

III. Otras disposiciones

MINISTERIO DE HACIENDA

11771 *RESOLUCIÓN de 9 de Junio de 2003, de Loterías y Apuestas del Estado, por la que se hace público la combinación ganadora, el número complementario y el número del reintegro de los sorteos de la Lotería Primitiva celebrados los días 5 y 7 de Junio de 2003 y se anuncia la fecha de celebración de los próximos sorteos.*

En los sorteos de la Lotería Primitiva celebrados los días 5 y 7 de Junio de 2003, se han obtenido los siguientes resultados:

Día 5 de Junio de 2003.

Combinación Ganadora: 31, 9, 2, 8, 22, 43.

Número Complementario: 15.

Número del Reintegro: 8.

Día 7 de Junio de 2003.

Combinación Ganadora: 4, 23, 13, 33, 6, 43.

Número Complementario: 31.

Número del Reintegro: 2.

Los próximos sorteos que tendrán carácter público, se celebrarán los días: 12 y 14 de Junio de 2003 a las 21,30 horas en el Salón de sorteos de Loterías y Apuestas del Estado, sito en la calle de Guzmán el Bueno, 137 de esta Capital.

Madrid, 9 de Junio de 2003.—El Director general, P. S. (R. D. 2069/99, de 30 del 12), el Director de Producción, Enrique Cuadrado Chico.

MINISTERIO DE FOMENTO

11772 *RESOLUCIÓN de 27 de mayo de 2003, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se aprueba la Instrucción Circular n.º 11-23C, sobre limitación de operación comercial de aeronaves con registro extranjero.*

1. *Objeto.*—El objeto de la presente Instrucción Circular es el de establecer los requisitos y condiciones de operación de aeronaves de registro extranjero que pretendan operar temporalmente con carácter comercial dentro del territorio español, y a las que debido a las características de su proceso de certificación y/o como resultado de su proceso de inspección, deban imponérseles ciertas restricciones.

La revisión B de esta Instrucción Circular tuvo lugar en junio de 2000 para corregir un error material en la transcripción de una de las matrículas relacionadas en el apartado 6. La presente revisión C tiene como fin adaptar su contenido al de la nueva Resolución de la Dirección General de Aviación Civil relativa al uso por las compañías españolas de estas aeronaves en operaciones de extinción de incendios forestales, adoptada el presente año 2003.

2. *General.*—Las aeronaves afectadas por la presente Instrucción Circular, deberán estar amparadas por un Certificado de Aeronavegabilidad en vigor, adecuado a la actividad que se pretende, y que en cualquier caso deberá estar respaldado por un Certificado de Tipo emitido por la Autoridad del Estado de diseño/fabricación.

3. *Aplicabilidad.*—Esta Instrucción Circular es de aplicación a aquellas aeronaves que cumpliendo lo establecido en el apartado 2) anterior se encuentren afectadas por alguna de las siguientes situaciones:

3.1 Dispongan de un Certificado de Aeronavegabilidad Restringido, o

3.2 Dispongan de un Certificado de Aeronavegabilidad sin restricciones procedente de un país con el cual no se tiene experiencia en la Convalidación de Certificados de Tipo o Aeronavegabilidad, o amparado en un Certificado de Tipo emitido con arreglo a un código de aeronavegabilidad no aceptado por la DGAC. o

3.3 Que como resultado de su proceso de inspección así lo aconsejen razones técnicas.

4. *Restricciones.*—Con la excepción aplicable a las aeronaves que se detallan en el punto 6 posterior, cuya operación estará limitada a lo en él establecido, las aeronaves afectadas por la presente Instrucción Circular estarán sujetas a las siguientes limitaciones operativas:

4.1 No podrán utilizarse para el transporte de pasajeros o carga, ni para el traslado de personas, ni podrán llevar a bordo ningún ocupante distinto de la tripulación mínima de vuelo.

4.2 No podrán efectuar vuelos sobre aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados, o sobre aglomeraciones de personas al aire libre, excepto cuando dispongan de una autorización de la Dirección General de Aviación Civil para un fin determinado, o para la ejecución de maniobras autorizadas de aproximación y despegue en aeródromos, aeropuertos y helipuertos.

5. *Otras referencias.*—Asimismo, será de aplicación para el objeto de la presente Instrucción Circular cualquier otra disposición en vigor relacionada con este tipo de aeronaves y su operación.

6. *Disposición transitoria primera.*—Dentro de un periodo que expira el 31-12-2003, podrá permitirse la operación de aeronaves tipo SOKOL W3, siempre que correspondan a algunas de las siguientes matrículas:

SP-SUA, SP-SUB, SP-SUC, SP-SUF, SP-SUG, SP-SUH, SP-SUI, SP-SUK, SP-SUL, SP-SUM, SP-SUN, SP-SUO, SP-SUP, SP-SUR, SP-SUS, SP-SUT, SP-SUY, SP-SUZ, SP-SUW, SP-SXU, SP-SYA, SP-SYB, SP-SYC, SP-SYD, SP-SYG, y SP-SYI

y siempre que:

se destinen a operaciones con fines de extinción de incendios forestales, y

estén cubiertas por el certificado de operador aéreo de la misma compañía autorizada por la DGAC antes del 31-12-98, y

superen satisfactoriamente a juicio de la Dirección General de Aviación Civil, de forma individualizada, las evaluaciones técnicas que se determinen, con carácter previo a su autorización,

Con carácter excepcional y únicamente durante el periodo indicado, podrá aplicarse a estas aeronaves, en lugar de lo indicado en el apartado 4.1, la siguiente limitación operativa:

No podrán utilizarse para el transporte de personas o carga, exceptuándose el personal o equipos imprescindibles para desarrollar las actividades a realizar, como es el caso del transporte de vigilantes, cuadrillas forestales o equipos necesarios para la lucha contra incendios desde la base de operaciones hasta el lugar del mismo.

7. *Disposición transitoria segunda.*—Lo establecido en el apartado 4.1 de esta Instrucción Circular no será de aplicación a aquellas aeronaves que, disponiendo de Certificado de Aeronavegabilidad Restringido emitido por un Estado miembro del Espacio Económico Europeo o con el que España haya firmado un Acuerdo Bilateral sobre Aeronavegabilidad y cumpliendo lo establecido en el apartado 2 anterior, a la fecha de entrada en vigor de esta Instrucción Circular tuvieran contrato en vigor con una Administración Pública para labores de extinción de incendios forestales antes del 1/1/2003, hasta el fin de sus contratos respectivos y en cualquier caso hasta el 31/12/2005, las cuales estarán sujetas, además de lo establecido en el apartado 4.2) anterior a la siguiente limitación operativa:

7.1 No podrán utilizarse para el transporte de personas o carga con fines mercantiles, exceptuándose el personal o equipos imprescindibles para desarrollar las actividades a realizar, como es el caso del transporte de vigilantes, cuadrillas forestales o equipos necesarios para la lucha contra incendios desde la base de operaciones hasta el lugar del mismo.

8. *Disposición final.*—En cualquier caso la utilización de las aeronaves afectadas por la presente Instrucción Circular estará sujeta a la correspondiente autorización de la DGAC, previa verificación e inspección técnica de acuerdo a los procedimientos establecidos, y se registrará por lo previsto en la Resolución de la Dirección General de Aviación Civil de 27 de Mayo de 2003 cuando su empleo sea con fines de extinción de incendios forestales.

9. *Disposición derogatoria.*—La presente Instrucción Circular sustituye a la Instrucción Circular 11-23 B de 27 de junio de 2000.

10. *Efecto.*—La presente Instrucción Circular tendrá efectos a partir del día de la fecha.

Madrid, 27 de mayo de 2003.—El Director General, Ignacio Estaún y Díaz de Villegas.

11773 RESOLUCIÓN de 27 de mayo de 2003, de la Dirección General de Aviación Civil, relativa al uso por las compañías españolas de aeronaves de matrícula extranjera en operaciones de extinción de incendios forestales.

Mediante resolución de esta Dirección General de fecha 26 de Mayo de 1999, se establecieron los criterios de aplicación y el formato de solicitud para autorizar a las compañías aéreas españolas la utilización de aeronaves registradas en otros Estados, arrendadas temporalmente con fines de prevención y extinción de incendios forestales. Dicha resolución fue adoptada en función de las consideraciones que seguidamente se reproducen:

«En el contexto de la aviación comercial actual, constituye una práctica internacionalmente aceptada que las compañías aéreas recurran al arrendamiento temporal de aeronaves de otras compañías para hacer frente a los períodos de máxima demanda, sin que tales aeronaves pierdan, por motivos de economía y operatividad, el registro de su Estado de origen cuando se trata de arrendamientos de breve duración celebrados entre compañías de distintos países.

Esta práctica comercial, comúnmente sujeta a la aprobación de las Autoridades de Aviación Civil afectadas, aparece recogida en la normativa comunitaria sobre transporte aéreo, siendo así que el Reglamento (CEE) n.º 2407/92 de 23 de Julio, por el que se regula la concesión de licencias de explotación a las compañías aéreas, contempla la concesión de excepciones al principio del registro comunitario de las aeronaves de las compañías comunitarias, en los supuestos a que se ha hecho referencia o en otras circunstancias extraordinarias, sobre la base de la equivalencia de los niveles de seguridad y responsabilidad. La Orden del Ministerio de Fomento de 12 de Marzo de 1998, por la que se establece la aplicación del referido Reglamento en el caso de las compañías españolas, recoge igualmente esta posibilidad.

En los últimos años, y como consecuencia del aumento de la demanda de medios aéreos, especialmente de helicópteros, contratados por las Administraciones Públicas para combatir los incendios forestales, ha tenido lugar en nuestro país un notable crecimiento de este sector especializado de la aviación comercial. Este hecho, junto con el carácter estacional de la actividad, unido a las importantes inversiones que para las empresas del sector representaría la adquisición, con carácter permanente, de una flota adicional a la que requiere el desarrollo ordinario de sus operaciones, de difícil comercialización durante el resto del año, han motivado que las compañías operadoras de estos servicios recurran al arrendamiento temporal de aeronaves registradas en otros países, a fin de poder cubrir las necesidades existentes en una materia tan importante como la conservación del patrimonio natural.

La ley básica nacional en materia de aviación —Ley 48/1960 de 21 de Julio sobre Navegación Aérea—, contempla en su artículo 151 la utilización de aeronaves con fines de trabajos técnicos, previa autorización del Ministerio del Aire (hoy Ministerio de Fomento) y bajo su inspección, en los términos que figuren en la propia autorización o en disposiciones especiales. En aplicación de lo anterior, y en atención al interés público de la materia de que se trata, se ha venido autorizando en cada campaña a las compañías españolas el uso de aeronaves extranjeras contratadas por las Administraciones Públicas con fines de extinción de incendios forestales, cuando la flota nacional ha resultado insuficiente, por número o características técnicas, para atender las necesidades existentes, previa comprobación en todo caso de las condiciones técnicas de dichas aeronaves de acuerdo con lo previsto en el artículo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional del que España es Estado signatario.

Las consideraciones anteriores, así como la liberalización en la prestación de los servicios aéreos por las compañías comunitarias derivada de la implantación del Mercado Único Europeo, y la experiencia obtenida en estos años en relación con este tipo de arrendamientos, aconsejan determinar mediante una disposición apropiada, las condiciones bajo las cuales las compañías españolas pueden utilizar aeronaves de registro extranjero, arrendadas temporalmente con tripulación o sin ella, en operaciones de extinción de incendios forestales, así como los requisitos técnicos cuyo cumplimiento debe demostrarse previamente a la concesión de las autorizaciones correspondientes.»

Si bien esos elementos de juicio continúan siendo válidos, las nuevas disposiciones que desde entonces han entrado en vigor en materia de seguros aéreos, habilitaciones específicas del personal de vuelo y limitaciones de operación comercial de aeronaves de registro extranjero, aconsejan una actualización de la resolución de referencia.

Por otro lado, es propósito de la Dirección General de Aviación Civil continuar avanzando en la implantación progresiva, en este sector de la aviación comercial, de criterios iguales a los que están establecidos en los Reglamentos comunitarios de transporte para los arrendamientos de aviones de países terceros, particularmente en relación con las operaciones de extinción que implican la presencia de personas a bordo, como los traslados de cuadrillas y los vuelos de vigilancia.

Los objetivos que se pretenden alcanzar con ello son los siguientes:

- que las aeronaves extranjeras respondan a normas técnicas y de seguridad equivalentes a las exigidas en España
- que a través de estos arrendamientos no se contribuya a favorecer situaciones de deslocalización de los medios de producción, ni de dependencia excesiva de las compañías
- que la demanda estable, aunque estacional, que generan esas operaciones, y la fórmula de contratación plurianual a la que están tendiendo los Organismos contratantes, constituyan factores positivos y posibiliten el crecimiento y consolidación de las compañías españolas operadoras.

Finalmente, la experiencia obtenida en la utilización del formato de solicitud anexo a la resolución, aconseja también incorporar nuevos datos al formato, para facilitar el tratamiento de la información que han de proporcionar las compañías.

De acuerdo con lo anterior, la resolución de 26 de Mayo de 1999, y sus Anexos, quedan redactados de la forma siguiente:

Primero.—La presente resolución tiene por objeto establecer los criterios para autorizar a las compañías españolas la utilización de aeronaves de matrícula extranjera en arrendamiento temporal, para su operación en actividades de prevención y extinción de incendios forestales.

Segundo.—La utilización de las aeronaves a los fines del apartado anterior está sujeta a la autorización expresa de la Dirección General de Aviación Civil, tanto si se trata de arrendamientos con tripulación («wet lease») como sin ella («dry lease»).

Tercero.

1. Las solicitudes de las compañías aéreas se realizarán en el modelo que figura en el Anexo 1 a esta resolución, debiendo acompañarse de la documentación que en el mismo se indica.

Las peticiones deberán presentarse en la Dirección General de Aviación Civil con la mayor antelación posible respecto de la fecha prevista para el inicio de la operación, que en cualquier caso no será inferior a quince días.

2. La Dirección General de Aviación Civil podrá requerir a una compañía la aportación de información o documentación adicionales si del estudio de la solicitud inicial se dedujera su necesidad. Se podrá también exigir a la compañía española solicitante que proporcione los medios necesarios para garantizar la comprensión de la información y documentos presentados, cuando el idioma utilizado así lo requiriese.