

---

**ENTRADA, TRÁNSITO Y SALIDA DE AERONAVES**  
**ENTRY, TRANSIT AND DEPARTURE OF AIRCRAFT**

---

**1. GENERALIDADES**

Todos los vuelos que aterricen, despeguen o sobrevuelen el territorio español estarán sujetos a la legislación española en materia de Aviación Civil y a las Disposiciones Penales, de Policía y Seguridad Pública vigentes en España.

Las aeronaves civiles se despacharán en los aeródromos civiles y bases aéreas abiertas al tráfico civil. Para aterrizar o despegar en cualquier lugar no declarado aeródromo abierto al tráfico aéreo civil será necesario un permiso especial de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. De no presentarse este permiso, el aterrizaje fuera de aeródromos abiertos al tráfico aéreo civil será considerado como accidente y se le aplicará lo dispuesto en la Ley de Navegación Aérea y sus disposiciones complementarias.

Las aeronaves que vuelen por el espacio aéreo español deben tener asegurados los daños que puedan causar a las personas o carga transportadas y a terceros en la superficie.

Las aeronaves que salgan hacia o procedan de un aeropuerto situado fuera del territorio aduanero de la Unión Europea, sólo podrán despacharse en aeropuertos de la Unión Europea de carácter internacional (ver sección AD 1.3).

Cuando una aeronave procedente de un aeropuerto situado fuera del territorio aduanero de la Unión Europea, aterrice en un aeropuerto que no tenga carácter internacional, podrá ser retenido en el mismo, no despachándose hasta haber recibido el correspondiente permiso de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, previa información y confirmación de las autoridades aduaneras (Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria).

**2. AERONAVES DE ESTADO**

El sobrevuelo y escala en España de aeronaves de Estado extranjeras requiere una autorización específica. La gestión, control y asignación de dichas autorizaciones depende de:

– Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación (MAEC): Unidad de sobrevuelos y escalas dependiente de la Vocalía Asesora de Relaciones Institucionales.

→ – Ministerio de Defensa (MD): Ejército del Aire, Mando Aéreo de Combate-Centro de Operaciones Aéreas (AOC) y Dirección General de Política de Defensa (DIGENPOL).

La realización de vuelos de algunos de los siguientes tipos necesita una autorización especial:

- Utilización del territorio y espacio aéreo de soberanía para llegadas o salidas de aeronaves al/o del aeródromo de Gibraltar.
- Sobrevuelo de zonas prohibidas o restringidas.
- Ejercicios aéreos, maniobras y vuelos a baja cota, no concertados previamente.
- Sobrevuelos de aeronaves armadas o equipadas con cámaras u otros sensores de reconocimiento instalados para su uso.

**1. GENERAL**

All flights landing, taking-off or overflying Spanish territory shall be carried out in accordance with the Spanish regulations with regard to Civil Aviation, as well as the Criminal, Police and Public Safety Provisions in force in Spain.

Civil aircraft shall be given clearance in civil aerodromes and air bases opened to civil traffic. Special permission should be required from the Agencia Estatal de Seguridad Aérea (National Aviation Safety Agency) in order to land or take-off from any place not declared aerodrome open to civil air traffic. Should this permission not be presented, landing made in a place other than at aerodromes open to civil air traffic shall be considered as accidental and the Ley de Navegación Aérea (Air Traffic Law) and its supplementary provisions shall apply.

Aircraft operating in Spanish airspace shall hold an insurance covering injuries and damages caused to persons or objects transported and third parties on the surface.

Aircraft departing to or coming from an airport located outside the customs territory of the European Union, can only receive clearance in international airports of the European Union (see AD 1.3 section).

When an aircraft coming from an airport located outside the customs territory of the European Union lands in a non-international airport, it may be retained there without clearance until the proper authorisation is received from the Agencia Estatal de Seguridad Aérea, following the provision of information and confirmation from the customs authorities (Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria).

**2. STATE AIRCRAFT**

Overflying and stopovers in Spain of foreign State aircraft require specific clearance. The management, control and assignment of these clearances depend on:

– Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación (MAEC) (Ministry of Foreign Affairs and Cooperation): Unidad de sobrevuelos y escalas dependiente de la Vocalía Asesora de Relaciones Institucionales (Overflying and Stopover unit dependant from the International Relations Advisory Committee).

– Ministerio de Defensa (MD) (Ministry of Defence): Ejército del Aire (Air Force), Mando Aéreo de Combate-Centro de Operaciones Aéreas (AOC) (Air Combat Command-Air Operations Center) and Dirección General de Política de Defensa (DIGENPOL) (Directorate General of Defence Policy).

Some of the following types of flights need special clearance:

- The use of sovereign territory and airspace for arrivals and departures of aircraft to/from Gibraltar aerodrome.
- Overflying prohibited or restricted areas.
- Non-previously agreed air exercises, manoeuvres and low-flying flights.
- Overflying of armed aircraft or equipped with cameras or other reconnaissance sensors installed on board for use.

- Vuelos de contramedidas electrónicas.
- Vuelos que transporten armas químicas, bacteriológicas, o material radioactivo.
- Vuelos que transporten cargas peligrosas, tales como armamento, munición y explosivos.
- Repostajes en vuelos sobre territorio nacional.

- Electronic counter-measure flights.
- Flights carrying chemical or bacteriological weapons, or radioactive materials.
- Flights carrying dangerous cargoes such as armaments, ammunition and explosives.
- Air refuelling over Spanish territory.

Es política del Gobierno español que no sobrevuelen territorio español aeronaves con armamento y/o material nuclear a bordo.

It is a Spanish government policy not to allow any aircraft carrying armaments and/or nuclear material on board to overfly the Spanish territory.

Los aviones de Estado extranjeros no podrán realizar vuelos en VFR dentro del espacio aéreo español sin autorización previa. Asimismo no están autorizados a cambiar su plan de vuelo IFR a VFR. Por ello las aeronaves extranjeras que quieran sobrevolar el territorio español y sus aguas territoriales lo harán con plan de vuelo IFR o OIFR, esto último si hay acuerdo al respecto. Esto no exime de la obligación de remitir el PPR correspondiente.

Foreign State aircraft shall not be able to perform VFR flights in Spanish airspace without prior authorisation. In the same way, they will not be authorised to change their flight plan from IFR to VFR. Therefore, foreign State aircraft wanting to overfly Spanish territory and its territorial waters must do so with an IFR or OIFR flight plan, the latter only being used upon agreement. This does not exempt them from the obligation of sending the corresponding PPR.

Los aviones de estado extranjero además de la autorización diplomática que pueda ser necesaria, solicitarán de su Base un (PPR) por las restricciones que pueda tener. El número del PPR se ajustará al día del calendario anual añadiendo un número, 1, 2, 3, etc, a cada solicitud del día.

Besides the diplomatic authorisation that could be necessary, foreign State aircraft will request a PPR to their Base, in view of the restrictions it may have. The PPR number will be adjusted to the yearly calendar day adding a number 1, 2, 3, etc. to every request of the day.

### 3. COORDINACIÓN DE SLOTS AEROPORTUARIOS - FACILITACIÓN DE HORARIOS

### 3. AIRPORT SLOT COORDINATION - SCHEDULE FACILITATION

La Oficina de Coordinación de Slots Aeroportuarios de Aena es la responsable de proporcionar el servicio de Coordinación de Slots/Facilitación de Horarios, en conformidad con el Reglamento (CEE) nº 95/93 (modificado por el Reglamento (CE) nº 793/2004), las prácticas recomendadas de la industria (en particular, las recogidas en el documento Worldwide Slot Guidelines de IATA) y las Reglas Locales existentes.

Aena's Airport Slot Coordinator Office is responsible for providing the Slots Coordination /Schedule Facilitation service, pursuant to EEC Regulation No. 95/93 (amended by EC Regulation No. 793/2004), the practices recommended by the industry (in particular, those set out in the IATA Worldwide Slot Guidelines) and the existing local regulations.

De esta manera, la Oficina de Coordinación de Slots Aeroportuarios de Aena es responsable de la óptima utilización de las capacidades disponibles en los aeropuertos de soberanía española que hayan sido declarados como Coordinados o con Horarios Facilitados en conformidad con el Reglamento (CEE) nº 95/93 modificado, asignando las horas previstas de llegada y salida de todos los vuelos, excepto de aquéllos que queden expresamente exentos por el procedimiento en vigor, para evitar congestiones y retrasos, de forma que se obtenga el mejor aprovechamiento de la capacidad aeroportuaria disponible.

Aena's Airport Slot Coordination Office is responsible for making optimum use of the available capacities at airports with Spanish sovereignty which have been declared as Coordinated airports or Schedules-Facilitated airports pursuant to the amended (EEC) Regulation No. 95/93, allocating the scheduled arrival and departure times for all flights, apart from those which are expressly exempt under the procedure in force, to prevent congestion and delays, thus making the best use of the airport's available capacity.

Con el fin de autorizar los horarios en los aeropuertos españoles, es preceptivo en todo caso la presentación del plan de vuelo a fin de obtener la conformidad del mismo, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento de Circulación Aérea.

In order to authorise the schedule at Spanish airports, it is mandatory in any case to submit a flight plan in order to obtain acceptance thereof, according to the provisions of Reglamento de Circulación Aérea (Air Traffic Regulations).

Los datos de contacto y el horario de la Oficina de Coordinación de Slots Aeroportuarios de Aena son los que a continuación se indican:

The contact details and opening hours of Aena's Airport Slot Coordination Office are as follows:

Oficina de Coordinación de Slots Aeroportuarios  
Dirección Postal: C/ Peonías, 12 - 6ª Planta  
28042 Madrid (ESPAÑA)  
SITA: MADGSYA (solicitudes de slots)  
MADCHYA (otros asuntos)  
E-mail: slot.coord@aena.es  
TEL.: +34-913 211 044/024  
FAX: +34-913 211 348  
Horario de Oficina (Lunes a Viernes, excepto festivos):  
Lunes-Martes-Miércoles-Jueves: 0800-1700 LT (0800-1500 LT de Junio a Septiembre).  
Viernes: 0800-1500 LT.

Oficina de Coordinación de Slots Aeroportuarios  
Postal Address: C/ Peonías, 12 - 6ª Planta  
28042 Madrid (SPAIN)  
SITA: MADGSYA (slot requests)  
MADCHYA (other matters)  
E-mail: slot.coord@aena.es  
TEL.: +34-913 211 044/024  
FAX: +34-913 211 348  
Office Hours (Monday to Friday, except public holidays):  
Monday-Tuesday-Wednesday-Thursday: 0800-1700 LT (0800-1500 LT from June to September).  
Friday: 0800-1500 LT.

### 3.1 Clasificación de los aeropuertos españoles

En conformidad con lo dispuesto en el Artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 95/93 modificado, los aeropuertos españoles se han clasificado de la siguiente manera en función de la relación entre la capacidad declarada y la demanda de operación existente en cada uno de ellos (Real Decreto-Ley 15/2001):

- 
- Aeropuertos Coordinados: Alicante/Alicante-Elche Miguel Hernández, Barcelona/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Bilbao, Fuerteventura, Gran Canaria, Ibiza (temporada de verano), Jerez, La Palma, Lanzarote/César Manrique Lanzarote, Madrid/Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Málaga/Costa del Sol, Menorca (temporada de verano), Palma de Mallorca, Tenerife Norte/Ciudad de La Laguna y Tenerife Sur.
  - Aeropuertos con Horarios Facilitados: A Coruña, Almería, Asturias, Badajoz, Ciudad Real, Córdoba, El Hierro, Girona, Granada/Federico García Lorca. Granada-Jaén, Ibiza (temporada de invierno), Melilla, Menorca (temporada de invierno), Murcia/Aeropuerto de la Región de Murcia, Murcia/San Javier, Pamplona, Reus, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Santander/Seve Ballesteros-Santander, Santiago/Rosalía de Castro, Sevilla, Valencia, Valladolid/Villanubla, Vigo, Vitoria y Zaragoza.

### 3.2 Definición de slot aeroportuario

Slot aeroportuario es el permiso dado por un Coordinador de conformidad con el Reglamento (CEE) nº 95/93 para utilizar toda la infraestructura aeroportuaria necesaria con fines de aterrizaje o despegue en una fecha y hora determinadas y asignadas por un Coordinador de conformidad con dicho Reglamento, para la prestación de un servicio aéreo en un aeropuerto Coordinado.

La asignación de un slot aeroportuario no representa ningún derecho de propiedad sobre el slot para la compañía a la que le ha sido concedida la autorización.

### 3.3 Procedimiento para la solicitud de slots/horarios de operación en los aeropuertos españoles

El siguiente procedimiento se aplicará a todos aquellos vuelos, de pasajeros y de mercancías, que operen en los aeropuertos españoles designados como Coordinados o con Horarios Facilitados.

#### Vuelos Comerciales

- a) La hora prevista de llegada y salida (hora de calzos) para todos los vuelos comerciales que operen en aquellos aeropuertos designados como Coordinados o con Horarios Facilitados deberá solicitarse a la Oficina de Coordinación de Slots Aeroportuarios de Aena, con el fin de asignarles un slot aeroportuario disponible en aquellos aeropuertos declarados como Coordinados, o para la confirmación o propuesta de alternativa de horarios en los aeropuertos con Horarios Facilitados.
- b) La asignación de un slot aeroportuario a la hora prevista de operación es requisito previo indispensable para todos los vuelos de llegada y salida en los aeropuertos españoles declarados Coordinados.
- c) Las solicitudes de slots u horarios de operación en los aeropuertos que sea necesario se formularán obligatoriamente siguiendo las instrucciones especificadas en el Standard Schedules Information Manual (SSIM) de IATA.
- d) Las solicitudes dirigidas a la Oficina de Coordinación de Slots Aeroportuarios se realizarán preferentemente por la red SITA o correo electrónico. De no ser posible podrán enviarse por fax o personalmente.
- e) Las respuestas a las solicitudes recibidas en la Oficina de Coordinación de Slots Aeroportuarios se remitirán por la misma vía al interesado dentro de los tres días laborables posteriores a la fecha de la solicitud.

### 3.1 Classification of Spanish airports

In accordance with the provisions of Article 3 of the amended (EEC) Regulation No 95/93, Spanish airports have been classified as follows based on the relationship between the declared capacity and the existing operational demand at each airport (Royal Decree-Law 15/2001):

- Coordinated airports: Alicante/Alicante-Elche Miguel Hernández, Barcelona/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Bilbao, Fuerteventura, Gran Canaria, Ibiza (summer season), Jerez, La Palma, Lanzarote/César Manrique Lanzarote, Madrid/Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Málaga/Costa del Sol, Menorca (summer season), Palma de Mallorca, Tenerife Norte/Ciudad de La Laguna and Tenerife Sur.
- Schedule Facilitated Airports: A Coruña, Almería, Asturias, Badajoz, Ciudad Real, Cordoba, El Hierro, Girona, Granada/Federico García Lorca. Granada-Jaén, Ibiza (winter season), Melilla, Menorca (winter season), Murcia/Aeropuerto de la Región de Murcia, Murcia/San Javier, Pamplona, Reus, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Santander/Seve Ballesteros-Santander, Santiago/Rosalía de Castro, Sevilla, Valencia, Valladolid/Villanubla, Vigo, Vitoria and Zaragoza.

### 3.2 Definition of airport slot

Airport Slot is the permission given by a Coordinator in accordance with EEC Regulation No. 95/93 for the use of the entire airport infrastructure required for the purpose of landing or taking off on a specific date and at a specific time and allocated by a Coordinator, pursuant to said Regulation, for the provision of an air service in a coordinated airport.

The airport slot allocation does not represent any ownership rights over the slot for the company that has been granted the authorisation.

### 3.3 Procedure for requesting operating slots/schedules at Spanish airports

The following procedure applies to all passenger/goods flights operating at Spanish airports designated as Coordinated or Schedule Facilitated airports.

#### Commercial Flights

- a) The scheduled arrival and departure times (on-block time) for all commercial flights that operate in airports designated as Coordinated or Schedule Facilitated airports must be requested at Aena's Airport Slot Coordination Office, in order to be allocated an available airport slot at airports declared as Coordinated, or to confirm or propose an alternative schedule at Schedule Facilitated airports.
- b) The allocation of an airport slot at the scheduled operation time is an essential prerequisite for all flights arriving at and departing from Spanish airports declared as Coordinated.
- c) Requests for slots or operating times at airports where these are required must be made in accordance with the instructions specified in the IATA Standard Schedules Information Manual (SSIM).
- d) Requests to the Airport Slot Coordination Office should preferably be made through the SITA network or by e-mail. If this is not possible these may be sent by fax or presented in person.
- e) Replies to the requests received by the Airport Slot Coordination Office will be issued via the same channel used by the interested party, within three working days from the date of the request.

- f) Los horarios de llegada y salida de todos los vuelos que operen en los aeropuertos españoles Coordinados y con Horarios Facilitados tienen que ser confirmados por la Oficina de Coordinación de Slots Aeroportuarios antes de ser publicadas por las compañías aéreas.
- g) La asignación de un slot aeroportuario o confirmación de un horario de operación por parte de la Oficina de Coordinación de Slots Aeroportuarios no sustituye a:
- 1.- La autorización de Derechos de Tráfico.
  - 2.- La presentación del Plan de Vuelo.
  - 3.- La asignación de slot ATFM en los casos necesarios.
  - 4.- La autorización diplomática correspondiente.
- h) Las modificaciones y cancelaciones de vuelos ya coordinados (o autorizados) en los aeropuertos que hayan sido declarados como Coordinados (o con Horarios Facilitados) deberán notificarse a la Oficina de Coordinación de Slots Aeroportuarios, que será la responsable de autorizarlos.
- i) La Oficina de Coordinación de Slots Aeroportuarios podrá exigir en cualquier momento a la compañía operadora datos adicionales sobre la operación.
- j) La Oficina de Coordinación de Slots Aeroportuarios únicamente asignará slots (caso de aeropuertos Coordinados) o autorizará horarios previstos de operación (caso de aeropuertos con Horarios Facilitados) dentro del horario operativo de cada aeropuerto, a menos que la compañía aérea haya obtenido permiso de la Dirección del Aeropuerto para operar fuera de horario operativo.
- k) En los aeropuertos designados como Coordinados o con Horarios Facilitados, las notificaciones de operaciones aisladas de carácter excepcional que supongan un vuelo nuevo, o la modificación o cancelación de los vuelos ya coordinados o autorizados, y que se produzcan con posterioridad al horario laborable de la Oficina de Coordinación de Slots Aeroportuarios en el día laborable anterior a la fecha del vuelo (tiempo real en modo H24)<sup>1</sup>, se formularán, siguiendo el formato estándar, directamente al Centro de Operaciones de cada aeropuerto, que será el responsable de autorizar o denegar la operación del vuelo aislado en cuestión con arreglo a la disponibilidad de capacidad en el aeropuerto. Dicha operación tendrá carácter de incidencia para la Oficina de Coordinación de Slots Aeroportuarios.
- Las compañías deberán enviar copia a la Oficina de Coordinación de Slots Aeroportuarios de todas sus comunicaciones con los aeropuertos.
- l) En aeropuertos Coordinados, las Oficinas ARO tendrán la facultad de no aceptar Planes de Vuelo cuya EOBT o ETA no coincida con el slot aeroportuario previamente asignado.
- f) The arrival and departure schedules for all flights that operate in Spanish airports which are Coordinated and Schedule Facilitated have to be confirmed by the Airport Slot Coordination Office before they can be published by the airlines.
- g) The allocation of an airport slot or the confirmation of an operating schedule by the Airport Slot Coordination Office in no way substitutes:
- 1.- The authorisation of Traffic Rights.
  - 2.- The presentation of the Flight Plan.
  - 3.- An ATFM slot allocation where necessary.
  - 4.- The corresponding diplomatic authorisation.
- h) Notifications of changes made to and cancellations of flights which are already coordinated (or authorised) at airports declared as Coordinated (or Schedule Facilitated) must be addressed to the Airport Slot Coordination Office, which will be responsible for authorising them.
- i) The Airport Slot Coordination Office may request additional information on the operation from the airline at any time.
- j) The Airport Slot Coordination Office will only allocate slots (in the case of Coordinated airports) or authorise scheduled operating times (in the case of Schedule Facilitated airports) within the operating hours of each airport, unless the airline has permission from the Airport Management to operate outside the operating hours.
- k) At airports designated as Coordinated or Schedule Facilitated, notification of isolated, exceptional operations, which constitute a new flight, or changes to and cancellations of flights which are already coordinated or authorised which occur outside the opening hours of the Airport Slot Coordination Office on the working day prior to the flight date (real time in H24 mode)<sup>1</sup>, should be sent, using the standard format, directly to the Operations Centre of each airport. This centre will be responsible for authorising or refusing the isolated flight operation in question in accordance with the airport's available capacity. This operation will be classed as an incident for the Airport Slot Coordination Office.

Airlines must send copies of all their communications with the airports to the Airport Slot Coordination Office.

- l) At Coordinated airports, the ARO offices are authorised not to accept flight plans for which the EOBT or ETA do not match the previously allocated airport slot.

### Vuelos No Comerciales

Todos los vuelos de aviación general, de negocios, aerotaxis, de pruebas y de entrenamiento deberán seguir el siguiente procedimiento:

- a) En los aeropuertos declarados como Coordinados<sup>2</sup>, el procedimiento que deberán seguir los vuelos de aviación general, de negocios, aerotaxis, de pruebas y de entrenamiento será totalmente análogo al que se aplica a los vuelos comerciales en aeropuertos Coordinados.

### Non-Commercial Flights

All general aviation, business, air taxi, testing and training flights must adhere to the following procedure:

- a) At airports declared as Coordinated<sup>2</sup> the procedure to be followed by general aviation, business, air taxi, testing and training flights is exactly the same as the procedure which applies to commercial flights at Coordinated airports.

<sup>1</sup> En los aeropuertos de Madrid/Adolfo Suárez Madrid-Barajas (MAD) y Tenerife Sur (TFS) este período de tiempo real se amplía desde las 12:00 LT del día laborable anterior a la fecha del vuelo (modo H36).

En los aeropuertos de Barcelona/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (BCN) y Palma de Mallorca (PMI) el período de tiempo real se amplía desde la finalización del horario laborable de la Oficina de Coordinación de Slots Aeroportuarios en el día laborable anterior al día laborable anterior a la fecha del vuelo (modo H48).

<sup>2</sup> A los efectos de este apartado, el Aeropuerto de Madrid/Torrejón (TOJ) se considerará como aeropuerto Coordinado.

<sup>1</sup> At Madrid/Adolfo Suárez Madrid-Barajas (MAD) and Tenerife Sur (TFS) airports this real time period is from 12:00 LT of the working day prior to the flight date (H36 mode).

At Barcelona/Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (BCN) and Palma de Mallorca (PMI) airports the real time period runs from the closing time of the Airport Slot Coordination Office on the working day prior to the flight date (H48 mode).

<sup>2</sup> For the purpose of this section, Madrid/Torrejón airport (TOJ) will be considered a Coordinated airport.

b) En los aeropuertos declarados con Horarios Facilitados, el procedimiento para los vuelos de aviación general, de negocios, aerotaxis, de pruebas y de entrenamiento será el siguiente:

- El operador del vuelo solicitará autorización directamente al Centro de Operaciones de cada aeropuerto con una antelación mínima de 3 horas a la hora prevista de llegada (ETA) y/o a la hora prevista de despegue (ETD), aportando la siguiente información:
  - fecha y hora de vuelo;
  - identificación del vuelo (número de vuelo y matrícula);
  - tipo de aeronave;
  - aeropuerto de origen y hora de llegada;
  - aeropuerto de destino y hora de salida.
- El Centro de Operaciones, a la vista del nivel de congestión del aeropuerto, autorizará o no el horario de operación solicitado. En las horas puntas de tráfico podrá ofertar horarios alternativos.
- Los vuelos de entrenamiento en secuencia se coordinarán con el Centro de Operaciones de cada aeropuerto.

#### Exenciones al procedimiento

Las siguientes categorías de vuelos no están sujetas al procedimiento aquí descrito para la solicitud de slot/horario de operación en los aeropuertos españoles:

- Los vuelos que se desvíen a un aeródromo alternativo por razones técnicas o meteorológicas.
- Vuelos emprendidos por razones humanitarias.
- Vuelos en misiones de búsqueda y salvamento.
- Vuelos de Estado.
- Otros vuelos para los que la autoridad competente conceda la exención.

#### **3.4 Sanciones administrativas**

El incumplimiento de las normas anteriormente descritas podrá dar motivo a la aplicación de las sanciones que prevén la Ley española de Seguridad Aérea 21/2003 (Artículo 49) y la reglamentación comunitaria en materia de asignación de slots aeroportuarios (en particular, el Artículo 14 del Reglamento CEE nº 95/93 modificado).

#### **4. PERMISOS COMERCIALES DE TRÁFICO AÉREO**

España, como país firmante del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago 1944), admite el sobrevuelo y la escala técnica a todas las aeronaves civiles matriculadas en los estados partícipes de dicho acuerdo, siempre que sean firmantes del Acuerdo de Libre Tránsito. En consecuencia, toda aeronave matriculada en un estado contratante del Acuerdo de Libre Tránsito puede sobrevolar el territorio español y hacer escala en el mismo para fines no comerciales sin necesidad de aviso previo o de permiso, siempre que se cumplan las condiciones prescritas en el mencionado acuerdo y con sujeción a lo establecido en el apartado GENERALIDADES, párrafo 2.

En virtud del Reglamento (CE) 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de Septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad, las compañías aéreas de la Comunidad tienen libre acceso a las rutas aéreas intracomunitarias, a excepción de aquellas en las que existan Obligaciones de Servicio Público (OSP) declaradas que están sujetas a condiciones específicas.

Por lo tanto las compañías aéreas comunitarias no tendrán que presentar solicitudes de autorización para sus servicios

b) At Schedule Facilitated airports, the procedure for general aviation, business, air taxi, testing and training flights will be as follows:

- The flight operator will request authorisation directly from the Operations Centre of each airport a minimum of three hours before the estimated time of arrival (ETA) and/or the estimated time of departure (ETD), providing the following information:
  - flight date and time;
  - flight identification (flight number and registration mark);
  - type of aircraft;
  - origin airport and arrival time;
  - destination airport and departure time.
- Based on the level of congestion at the airport, the Operations Centre will decide whether or not to authorise the requested operation schedule. At busy times they may offer alternative schedules.
- A series of training flights will be coordinated by the operations centre of each airport.

#### Exemptions to the procedure

The following flight categories are exempt from the procedure described above for requesting slots/operating times at Spanish airports:

- Flights which are diverted to an alternative aerodrome for technical or meteorological reasons.
- Flights undertaken for humanitarian reasons.
- Flights on search and rescue missions.
- State flights.
- Other flights which are granted exemption by the competent authority.

#### **3.4 Administrative sanctions**

Failure to comply with the above mentioned rules may lead to the application of sanctions as set out in the Spanish Air Security Law 21/2003 (Article 49) and community legislation relating to the allocation of airport slots (in particular, Article 14 of the amended EEC Regulation No. 95/93).

#### **4. AIR TRAFFIC COMMERCIAL PERMISSION**

Spain, as a signatory State of the International Civil Aviation Convention (Chicago, 1944), allows overflight and technical landing operations of airlines belonging to the signatory States of such Convention if they are also signatories of the Agreement on Free Transit. Therefore, any aircraft registered in a contracting State of the Agreement on Free Transit will have the privilege to overfly the Spanish territory and land for non-commercial purposes without any notification in advance or without permission, provided the conditions prescribed in said agreements are complied with and subject to the provisions described on item GENERAL, paragraph 2.

Under the EC Regulation 1008/2008 of the European Parliament and of the Council of 24 September on common rules for the operation of air services in the Union, community air carriers shall have free access to the intra-Community routes, with the only exception of those in which Public Service Obligations had been declared, which are subject to specific conditions.

Therefore, Community air carriers are not obliged to submit requests for authorisation of intra-Community flights, and

intracomunitarios y solo deberán solicitar la autorización de los servicios que pretendan realizar entre España y terceros países (no U.E.), incluso cuando actúen solo como comercializador en régimen de código compartido.

will only have to ask for authorisation for services between Spain and third (non-EU) countries, even when acting only as marketers in code share agreements.

## 5. ACREDITACIÓN

Como norma general la acreditación es obligatoria para las compañías aéreas de terceros países (países no UE), que pretendan efectuar servicios de transporte aéreo comercial regular o no regular, de pasajeros, carga y/o correo, hacia o desde aeropuertos situados en territorio español, incluyendo las compañías que ofrezcan sus servicios a través de acuerdos de código compartido aunque actúen solo como comercializador.

## 5. ACCREDITATION

Accreditation is mandatory for airlines from third countries (non-EU countries) wanting to perform commercial air operations, scheduled or non-scheduled, of passengers, cargo and/or mail, to or from airports located on Spanish territory, including airlines offering their services by means of code-sharing agreements, even when acting only as marketers.

Están exentas del cumplimiento de este requisito (sin perjuicio de la obligación de obtener el resto de autorizaciones que sean pertinentes de conformidad con la legislación vigente) las compañías cuyas operaciones en España se limiten a:

Airlines are exempted from the accreditation requirement (nevertheless these operations must have appropriate authorisation according to current regulation) if its operations are limited to the following:

- Vuelos de Estado.
- Vuelos específicamente humanitarios.
- Operaciones no regulares (chárter) en número no superior a tres por temporada de vuelos IATA.

- State Flights.
- Flights with humanitarian purposes.
- Non-scheduled (charter) operations in no more than three flights per IATA season.

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) es la responsable de la acreditación de las compañías aéreas de terceros países (países no UE) para la realización de operaciones aéreas en España.

The National Aviation Safety Agency (AESA) is the organisation in charge of providing accreditation to third-country airlines (non-EU countries) to perform air operations in Spain.

El procedimiento de acreditación está regulado por el Real Decreto 1392/2007 de 29 de Octubre (BOE nº 276 de 17 de Noviembre) el cual está disponible para su descarga, junto con información sobre el procedimiento y los formularios necesarios para la tramitación (Anexos I, II y III), en el siguiente enlace de la página web de la (AESA):

The accreditation procedure is regulated by Royal Decree 1392/2007 of 29 October (Official State Gazette (BOE) No. 276 of 17 Nov.) and is available along with the procedures on information and forms required for processing (Annexes I, II and III), on the link in AESA's webpage:

[http://www.seguridadaerea.es/AESA/LANG\\_CASTELLANO/COMERCIAL/CIAS\\_EXTRANJERAS/](http://www.seguridadaerea.es/AESA/LANG_CASTELLANO/COMERCIAL/CIAS_EXTRANJERAS/)

## 6. VUELOS REGULARES

Las compañías aéreas pertenecientes a terceros países (no U.E.) que tienen suscrito un Convenio Aéreo Bilateral u otro tipo de acuerdo aéreo internacional vinculante con España, podrán realizar vuelos regulares internacionales siempre que cumplan las condiciones que se establezcan en dichos Convenios o acuerdos en cuanto a Derechos de Tráfico, tarifas, rutas, etc. y previa acreditación y autorización de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).

## 6. SCHEDULED FLIGHTS

Third-country airlines (non-EU) that have signed a Bilateral Air Agreement or another kind of international air agreement in force with Spain may operate International scheduled flights provided that the terms of the mentioned Agreements are complied with in respect of Traffic Rights, tariffs, routes, etc. and after obtaining accreditation and authorisation by AESA.

En el caso de que no exista ningún tipo de Convenio Aéreo Internacional aplicable entre España y otro Estado, las compañías pertenecientes a este último Estado podrán ser autorizadas discretionalmente a realizar operaciones aéreas regulares de forma excepcional y siempre que dicho Estado, en aplicación del principio de reciprocidad, manifieste su disposición a permitir que compañías españolas realicen operaciones similares.

If there is not any kind of International Air Agreement in force between Spain and the other State, air carriers that belong to this State can be discretionally authorised to perform scheduled air operations provided that such State, by virtue of principle of reciprocity, shows its intention to grant equivalent traffic rights to Spanish airlines should they try to perform similar operations.

Para informarse sobre qué países tienen establecidos acuerdos aéreos bilaterales con España puede consultar con:

For more information related to the countries that have established such bilateral air agreements with Spain, please address yourself to:

DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL  
Subdirección General de Transporte Aéreo  
Área de Convenios Internacionales  
Paseo de la Castellana, 67  
28071 - Madrid (ESPAÑA)  
TEL: +34-915 977 761  
FAX: +34-915 978 643

DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL  
Subdirección General de Transporte Aéreo  
Área de Convenios Internacionales  
Paseo de la Castellana, 67  
28071 - Madrid (SPAIN)  
TEL: +34-915 977 761  
FAX: +34-915 978 643

La información sobre los procedimientos de solicitud de autorización de operaciones aéreas regulares, programadas, ocasionales o adicionales, así como los formularios necesarios para ello, se pueden encontrar en el siguiente enlace de la página Web de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea:

[http://www.seguridadaerea.es/AESA/LANG\\_CASTELLANO/COMERCIAL/CIAS\\_EXTRANJERAS/](http://www.seguridadaerea.es/AESA/LANG_CASTELLANO/COMERCIAL/CIAS_EXTRANJERAS/)

## 7. VUELOS NO REGULARES

Las compañías aéreas pertenecientes a terceros países (no U.E.) podrán realizar vuelos no regulares internacionales en España siempre que dichos países, en aplicación del principio de reciprocidad, autoricen derechos de tráfico equivalentes a compañías españolas que pretendan realizar operaciones similares.

Para poder realizar operaciones de tráfico aéreo comercial no regular con España es necesaria una autorización previa de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

Se puede encontrar información sobre los procedimientos de solicitud de autorización de operaciones aéreas no regulares, programadas, ocasionales o adicionales, así como los formularios necesarios para ello, en el siguiente enlace de la página Web de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea:

[http://www.seguridadaerea.es/AESA/LANG\\_CASTELLANO/COMERCIAL/CIAS\\_EXTRANJERAS/](http://www.seguridadaerea.es/AESA/LANG_CASTELLANO/COMERCIAL/CIAS_EXTRANJERAS/)

Para obtener información y resolver cualquier duda sobre los procedimientos de acreditación y autorización descritos en los párrafos anteriores puede consultar con:

AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA  
División de Supervisión Económica de Compañías  
Servicio de Permisos Comerciales de Tráfico Aéreo  
Avda. del General Perón, 40 – Portal B - 4ª Planta  
28020 - Madrid (ESPAÑA)

Teléfonos:

Jefe de Departamento: +34-913 968 206

Acreditación: +34-913 968 208

Vuelos regulares: +34-913 968 207

Vuelos no regulares: +34-913 968 209

e-mail:

permisos\_comerciales@fomento.es

Information about procedures to request authorisation for Scheduled air operations (programmed, occasional or additional) along with their necessary form, can be found on the following link in AESA's webpage:

## 7. NON SCHEDULED FLIGHTS

Third-country airlines (non-EU) may operate International non-scheduled flights in Spain provided that such countries, by virtue of the principle of reciprocity, should grant equivalent traffic rights to Spanish airlines should they try to perform similar operations.

To perform non-scheduled commercial air operations it is compulsory to obtain previous authorisation from AESA.

Information about procedures to request authorisation for Non-Scheduled air operations (programmed, occasional or additional) along with their necessary forms can be found on the following link:

To obtain information or solve any doubt about accreditation or authorisation procedures described above, please address yourself to:

AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA  
División de Supervisión Económica de Compañías  
Servicio de Permisos Comerciales de Tráfico Aéreo  
Avda. del General Perón, 40 – Portal B - 4ª Planta  
28020 - Madrid (SPAIN)

Phone numbers:

Chief of department: +34-913 968 206

Accreditation: +34-913 968 208

Scheduled flights: +34-913 968 207

Non-scheduled flights: +34-913 968 209

e-mail:

permisos\_comerciales@fomento.es

**INTENCIONADAMENTE EN BLANCO**  
**INTENTIONALLY BLANK**