cuando la Agencia Estatal de Seguridad Aérea acuerde la necesidad de comprobación de las modificaciones previstas.

3. Acordada la necesidad de comprobación de que las modificaciones previstas se ajustan a lo previsto en este real decreto, el plazo para resolver y notificar la modificación de la resolución favorable de comprobación del cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional de aeródromos restringidos será de seis meses, transcurrido el cual sin que hubiere recaído resolución expresa, se entenderá que la comprobación del cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional de aeródromos de uso restringido es desfavorable, de conformidad con lo previsto en la disposición adicional vigésima novena de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas fiscales, administrativas y del orden social.

Sección 3.ª Vigencia de la comprobación de las normas técnicas de seguridad operacional y supervisión

Artículo 29. *Vigencia.*

Las resoluciones o informes de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea previstos en este capítulo tendrán vigencia indefinida, en lo que respecta al cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional, sin perjuicio de la supervisión prevista en el artículo siguiente, así como de la revisión que proceda conforme al resultado de ésta.

A estos efectos en los supuestos previstos en el artículo 9.2, cuando conforme a la normativa autonómica de aplicación al procedimiento de autorización de apertura al tráfico del aeródromo de uso restringido o sus ulteriores modificaciones exija su renovación, sólo será preciso recabar el informe de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, cuando proceda previas las actuaciones previstas en el artículo 23.1, cuando el órgano competente de la comunidad autónoma constate modificación de las condiciones en que fueron otorgados dichos informes.

Artículo 30. *Supervisión del mantenimiento de las normas técnicas de seguridad operacional.*

En la supervisión del mantenimiento de las normas técnicas de seguridad operacional serán de aplicación los mecanismos de cooperación institucional a que se refiere el artículo 25.1.

CAPÍTULO VI

Publicación de Información Aeronáutica

Artículo 31. *Publicación de Información Aeronáutica.*

1. En la Publicación de Información Aeronáutica española, en una sección separada y con la advertencia expresa de que antes de planificar su uso el responsable de la operación debe asegurarse que puede hacerlo, dado que, salvo casos de emergencia, estas infraestructuras tienen limitadas las operaciones aéreas específicas que pueden realizarse en ellas y su acceso puede estar restringido a usuarios autorizados, se prestará información sobre:

- a) El nombre del gestor del aeródromo de uso restringido.
- b) La denominación y ubicación del aeródromo.
- c) Las coordenadas del punto de referencia del aeródromo (ARP).

2. Los requisitos de calidad de esta información y el responsable de facilitarlos se establecerán en los acuerdos que suscriba ENAIRE, entidad responsable de la provisión del servicio de información aeronáutica del Estado español.

Disposición adicional única. *Normas autonómicas vigentes.*

La observancia por los helipuertos a los que resulta de aplicación lo dispuesto en el Decreto 248/2000, de 24 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 11/1998, de 5 de noviembre, de helipuertos, de la Generalidad de Cataluña, acredita el cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional establecidas en los artículos 12.2 y 3, 13.2, 14.2, 16, 17.1, 18.1, 19, letra a) y b), y 20 de este real decreto.

La observancia por los aeródromos destinados a aeronaves ultraligeras a los que resulta de aplicación lo dispuesto en el Decreto 94/1986, de 20 de marzo, regulador de los campos de aviación para aeronaves de estructura ultraligera, de la Generalidad de Cataluña, acredita el cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional establecidas en los artículos 12.1, 13.1, 14.1, 15, 16, 17.1, 18.1, 19, letras a) y b), de este real decreto.

Disposición transitoria primera. *Aeródromos de uso restringido autorizados.*

1. Los aeródromos de uso restringido autorizados con anterioridad a la entrada en vigor de este real decreto, podrán mantener la configuración autorizada sin necesidad de introducir modificaciones. Sin embargo, las modificaciones estructurales o funcionales que se realicen con posterioridad a su entrada en vigor deberán ajustarse a lo dispuesto en este real decreto.

2. En el plazo de cuatro meses desde la entrada en vigor de este real decreto, los gestores de los aeródromos a los que se refiere el apartado anterior deberán comunicar a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, en su caso, a través del órgano competente de la comunidad autónoma, su clave de referencia, su clase de performance en el caso de los helipuertos, y las actividades que realizan las aeronaves que en él operan.

3. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea trasladará al Servicio de Información Aeronáutica de ENAIRE la información sobre estos aeródromos al objeto de que por dicha entidad se formalicen los acuerdos a que se refiere el artículo 31.2.

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

Hasta la adopción de la normativa sectorial específica en materia de información aeronáutica que complete el régimen sobre los acuerdos que deben suscribir los proveedores de servicios de información aeronáutica con los originadores de datos, los acuerdos previstos en el artículo 31.2 podrán suscribirse, según proceda, con la Agencia Estatal de Seguridad Aérea o con el órgano competente de la comunidad autónoma, y, en su defecto, con el gestor de la infraestructura.

De no procederse a la suscripción de tales acuerdos, el gestor de la infraestructura estará obligado a facilitar al Servicio de Información Aeronáutica de ENAIRE la información prevista en el artículo 31.1 con el nivel de calidad que, de conformidad con la normativa aplicable, le exija dicho proveedor de servicios de información aeronáutica.

Disposición transitoria tercera. *Disposiciones transitorias en relación con los procedimientos.*

Los procedimientos iniciados antes de la entrada en vigor de este real decreto, continuarán su tramitación conforme a lo previsto en él, conservándose todos los trámites realizados con anterioridad a dicha entrada en vigor y sin que proceda, en ningún caso, retrotraer las actuaciones.

Si no fuera posible continuar la tramitación del procedimiento conforme a lo previsto en este real decreto sin retrotraer las actuaciones, aquél se ajustará a lo dispuesto en la normativa vigente antes de la entrada en vigor de este real decreto.

Disposición final primera. *Modificación del Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, por el que se regula el procedimiento de emisión de los informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos.*

Se introducen las siguientes modificaciones en el Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, por el que se regula el procedimiento de emisión de los informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos:

Uno. Se modifica el artículo 1, apartado 2, que pasa a quedar redactado en los siguientes términos:

«2. Quedan excluidas del ámbito de aplicación de este real decreto, las superficies utilizadas por las aeronaves para atender situaciones de emergencia

sobrevenidas, como operaciones médicas, de lucha contra incendios o búsqueda y salvamento, catástrofes naturales u otras equivalentes.»

Dos. Se modifica el artículo 2, letra b), que pasa a tener la siguiente redacción:

«b) Aeródromo eventual, la superficie apta para el uso de aeronaves que, a juicio del operador, reúne las condiciones mínimas para la seguridad de las operaciones y cuya utilización, salvo cuando se trate de las operaciones a que se refiere el artículo 1.2, no exceda de 40 operaciones anuales, sin sobrepasar 15 al mes.

Cuando el uso de la superficie exceda del previsto en el párrafo anterior, será considerado, a los efectos de este real decreto, como aeródromo de uso restringido.»

Tres. Se modifica el artículo 4.3 que queda redactado como sigue:

«En todo caso la emisión del informe o certificado de compatibilidad favorable previo a la apertura al tráfico de los aeródromos autonómicos no eventuales requerirá que el aeródromo o el helipuerto cuente, según proceda, con el certificado de aeropuerto, la resolución favorable de verificación o comprobación del cumplimiento de las normas técnicas exigibles al aeródromo de que se trate, así como, en su caso, con el informe favorable de comprobación del aeródromo de uso restringido expedidos por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, según lo previsto, respectivamente, en el Reglamento de certificación y verificación de aeropuertos y otros aeródromos de uso público, aprobado por Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, y en el Real Decreto 1070/2015, de 27 de noviembre, por el que se aprueban las normas técnicas de seguridad operacional de aeródromos de uso restringido.

En tales casos, si procede, podrá emitirse el informe o certificado de compatibilidad conforme a lo previsto en el artículo 21.2.»

Cuatro. El apartado 3.2.2. del anexo, queda redactado en los siguientes términos:

«3.2.2 En el caso de aeródromos restringidos de uso privado, relación de usuarios autorizados para el uso del aeródromo y procedimiento establecido para su modificación».

Disposición final segunda. *Modificación de la Orden de 24 de abril de 1986, por la que se regula el vuelo en ultraligero.*

Primero. Se modifican los capítulos II y III de la Orden de 24 de abril de 1986, por la que se regula el vuelo en ultraligero, que pasan a quedar redactados en los siguientes términos:

«CAPÍTULO II

Escuelas de vuelo

Artículo 3. *Autorización de escuela de ultraligeros.*

1. Con carácter previo al inicio de su actividad las escuelas de ultraligeros deberán haber sido autorizadas por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, previa acreditación de los requisitos exigibles conforme a lo previsto en esta orden.

El procedimiento de autorización se iniciará a solicitud del interesado en la que deberá constar las instalaciones, personal y material con que se cuente para el desarrollo de la actividad. Junto a la solicitud se deberá presentar la documentación justificativa de tales extremos.

2. Por resolución del Director de seguridad competente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea se procederá, en el plazo de tres meses a contar desde el día

siguiente al de presentación de la solicitud, a conceder o denegar la solicitud según proceda.

Trascurrido el plazo previsto en el párrafo anterior sin que se haya dictado resolución expresa la solicitud deberá entenderse denegada por silencio administrativo, de conformidad con lo previsto en la disposición adicional vigésima novena de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas fiscales, administrativas y del orden social.

3. La resolución prevista en el apartado 2 no pone fin a la vía administrativa, pudiendo ser recurrida en alzada ante el Director de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea en el plazo de un mes a contar a partir del día siguiente al que se produzca la notificación del acto recurrido, sin perjuicio de la interposición del recurso potestativo de reposición.

Artículo 4. Medios personales y materiales y responsabilidad de la actividad de enseñanza.

1. Las escuelas de ultraligeros deberán acreditar, como mínimo, que operan en un aeródromo que haya acreditado los requisitos de seguridad operacional exigibles para la realización de estas operaciones.

2. Además, las escuelas de ultraligeros deberán disponer, al menos, de los siguientes medios:

- a) Un piloto, titular de una licencia de piloto de ultraligero, con la anotación de la habilitación de instructor, en vigor.
- b) Un ultraligero de doble mando.
- c) Un jefe de vuelos o persona que reúna las condiciones legales para serlo.
- d) Un sistema de comunicaciones por radio, o un sistema de señales.
- e) Un botiquín para asistencia sanitaria de urgencia.

3. Sin perjuicio de las funciones que corresponden al jefe de vuelos conforme a lo previsto en esta orden, las escuelas de ultraligeros desarrollarán su actividad de enseñanza bajo la supervisión y responsabilidad del piloto de ultraligero con habilitación de instructor.

Artículo 5. Otras obligaciones de las escuelas de ultraligeros.

1. Las escuelas de ultraligeros deberán llevar la siguiente documentación:

- a) El libro diario de vuelos, integrado por las hojas de cronometraje en las que se anotarán diariamente los vuelos efectuados por los pilotos y alumnos.
- b) Un parte mensual de actividades de la escuela, en modelo oficial, formulado por el jefe de vuelos, que se remitirá a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea dentro de los quince primeros días del mes siguiente.

2. Además, la autorización de la escuela de ultraligeros, expedida por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, deberá figurar en sitio perfectamente visible en sus dependencias.

CAPÍTULO III

Actividad

Artículo 6. Jefe de vuelos.

Las infraestructuras en las que pretendan operar ultraligeros deberán disponer de un jefe de vuelos de ultraligeros que acredite los siguientes requisitos:

- a) Ser mayor de edad y titular de una licencia de piloto de ultraligero en vigor, con experiencia acreditada ante la Dirección General de Aviación Civil.
- b) Acreditar, al menos, cien horas de vuelo.

Artículo 7. *Funciones del jefe de vuelos.*

1. Corresponden al jefe de vuelos las funciones siguientes, en orden a la supervisión de las actividades de vuelo:

- a) Determinar el comienzo y fin de los vuelos.
- b) Verificar que los vuelos se desarrollen de acuerdo con la normativa vigente.
- c) Determinar los procedimientos de la operación y la pista en servicio.
- d) Establecer el orden de los vuelos.
- e) Establecer las comunicaciones aire-tierra y viceversa o la colocación de las señales.
- f) Autenticar, con su firma y el sello del aeródromo, los certificados y el registro de tiempo de cada uno de los vuelos de los pilotos de ultraligero que operen en la infraestructura.

2. Al jefe de vuelos de una escuela de ultraligeros le corresponde la realización de las siguientes funciones:

- a) Responsabilizarse, con su firma, de la hoja de cronometraje al finalizar los vuelos realizados en la escuela, comprobando la exactitud de las anotaciones.
- b) Realizar los vuelos de prueba relacionados con el mantenimiento y la seguridad en el vuelo de los ultraligeros de la escuela. Esta atribución podrá ser delegada en un piloto de ultraligero expresamente autorizado por el jefe de vuelos para dicha operación.

Artículo 8. *Operación de los ultraligeros.*

1. Las operaciones de ultraligeros, además de despegar o aterrizar desde aeródromos que acrediten el cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional exigibles a la infraestructura para la operación de estas aeronaves, conforme a los procedimientos previstos en la normativa de aplicación y contar con la autorización del gestor de la infraestructura, están sujetas a los siguientes requisitos específicos:

- a) El uso de arnés o cinturón de seguridad para la práctica del vuelo.
- b) Operar a una altura máxima del vuelo no superior a 300 metros sobre tierra o agua.
- c) Operar fuera de los espacios aéreos controlados, restringidos, prohibidos, sobre zonas peligrosas activadas, zonas urbanas y aglomeraciones de personas.
- d) Operar en condiciones meteorológicas de vuelo visual diurno.

2. Con carácter excepcional, por causa justificada y previa petición razonada ante la Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrán dejarse en suspenso algunas de las limitaciones operativas a que se refiere el apartado 1.»

Segundo. Los preceptos modificados en el punto anterior podrán ser objeto de reforma por orden del Ministro de Fomento.

Disposición final tercera. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de las competencias exclusivas en materia de control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo, que atribuye al Estado el artículo 149.1. 20ª de la Constitución.

Disposición final cuarta. *Desarrollo y aplicación.*

1. Se habilita al Ministro de Fomento para dictar las disposiciones necesarias para el desarrollo de este real decreto, y, en particular, para actualizar los medios aceptables de cumplimiento teniendo en cuenta, en lo que proceda, las correspondientes enmiendas del

Anexo 14, Aeródromos, del Convenio para la Aviación Civil Internacional, o cuando se estime conveniente por criterios técnicos.

Asimismo, se habilita al Ministro de Fomento para establecer los medios aceptables de cumplimiento exigibles a categorías específicas de aeródromos de uso restringido tales como altipuestos o pistas de montaña e hidroaeródromos.

2. Se habilita al Director General de Aviación Civil para que, a iniciativa de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y teniendo en cuenta las prescripciones y recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y los organismos internacionales de los que forme parte el Estado español, dicte mediante circular aeronáutica, las disposiciones de carácter secundario y contenido técnico que completen y precisen la aplicación de las normas técnicas de seguridad operacional de aeródromos de uso restringido.

3. El Director de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá aprobar las guías técnicas de orientación para la aplicación de los medios aceptables de cumplimiento, así como las directrices para la elaboración del estudio aeronáutico de seguridad previsto en el artículo 21.3.

Disposición final quinta. *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, el 27 de noviembre de 2015.

FELIPE R.

La Ministra de Fomento,
ANA MARÍA PASTOR JULIÁN