

buque ao que substitúe, pero non obterá para si, durante o tempo que pesque ao abeiro da substitución, ningún período.

3. A substitución definitiva dun buque por outro poderase facer para un ou todos os acordos en que pescaba o buque, e non se poderán separar os períodos, dentro dun mesmo acordo pesqueiro, en función das diferentes modalidades.

4. As novas construcións de buques conservarán todos os períodos xerados nas distintas modalidades do buque achegado como baixa, en todos e cada un dos acordos en que pescase. No suposto de achegar como baixa dous ou máis buques para unha nova construción, o buque novo conservará os períodos pertencentes ao que maior número de períodos tivese.

#### Artigo 7. *Xeración de períodos.*

1. A Dirección Xeral de Recursos Pesqueiros da Secretaría Xeral de Pesca Marítima recoñeceralle a cada buque os períodos que lle correspondan en función das licenzas obtidas na zona de pesca de cada país terceiro ao abeiro dos acordos pesqueiros.

2. No suposto de que para un período dado o número de solicitantes de licenza superase as posibilidades asignadas a España, a non utilización da licenza por parte dalgún dos buques que a obtivese terá as seguintes consecuencias:

a) Buques dedicados a especies demersais: a perda da acumulación de períodos xerados nese caladoiro e modalidade, salvo causa de forza maior debidamente xustificada e aprobada pola Dirección Xeral de Recursos Pesqueiros da Secretaría Xeral de Pesca Marítima, sen prexuízo do establecido no artigo 23.4 da Lei 3/2001, do 26 de marzo, de pesca marítima do Estado.

b) Buques palangreiros dedicados a especies peláxicas altamente migratorias: a perda do dereito preferencial á renovación da licenza, sen implicar a perda de historicidade recollida no parágrafo anterior.

3. Os buques sinistrados ou afundidos, ou os inactivos debido a obras de modernización ou reparación, por causa de forza maior, suficientemente acreditada, poderán seguir xerando períodos sempre que lles correspondese a obtención de licenza en augas dun país terceiro. Para iso, os armadores, por si mesmos ou a través das entidades asociativas que os representen, deberán solicitar o recoñecemento expreso dos ditos períodos á Dirección Xeral de Recursos Pesqueiros da Secretaría Xeral de Pesca Marítima. En ningún caso se poderán superar os períodos correspondentes a dous anos completos no suposto de afundimento ou perda total do buque e os períodos correspondentes a seis meses no suposto de reparación por causa de forza maior.

#### Artigo 8. *Normativa aplicable.*

Aos buques que obteñan unha licenza ao abeiro dos acordos asinados pola Unión Europea e os países terceiros, seranlles de aplicación as disposicións dos citados acordos, sen prexuízo da normativa comunitaria e nacional.

#### Artigo 9. *Infraccións e sancións.*

O incumprimento do establecido neste real decreto será sancionado conforme o previsto no título V da Lei 3/2001, do 26 de marzo, de pesca marítima do Estado.

#### Disposición derradeira primeira. *Título competencial.*

Este real decreto dítase ao abeiro do disposto no artigo 149.1.19.<sup>a</sup> da Constitución, que lle atribúe ao Estado a competencia exclusiva en materia de pesca marítima.

#### Disposición derradeira segunda. *Facultades de execución e desenvolvemento.*

Facúltase o ministro de Agricultura, Pesca e Alimentación para ditar cantas disposicións sexan necesarias para a execución e o desenvolvemento do disposto neste real decreto.

Dado en Madrid o 25 de xuño de 2004.

JUAN CARLOS R.

A ministra de Agricultura, Pesca  
e Alimentación,  
ELENA ESPINOSA MANGANA

## MINISTERIO DA PRESIDENCIA

**12699** *ORDE PRE/2220/2004, do 6 de xullo, pola que se introducen modificacións no Regulamento da circulación aérea con motivo de innovacións técnicas e actualizacións por acordos rexionais de navegación aérea.* («BOE» 163, do 7-7-2004.)

A disposición derradeira primeira do Real decreto 57/2002, do 18 de xaneiro, polo que se aproba o Regulamento de circulación aérea, faculta os ministros de Defensa e de Fomento para introducir, con suxeición ao disposto na Orde da Presidencia do Goberno do 8 de novembro de 1979, pola que se crea a Comisión Interministerial prevista no artigo 6.º do Real decreto lei 12/1978, do 27 de abril, sobre fixación e delimitación de facultades entre os ministerios de Defensa e de Fomento, en materia de aviación, cantas modificacións de carácter técnico foren precisas para a adaptación das operacións de voo ás innovacións técnicas que se produzan, e especialmente ao disposto na normativa contida nos anexos de OACI e nos tratados e convenios internacionais de que España sexa parte.

Como consecuencia de innovacións técnicas e acordos rexionais de navegación aérea que afectan o sistema anticollisión de a bordo, procedementos de continxencia en voo por descenso de emerxencia, fallo de comunicacións e interferencia ilícita, a Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) introduciu modificacións no seu Documento 7030 (Procedementos suplementarios rexionais) e no Documento 8168 (Procedementos para os servizos de navegación aérea-operación de aeronaves), e no anexo 2 (Regulamento do aire) e anexo 6 (Operación de aeronaves) ao Convenio de Aviación Civil Internacional; así como a Organización Europea para a Seguridade da Navegación Aérea (Eurocontrol) no Plan de Acción Estratéxico de Seguridade para a Mellora da Seguridade da Xestión de Tránsito Aéreo, organizacións das cales España é Estado membro.

A incorporación ao ordenamento español das citadas modificacións exige a modificación do Regulamento de circulación aérea nos termos recollidos nesta orde, en cuxa tramitación se cumpriu co disposto na Orde da Presidencia do Goberno do 8 de novembro de 1979, pola que se crea a Comisión Interministerial de Defensa e Transportes, modificada pola Orde da Presidencia do Goberno do 11 de febreiro de 1985, na actualidade Comisión Interministerial entre Defensa e Fomento de acordo coa disposición adicional quinta da Lei 21/2003, do 7 de xullo, de seguridade aérea.

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

**Artigo 1. Modificacións ao libro segundo do Regulamento de circulación aérea.**

Modifícanse os puntos 2.3.6.5.2.1, 2.3.6.5.2.2, e 2.3.7.2.2 do capítulo 3 do Libro Segundo do Regulamento de circulación aérea, aprobado polo Real decreto 57/2002, do 18 de xaneiro, que quedan redactados nos termos seguintes:

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

- a) fará funcionar o transpondedor en Código 7600;
- b) proseguirá o seu voo en condicións meteorolóxicas de voo visual ou de voo visual nocturno, segundo corresponda;
- c) aterrará no aeródromo adecuado máis próximo; e
- d) notificará a súa chegada, polo medio máis rápido, á dependencia apropiada do control de tránsito aéreo.

2.3.6.5.2.2 Se a aeronave con fallo de comunicacións en voo controlado opera en condicións meteorolóxicas de voo por instrumentos, ou se as condicións son tales que non é posible terminar o voo de acordo co prescrito en 2.3.6.5.2.1, observaranse os procedementos seguintes de acordo ao espazo aéreo onde se desenvolve o dito voo.

Nota: as aeronaves equipadas con respondedor que experimenten unha falla de comunicacións, farán funcionar o respondedor SSR no Modo A, Código 7600.

2.3.6.5.2.2.1 A aeronave (1), a menos que se prescriba doutro modo con base nun acordo rexional de navegación aérea, nas FIR/UIRs Barcelona e Madrid,

- a) fará funcionar o transpondedor en Código 7600;
- b) manterá por un período de 7 minutos a última velocidade e nivel asignados, ou a altitude mínima de voo se esta é superior ao último nivel asignado. O período de 7 minutos comeza:

1) se opera nunha ruta sen puntos de notificación obrigatoria ou se recibiu instrucións para omitir os informes de posición:

- i) no momento en que se alcance o último nivel asignado ou a altitude mínima de voo, ou
- ii) no momento en que se faga funcionar o transpondedor en Código 7600, o que sexa máis tarde; ou

2) se opera nunha ruta con puntos de notificación obrigatoria e non recibiu instrucións para omitir os informes de posición:

- i) no momento en que se alcance o último nivel asignado ou a altitude mínima de voo, ou
- ii) á hora estimada previamente notificada polo piloto para o punto de notificación obrigatoria, ou
- iii) á hora en que non se puido notificar a posición sobre un punto de notificación obrigatoria,

o que sexa máis tarde;

Nota: O período de 7 minutos é para permitir as medidas necesarias de control de tránsito aéreo e de coordinación.

(1) Refírese a todos os voos controlados.

c) despois, axustará o nivel e a velocidade de acordo co plan de voo presentado;

Nota: No que se refire aos cambios de niveis e velocidade, empregárase o plan de voo presentado, que é o plan de voo tal como foi presentado a unha dependencia ATS polo piloto ou o seu representante designado, sen ningún cambio subseguinte.

d) se está recibindo guía vectorial radar ou está procedendo desprazado de ruta RNAV sen límite especificado, dirixirase da maneira máis directa para reincorporarse á ruta do plan de voo actualizado antes do seguinte punto significativo, tendo en conta a altitude de voo mínima aplicable;

Nota: No que se refire á ruta a voar ou a hora en que empezará o descenso cara ao aeródromo de chegada, empregárase o plan de voo actualizado, que é o plan de voo, incluídas as modificacións, se as hai, que resultan de incorporar autorizacións posteriores.

e) proseguirá segundo a ruta de plan de voo actualizado ata a axuda para a navegación que corresponda designada para servir ao aeródromo de destino e, cando sexa necesario para asegurar que se satisfagan os requisitos sinalados en f), manterase en circuíto de espera sobre esta axuda ata iniciar o descenso;

f) iniciará o descenso desde a axuda para a navegación especificada en e) á última hora prevista de aproximación recibida e da que se xustifícase recepción, ou o máis cerca posible da dita hora; ou se non se recibiu e xustificou recepción da hora prevista de aproximación, iniciará o descenso á hora prevista de chegada resultante do plan de voo actualizado ou o máis cerca posible da dita hora;

g) completará un procedemento normal de aproximación por instrumentos especificado para a axuda de navegación designada; e

h) aterrará, de ser posible, dentro dos 30 minutos seguintes á hora prevista de chegada especificada en f) ou á hora prevista de aproximación de que ultimamente se xustifícase recepción, o que resulte máis tarde.

Nota. Recórdase aos pilotos que a aeronave pode non estar nunha área de cobertura radar secundario de vixilancia.

2.3.6.5.2.2.2 A aeronave (1), a menos que se prescriba doutro modo con base nun acordo rexional de navegación aérea, na FIR/UIR Canarias (2),

a) manterá o último nivel e velocidade asignados, ou a altitude mínima de voo, se esta é superior, por un período de 20 minutos desde o momento en que a aeronave deixe de notificar a súa posición ao pasar por un punto de notificación obrigatoria e despois dese período de 20 minutos axustará o nivel e velocidade conforme o plan de voo presentado;

b) proseguirá segundo a ruta do plan de voo actualizado ata a axuda para a navegación que corresponda e que fose designada para servir ao aeródromo de destino e, cando sexa necesario para asegurar que se satisfagan os requisitos sinalados no inciso c) seguinte, a aeronave manterase en circuíto de espera sobre esta axuda ata iniciar o descenso;

(1) Como o proban as condicións meteorolóxicas prescritas 2.3.6.5.2.1 refírese a todos os voos controlados, mentres que 2.3.6.5.2.2 comprende unicamente os voos IFR.

(2) Agás nos casos previstos en 2.3.6.5.2.2.3.

(3) A subministración de control de tránsito aéreo a outras aeronaves que voen no espazo aéreo en cuestión, basearase na premisa de que unha aeronave que experimente falla das comunicacións observará as disposicións 2.3.6.5.2.2.

c) iniciará o descenso desde a axuda para a navegación especificada en b), á última hora prevista de aproximación recibida e da que se xustificase recepción, ou o máis cerca posible da dita hora; ou se non se recibiu e xustificou recepción da hora prevista de aproximación, iniciará o descenso á hora prevista de chegada resultante do plan de voo actualizado ou o máis cerca posible da dita hora;

d) realizará un procedemento normal de aproximación por instrumentos especificado para a axuda de navegación designada; e

e) aterrará, de ser posible, dentro dos 30 minutos seguintes á hora prevista de chegada especificada en c) ou a hora prevista de aproximación de que ultimamente se xustificase recepción, o que resulte máis tarde.

2.3.6.5.2.2.3 A autoridade competente poderá establecer e publicar en AIP as partes do espazo aéreo da FIR/UIR Canarias onde sexan de aplicación os procedementos recollidos en 2.3.6.5.2.2.1.

2.3.7.2.2 Cando unha aeronave obxecto dun acto de interferencia ilícita deba apartarse da derrota asignada ou do nivel de cruceiro asignado, sen poder establecer contacto radiotelefónico co ATS, o piloto ao mando deberá, de ser posible:

a) tratar de radiodifundir advertencias na frecuencia VHF de urxencia e noutras frecuencias apropiadas a menos que a situación a bordo da aeronave lle dite outro modo de proceder. De ser conveniente e se as circunstancias o permiten, tamén recorrerá para iso a outro equipo como transpondedores de a bordo, enlaces de datos etc.; e

b) continuar o voo de conformidade cos procedementos suplementarios rexionais especiais para contencións en voo, se se estableceron; ou

c) se non estivesen establecidos procedementos rexionais aplicables ao caso, continuar o voo a un nivel que difira dos niveis de cruceiro utilizados normalmente polos voos IFR en:

1. 150 m (500 ft) nunha zona en que se aplican mínimos de separación vertical de 300 m (1.000 ft), ou

2. 300 m (1.000 ft) nunha zona en que se aplican mínimos de separación vertical de 600 m (2.000 ft); e

d) tomar as medidas indicadas en 2.3.8 cando a aeronave sexa interceptada mentres é obxecto dun acto de interferencia ilícita.»

#### Artigo 2. *Modificacións ao libro terceiro do Regulamento de circulación aérea.*

Modifícase o punto 3.2.25 do capítulo 2 do Libro Terceiro do Regulamento de circulación aérea, aprobado polo real decreto mencionado anteriormente, que queda redactado nos termos seguintes:

«3.2.25 Establecemento de requisitos de levar a bordo transpondedores de notificación da altitude de presión e do seu funcionamento, así como dos sistemas anticolidión de a bordo.

A autoridade competente fixará os requisitos para levar a bordo transpondedores de notificación da altitude de presión e para o seu funcionamento, así como dos sistemas anticolidión de a bordo, en partes determinadas do espazo aéreo.

Nota: A finalidade desta disposición é aumentar a eficacia dos servizos de tránsito aéreo e dos sistemas de anticolidión de a bordo.»

#### Artigo 3. *Modificacións ao libro cuarto do Regulamento de circulación aérea.*

Modifícanse os puntos 4.3.16.4 e 4.3.17.3 do capítulo 3 do libro cuarto do Regulamento de circulación aérea, aprobado polo real decreto mencionado anteriormente, que quedan redactados nos termos seguintes:

«4.3.16.4 Descenso de emerxencia.

4.3.16.4.1 Cando se teña noticia de que unha aeronave está realizando un descenso de emerxencia a través doutro tránsito, tomaranse inmediatamente todas as medidas posibles para salvagardar todas as aeronaves afectadas.

Cando se crea necesario, as dependencias de control de tránsito aéreo difundirán enseguida unha mensaxe de emerxencia por medio da radioaxuda correspondente, ou se non fose posible, pedirán ás estacións de comunicacións apropiadas que o transmitan inmediatamente.

Nota: Neste sentido, o termo radioaxuda non se limita a radioaxudas á navegación, senón que recolle os sistemas radioeléctricos apropiados en xeral.

4.3.16.4.2 Procedementos específicos aplicables nas FIR/UIRs de Barcelona e Madrid.

4.3.16.4.2.1 Medidas que debe tomar o piloto ao mando.

4.3.16.4.2.1.1 Cando unha aeronave que opera como voo controlado experimente unha descompresión repentina ou anomalía similar que requira un descenso de emerxencia, a aeronave afectada deberá, se é posible:

a) Desviarse da ruta ou traxectoria asignada antes de iniciar o descenso de emerxencia;

b) Informar, tan pronto como sexa posible, do descenso de emerxencia á pertinente dependencia de control de tránsito aéreo;

c) Seleccionar no transpondedor o código 7700 e seleccionar o modo emerxencia no sistema de vixilancia dependente automática (ADS)/sistema de comunicacións por enlace de datos controlador-piloto (CPDLC), en caso en que sexa aplicable;

d) Acender as luces exteriores da aeronave;

e) Manter vixilancia sobre os conflitos de tránsito tanto por medio da observación visual como polo ACAS (se a aeronave dispón do dito equipo); e

f) Coordinar as accións posteriores coa dependencia ATC pertinente.

4.3.16.4.2.1.2 A aeronave non descenderá por debaixo da altitude mínima máis baixa publicada, que lle asegura unha separación mínima vertical de 300 metros (1.000 pés) ou 600 metros (2.000 pés) en terreo montañoso por encima de todos os obstáculos situados na dita área.

4.3.16.4.2.2 Medidas que debe tomar a dependencia de control do tránsito aéreo.

4.3.16.4.2.2.1 Tan pronto como se teña noticia de que unha aeronave está levando a cabo un descenso de emerxencia, as dependencias de control de tránsito aéreo darán aviso de recepción da emerxencia mediante radiotelefonía (RTF) e emprenderán todas as accións necesarias para salvagardar a seguridade de todas as aeronaves afectadas.

4.3.16.4.2.2.2 En particular poden, se a situación así o require:

a) Suxerirlle á aeronave que efectúa o descenso de emerxencia que voe, se lle é posible, un rumbo determinado co obxecto de obter a separación necesaria respecto ao resto de aeronaves afectadas;

b) Informar a aeronave sobre o valor da altitude mínima para a área de operación, xunto co valor de presión de QNH para o axuste do altímetro, só no caso en que a altitude a que o piloto estabilizase a aeronave sexa inferior á dita altitude mínima;

c) Tan pronto como sexa posible, proporcionar a separación adecuada con outros tránsitos en conflito, ou subministrarlle información de tránsito esencial, o que corresponda.

4.3.16.4.2.2.3 Cando se considere necesario, o control do tránsito aéreo emitirá, ou encargará de que se emita, mediante radiodifusión, unha mensaxe de emerxencia para alertar sobre o descenso de emerxencia ao resto de aeronaves afectadas.

4.3.17.3 Se a aeronave non indica que pode recibir e xustificar recepción das transmisións, manterase unha separación entre a aeronave que teña o fallo de comunicacións e as demais, supondo que a aeronave fará o seguinte:

4.3.17.3.1 Se en voo controlado opera en condicións meteorolóxicas de voo visual ou de voo visual nocturno, a menos que se prescriba doutro modo con base nun acordo rexional de navegación aérea:

- a) fará funcionar o transpondedor en código 7600;
- b) proseguirá o seu voo en condicións meteorolóxicas de voo visual ou de voo visual nocturno, segundo corresponda;
- c) aterrará no aeródromo adecuado máis próximo; e
- d) notificará a súa chegada, polo medio máis rápido, á dependencia apropiada do control de tránsito aéreo.

4.3.17.3.2 Nas FIR/UIR Barcelona e Madrid, a menos que se prescriba doutro modo con base nun acordo rexional de navegación aérea, se en voo IFR opera en condicións meteorolóxicas de voo por instrumentos ou cando as condicións sexan tales que non pareza posible terminar o voo de acordo co prescrito arriba en 4.3.17.3.1:

- a) fará funcionar o transpondedor en Código 7600;
- b) manterá por un período de 7 minutos a última velocidade e nivel asignados, ou a altitude mínima de voo se esta é superior ao último nivel asignado. O período de 7 minutos comeza:

1) se opera nunha ruta sen puntos de notificación obrigatoria ou se recibiu instrucións para omitir os informes de posición:

- i) no momento en que se alcance o último nivel asignado ou a altitude mínima de voo, ou
- ii) no momento en que se faga funcionar o transpondedor en Código 7600, o que sexa máis tarde; ou

2) se opera nunha ruta con puntos de notificación obrigatoria e non recibiu instrucións para omitir os informes de posición:

- i) no momento en que se alcance o último nivel asignado ou a altitude mínima de voo, ou
- ii) á hora estimada previamente notificada polo piloto para o punto de notificación obrigatoria, ou
- iii) á hora en que non se puido notificar a posición sobre un punto de notificación obrigatoria,

o que sexa máis tarde;

c) despois, axustará o nivel e a velocidade de acordo co plan de voo presentado;

d) se está recibindo guía vectorial radar ou está procedendo desprazado de ruta RNAV sen límite especificado, dirixirase da maneira máis directa para reincor-

porarse á ruta do plan de voo actualizado antes do seguinte punto significativo, tendo en conta a altitude de voo mínima aplicable;

e) proseguirá segundo a ruta de plan de voo actualizado ata a axuda para a navegación que corresponda designada para servir ao aeródromo de destino e, cando sexa necesario para asegurar que se satisfagan os requisitos sinalados en f), manterase en circuíto de espera sobre esta axuda ata iniciar o descenso;

f) iniciará o descenso desde a axuda para a navegación especificada en e) á última hora prevista de aproximación recibida e da que se xustificase recepción, ou o máis cerca posible da dita hora; ou se non se recibiu e xustificou recepción da hora prevista de aproximación, iniciará o descenso á hora prevista de chegada resultante do plan de voo actualizado ou o máis cerca posible da dita hora;

g) completará un procedemento normal de aproximación por instrumentos especificado para a axuda de navegación designada; e

h) aterrará, de ser posible, dentro dos 30 minutos seguintes á hora prevista de chegada especificada en f) ou á hora prevista de aproximación de que ultimamente se xustificase recepción, o que resulte máis tarde.

4.3.17.3.3 Na FIR/UIR Canarias, a menos que se prescriba doutro modo con base nun acordo rexional de navegación aérea, se en voo IFR opera en condicións meteorolóxicas de voo por instrumentos ou cando as condicións sexan tales que non pareza posible terminar o voo de acordo co prescrito arriba en 4.3.17.3.1

a) manterá o último nivel e velocidade asignados, ou a altitude mínima de voo, se esta é superior, por un período de 20 minutos desde o momento en que a aeronave deixe de notificar a súa posición ao pasar por un punto de notificación obrigatoria e despois dese período de 20 minutos axustará o nivel e velocidade conforme o plan de voo presentado;

b) proseguirá segundo a ruta do plan de voo actualizado ata a axuda para a navegación que corresponda e que fose designada para servir ao aeródromo de destino e, cando sexa necesario para asegurar que se satisfagan os requisitos sinalados no inciso c) seguinte, a aeronave manterase en circuíto de espera sobre esta axuda ata iniciar o descenso;

c) iniciará o descenso desde a axuda para a navegación especificada en b), á última hora prevista de aproximación recibida e da que se xustificase recepción, ou o máis cerca posible da dita hora; ou se non se recibiu e xustificou recepción da hora prevista de aproximación, iniciará o descenso á hora prevista de chegada resultante do plan de voo actualizado ou o máis cerca posible da dita hora;

d) realizará un procedemento normal de aproximación por instrumentos especificado para a axuda de navegación designada; e

e) aterrará, de ser posible, dentro dos 30 minutos seguintes á hora prevista de chegada especificada en c) ou a hora prevista de aproximación de que ultimamente se xustificase recepción, o que resulte máis tarde.

Nota: a autoridade competente poderá establecer e publicar en AIP as partes do espazo aéreo da FIR/UIR Canarias onde sexan de aplicación os procedementos recollidos en 4.3.17.3.2.»

#### Artigo 4. *Supresións.*

Suprímense os puntos 2.3.6.5.2.3 e 2.3.6.5.2.4 do capítulo 3 do libro segundo do Regulamento de circulación aérea, aprobado polo real decreto mencionado anteriormente.