

REGLAS GENERALES

GENERALIDADES

Las reglas generales sobre circulación aérea aplicadas en España están de acuerdo en líneas generales con las contenidas en los Anexos 2 y 11 de OACI, así como en los Procedimientos Suplementarios Regionales, Doc. 7030 de OACI.

Adicionalmente aplican otras normas listadas en el apartado GEN 1.6. En los siguientes apartados de esta sección se hace un resumen descriptivo a modo de ayuda para los usuarios del espacio aéreo, en caso de discrepancia prevalece la Norma sobre el contenido del AIP. El contenido de esta sección del AIP no cumple con los requisitos de calidad.

El vuelo de las aeronaves militares puede estar incluido en algunos de los siguientes tipos de circulación aérea:

- Circulación Aérea General (CAG): Cuando las aeronaves vuelan de acuerdo con las reglas contenidas en el Reglamento de Circulación Aérea (RCA), en el SERA y en el Real Decreto 552/2014 que los desarrolla.
- Circulación Aérea Operativa (CAO): Cuando las aeronaves vuelan de acuerdo con las normas contenidas en el Reglamento de la Circulación Aérea Operativa (RCAO).

APLICACIÓN DEL REGLAMENTO DEL AIRE

Las reglas del aire se aplicarán a las aeronaves españolas sujetas a las normas de la circulación aérea general (CAG), cualquiera que sea el espacio aéreo o el territorio en el que se encuentren, siempre que no se oponga a las normas dictadas por el Estado que tenga jurisdicción sobre él.

Asimismo, se aplicarán a las aeronaves extranjeras en circulación general que se encuentren en espacio aéreo o territorio de soberanía española o en espacio aéreo asignado a España, de conformidad con acuerdos regionales de navegación aérea.

CUMPLIMIENTO DEL REGLAMENTO DEL AIRE

La operación de aeronaves, tanto en vuelo como en el área de movimiento de los aeródromos, se ajustará a las reglas generales y, además, durante el vuelo:

- a las reglas de vuelo visual, o
- b. a las reglas de vuelo por instrumentos.

DEFINICIONES

A efectos del cumplimiento del reglamento del aire se establecen las siguientes definiciones:

- Aeródromo Controlado: Aeródromo en el que se facilita servicio de control de tránsito aéreo para el tránsito de aeródromo. Un aeródromo solamente puede considerarse "aeródromo controlado" durante el período en que se facilita servicio de control de tránsito aéreo para el tránsito de aeródromo. La expresión "aeródromo controlado" indica que se facilita el servicio de control de tránsito para el tránsito del aeródromo, pero no implica que tenga que existir necesariamente una zona de control.
- Aeródromo AFIS: Aeródromo no controlado en el que se suministra servicio de información de vuelo de aeródromo y servicio de alerta. Un aeródromo solamente puede ser considerado "aeródromo AFIS" durante el período de tiempo en que se suministra servicio de información de vuelo de aeródromo y servicio de alerta.

CIRCULACIÓN AÉREA OPERATIVA (CAO)

Son los tránsitos aéreos militares, pilotados o no, que por la naturaleza de su misión no operan de acuerdo con el Reglamento de Circulación Aérea (RCA), sino de acuerdo con el Reglamento de la Circulación Aérea Operativa (RCAO).

Pueden ser tránsitos aéreos de la CAO los tránsitos de aeronaves de estado o civiles, pilotadas o no, cuando lo autorice la Autoridad Aeronáutica Competente Militar, que por el carácter de su misión (tales como reabastecimiento en vuelo, patrulla y reconocimiento, vuelos de prueba, etc.) no puedan ajustarse al RCA y la normativa europea aplicable.

A las aeronaves que vuelen de acuerdo con el RCAO les será de aplicación con carácter supletorio el RCA y la Normativa

Europea aplicable en aquello no expresamente establecido en el RCAO.

El RCAO es compatible con las disposiciones para la CAG que determine el Estado Español y la Unión Europea, siendo todo ello de aplicación para lo que no esté expresamente regulado en el RCAO.

Además, las aeronaves militares aplicarán las normas establecidas para la CAG al máximo posible, siendo sus desviaciones las recogidas en el RCAO.

COMPATIBILIDAD ENTRE LA CAO Y LA CAG

En tiempo de paz, la utilización del espacio aéreo para las actividades desarrolladas por los dos tipos de circulación aérea (CAG y CAO) estará basada en la adecuada coordinación entre ellas.

A tal fin se tendrán en cuenta los siguientes principios:

- La seguridad de las aeronaves, cualquiera que sea su condición, nacionalidad o tipo, tendrá prioridad sobre cualquiera otra consideración.
- Todas las normas que regulen los dos tipos de circulación deben ser compatibles.
- En aquellos volúmenes de espacio aéreo en que, por la disponibilidad de medios humanos, técnicos u operativos, esté garantizado el conocimiento constante de la posición de las aeronaves y la seguridad de éstas, se evitará la compartimentación del espacio aéreo.
- Con el fin de facilitar lo especificado en el RCA en lo referente a la Responsabilidad de Control, se establecerán los procedimientos que fueran necesarios, mediante cartas de acuerdo, para asegurar la coordinación en los bloques de espacio aéreo utilizados por aeronaves de la CAG y de la CAO.
- Cuando las trayectorias seguidas por las aeronaves que circulan de acuerdo con las normas de la CAO, las evoluciones de dichas aeronaves o el tipo de misión o entrenamiento que estén ejecutando hagan difícil predecir, con antelación suficiente que permita una coordinación eficaz, la posición exacta de las aeronaves de la CAO, se hará una reserva temporal de espacio aéreo, procurando que dicha reserva esté activada únicamente mientras se den las circunstancias señaladas.
- En situaciones de crisis la utilización del espacio aéreo y control de la circulación aérea (CAG y CAO), se llevará a cabo según lo establecido en el correspondiente plan de control del espacio aéreo en situaciones de crisis y guerra y los procedimientos específicos de coordinación que se establezcan para facilitar la transición de tiempo de paz a situaciones de crisis.

CAMBIO DE VUELO CAO A CAG O VICEVERSA

El cambio de tipo de plan de vuelo (CAG-CAO o viceversa) requerido durante el vuelo se presentará en un momento en que exista la seguridad de que lo recibirá la dependencia apropiada de los servicios de tránsito aéreo; por lo menos, diez minutos antes de la hora que se calcule que la aeronave va a efectuar dicho cambio.

El cambio de vuelo CAO a CAG o viceversa, sólamente es aceptable cuando una dependencia de los servicios de tránsito aéreo reciba un mensaje transmitido por el Comandante de aeronave/Jefe de formación o piloto al mando que contenga la expresión específica "SOLICITO CAMBIAR MI PLAN DE VUELO A CAG/CAO" junto con los cambios, en su caso, de haberlos, que deban hacerse en su plan de vuelo.

Las dependencias de control de tránsito aéreo no deben sugerir el cambio de plan de vuelo ni directa ni implícitamente.

La dependencia de control autorizará el cambio de vuelo empleando la fraseología "PLAN DE VUELO CAO/CAG CAMBIADO A LAS ... hora," a la que el piloto deberá acusar recibo.

En el caso de vuelos controlados, no se aceptará el cambio hasta que se haya coordinado con la dependencia de control de tránsito aéreo correspondiente y obtenido la autorización de dicha dependencia.

Toda dependencia de los servicios de tránsito aéreo que reciba notificación de la intención de una aeronave de cambiar su vuelo CAO a CAG o viceversa, lo notificará, a la mayor brevedad posible, a todas las demás dependencias de los servicios de tránsito aéreo a quienes se dirigió el plan de vuelo, exceptuando las dependencias por cuyas regiones o áreas ya haya pasado el vuelo, y a aquellas otras a las que afecte el cambio.

PRINCIPIOS DEL RCAO

El RCAO tiene por objeto proporcionar a las aeronaves militares la libertad de acción necesaria para el desarrollo de las operaciones, enseñanza, instrucción o adiestramiento en todo ejemplo, previniendo y evitando el riesgo de colisiones en

vuelo.

El establecimiento del RCAO contribuye a garantizar la seguridad de las aeronaves, cualquiera que sea su condición, nacionalidad o tipo, por lo que se considerará como primer principio a tener en cuenta que en tiempo de paz, la seguridad de las aeronaves tendrá prioridad sobre cualquier otro tipo de consideración.

A tal fin los controladores y pilotos u operadores de sistemas aéreos pilotados remotamente serán responsables de prevenir colisiones entre aeronaves de la CAO, entre éstas y obstáculos, así como con las aeronaves de la CAG, aplicando las normas contenidas en el RCAO.

ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL RCAO

El RCAO será de aplicación a las aeronaves militares españolas en el espacio aéreo de soberanía y en los espacios de responsabilidad asignados a España en virtud de convenios internacionales.

También será de aplicación a las aeronaves militares españolas, que vuelen de acuerdo con las normas de la CAO, en otros estados, siempre que no se oponga a la legislación y reglas de vuelos del estado que sobrevuelan.

Asimismo le será de aplicación a las aeronaves militares extranjeras que utilicen el espacio aéreo de soberanía o de responsabilidad español que requieran operar como vuelos CAO.

Finalmente, será de aplicación, cuando excepcionalmente sea autorizado por la Autoridad Aeronáutica Competente Militar, a otras aeronaves no militares debido a la naturaleza de su misión (tales como reabastecimiento en vuelo, patrulla y vigilancia, vuelos de prueba, etc.).

APLICACIÓN DEL RCA, DEL SERA Y DEL R.D. 552/2014

A las aeronaves militares que no vuelen de acuerdo con el RCAO les será de aplicación el RCA, el SERA y el R.D. 552/2014.

A las aeronaves militares que vuelen de acuerdo con el RCAO les será de aplicación con carácter supletorio el RCA, el SERA y el R.D. 552/2014. en aquello no expresamente establecido en el RCAO.

Las Reglas generales del RCAO son las establecidas en el Libro Segundo, capítulo tercero.

REGLAS DE VUELO CAO

Los vuelos CAO se realizarán de acuerdo con alguna de las siguientes reglas de vuelo:

- OVFR (Reglas de vuelo visual operativas)
- OIFR (Reglas de vuelo por instrumentos operativos)
- ADFR (Reglas de vuelo de defensa aérea)

REGLAS DE VUELO DE DEFENSA AÉREA (ADFR)

Son tránsitos que operan de acuerdo con las Reglas de Vuelo de Defensa Aérea (ADFR) los siguientes:

- Policía del aire.
- Interceptaciones/escolta (I/E) y escolta de honor a aeronaves en que viajen autoridades VIP.
- Interceptores en ejercicios de defensa aérea (EDA).
- "Scramble" de entrenamiento; previa coordinación entre las dependencias civiles y militares involucradas, de acuerdo con las condiciones establecidas en las Normas de Coordinación civil-militar.
- Defensa aérea activa (DAA).
- Aquellos otros que excepcionalmente así se consideren por la Autoridad Aeronáutica Competente Militar, según la naturaleza de la misión.

Los tránsitos aéreos actuando según las ADFR:

- Pueden operar sin reserva de espacio aéreo.
- Pueden despegar mediante "scramble" que en ciertos casos puede ser diferido.
- Un vuelo en formación se considera una sola aeronave.
- No precisan formalizar un plan de vuelo.

- Tienen prioridad sobre el resto de las aeronaves, excepto sobre aquellas que oficialmente hubieran declarado emergencia.

El Sistema de Defensa podrá calificar tránsitos militares que no hubiesen despegado según las ADFR como tránsitos ADF una vez en vuelo.

El Sistema de Defensa podrá calificar tránsitos operando ADFR, como tránsitos OVFR/OIFR una vez en vuelo.

El Sistema de Defensa comunicará con anterioridad el cambio de reglas de vuelo a las dependencias de control de la CAO responsables en el área donde operen dichos tránsitos.

Se mantendrá una estrecha coordinación entre la dependencia de control de interceptación y la dependencia ATS correspondiente durante todas las fases de la interceptación de una aeronave civil o militar a fin de que se mantenga bien informada a la dependencia ATS de los acontecimientos, así como de las medidas que se exigen de la aeronave interceptada.

SISTEMAS AÉREOS PILOTADOS REMOTAMENTE DE LA CAO

Para este tipo de sistemas será de aplicación lo recogido en el RCAO.