



## Resolución 263/2019

**S/REF:** 001-033652

**N/REF:** R/0263/2019; 100-002428

**Fecha:** 4 de julio de 2019

**Reclamante:** [REDACTED]

**Dirección** [REDACTED]

**Administración/Organismo:** Ministerio de Fomento/ENAIRE

**Información solicitada:** Instrumentos de aproximación de aterrizaje en el aeropuerto de A Coruña

**Sentido de la resolución:** Desestimatoria

### I. ANTECEDENTES

1. Según se desprende de la documentación obrante en el expediente, el reclamante solicitó al MINISTERIO DE FOMENTO, a través del Portal de la Transparencia, al amparo de la [Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno](#)<sup>1</sup> (en adelante LTAIBG), con fecha 23 de marzo de 2019, la siguiente información:

*En 2008 se instaló en el aeropuerto de A Coruña un ILS de Categoría II/III, lo que supuso una considerable inversión.*

*No se ha podido encontrar ningún procedimiento de aproximación por instrumentos al aeropuerto de A Coruña que permita una altura de decisión inferior a 210 pies para aeronaves de Categoría C según la velocidad de aterrizaje (las que operan fundamentalmente en el aeropuerto de A Coruña) o 257 pies para aeronaves de Categoría D.*

---

<sup>1</sup> <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2013-12887>

*El Reglamento (CE) Nº 859/2008 de la Comisión de 20 de agosto de 2008 (publicado el 20 de septiembre de 2008) proporciona las siguientes definiciones en la letra f del “Apéndice 1 (nuevo) del OPS 1.430”:*

*Para operación de categoría II: “Una operación de categoría II consiste en una aproximación y un aterrizaje de precisión por instrumentos que emplea ILS o MLS con: A) Una altura de decisión por debajo de 200 pies, pero no inferior a 100 pies, y B) Un alcance visual en la pista no inferior a 300 m.”*

*Para operación de categoría II distinta de la norma: “Una operación de categoría II distinta de la norma consiste en una aproximación y un aterrizaje de precisión por instrumentos utilizando ILS o MLS, que cumple los requisitos sobre instalaciones fijados en el apartado iii) con: A) una altura de decisión por debajo de 200 pies pero no inferior a 100 pies; (véase el cuadro 7b más abajo), y B) un alcance visual de pista no inferior a 350/400 m (véase el cuadro 7b).”*

*En 2015 planteé una petición similar a ésta, y por la que Enaire resolvió conceder acceso a la información solicitada. Esta nueva solicitud se plantea tras haber transcurrido más de tres años desde la anterior y tras haberse actualizado los procedimientos de aproximación del aeropuerto de A Coruña, por lo que es probable que la información proporcionada en aquella ocasión se haya modificado.*

*Por lo tanto, SOLICITA:*

*Conocer si en la actualidad existen procedimientos de aproximación por instrumentos para el Aeropuerto de A Coruña que permitan a las aeronaves de Categoría C (velocidad de aterrizaje entre 121 y 140 nudos) y Categoría D (velocidad de aterrizaje entre 141 y 166 nudos) realizar “operaciones de categoría II” o “operaciones de categoría II distinta de la norma”, según las definiciones dadas por el OPS 1.430 del Reglamento (CE) Nº 859/2008 ya mencionado.*

*En caso afirmativo, solicita el acceso a los mismos preferiblemente por vía electrónica.*

*En caso de que se adjunte alguna “Nota Técnica” como respuesta o complemento de la misma, ruego que no se eliminen los datos identificativos del autor.*

2. Con fecha 9 de abril de 2019, ENAIRE, entidad dependiente del MINISTERIO DE FOMENTO dictó resolución, en la que contestaba al reclamante lo siguiente:

*En el aeropuerto de A Coruña hay instalado un ILS capacitado técnicamente para operaciones de CAT III desde enero de 2008.*

*Desde la puesta en servicio del sistema, los mínimos de operación (valores de OCH) obtenidos para CAT II han estado comprendidos entre 350 y 360 pies para aeronaves de categoría C con una frustrada al 2,5 % de pendiente y entre 165 y 210 pies para una frustrada al 5% de pendiente, siendo en algunos momentos muy superiores a los mencionados. La obtención de los valores anteriores viene determinado por la aplicación de los criterios de diseño que establece OACI y recogidos en el DOC 8168 PANS-OPS, los cuales han sido adoptados por España.*

*La orografía del entorno del aeropuerto de A Coruña y la distribución de los obstáculos presentes en la orografía próxima al aeropuerto hacen que, aplicando los criterios mencionados, se obtengan los valores de OCH publicados en la Información Aeronáutica.*

*Enaire, como proveedor de servicio de navegación aérea, es el primer interesado en ofrecer la mayor calidad en su servicio y, por ello, lleva desde entonces, trabajando en la búsqueda de posibilidades que puedan mejorar la accesibilidad al Aeropuerto de A Coruña.*

*En los últimos años se han realizado diferentes actuaciones que han ido reduciendo los valores de OCH hasta llegar a pasar de 431 a 361 pies para aeronaves de categoría C con una frustrada al 2,5 % de pendiente y entre 262 a 210 pies para una frustrada al 5% de pendiente.*

*La última modificación realizada consistió en aplicar una limitación de velocidad en el viraje del tramo de aproximación frustrada, si bien esta limitación no puede ser aplicada a aeronaves de categorías D, por lo que la ventaja de esta solución no aplica a este tipo de aeronaves. No obstante, se decidió adoptar esta solución porque este tipo de aeronave apenas tiene operaciones en el Aeropuerto de A Coruña y por tanto el beneficio logrado abarca prácticamente a la totalidad del tráfico que opera en el aeródromo coruñés. Enaire es conocedor de la mejora que ha supuesto la adopción de esta medida.*

*Es necesario resaltar que el Estado determina el valor de OCA/H es decir la altitud/altura de franqueamiento de obstáculos y es responsabilidad del operador aéreo determinar los mínimos de utilización del aeródromo para cada una de las pistas de cada uno de los aeropuertos que utilice (Anexo 6 OACI) a partir del valor de OCH facilitado por el Estado.*

*El operador, a partir de los mínimos que publica el Estado (AIP) determina, por tanto, sus propios mínimos, que siempre habrían de ser iguales o superiores a los establecidos por el Estado.*

*Respecto a lo mencionado en el escrito acerca de las definiciones de CAT II y CAT II distinta de la norma, texto que como se indica se incluye en OPS 1.430 del Reglamento (CE) Nº 859/2008 (actualmente Comisión Regulation (EU) 965/2012 on air operations), se quiere aclarar que esas operaciones se definen para sacar el máximo rendimiento a las distintas capacidades de*

*operación de las distintas aeronaves y que son los operadores, en función de ellas, quienes deben tomar la decisión de realizar este tipo de operación cumpliendo, en todo momento, la normativa aplicable, no interviniendo, ni teniendo ninguna responsabilidad sobre ello el proveedor de servicio de Navegación aérea, en este caso Enaire.*

*Enaire tiene la responsabilidad de proporcionar el mejor servicio posible a los usuarios, siempre cumpliendo toda la normativa vigente y muy en particular, en todo lo referente a la seguridad de las operaciones. En el caso del aeropuerto del Aeropuerto de A Coruña, por ser un escenario particular, Enaire ha puesto en marcha todos los mecanismos a su alcance para proporcionar la mejor solución posible y mejorar la operación respecto a la situación anterior teniendo en cuenta las limitaciones orográficas del aeropuerto coruñés.*

3. Ante esta contestación, [REDACTED] presentó, mediante escrito de entrada el 16 de abril de 2019 y al amparo de lo dispuesto en el [artículo 24<sup>2</sup>](#) de la LTAIBG, una reclamación ante el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno, en base a los siguientes argumentos:

*Como se puede comprobar, la última frase, que contiene la sustancia de la solicitud, fue eliminada en la reproducción realizada por el Director General de ENAIRE en su resolución. El objetivo de conocer si existen o no los mencionados procedimientos no es otro que solicitar el acceso a los mismos, puesto que si no existieran, no se podría facilitar copia.*

*Planteada mi solicitud en esos términos, cabían dos respuestas: O bien una respuesta negativa, confirmando que los procedimientos no existen; o bien una respuesta afirmativa, en cuyo caso habría de proporcionarse copia, salvo que se justificara la aplicación de alguna causa de inadmisión o límite de los recogidos en la Ley. Sin embargo, ENAIRE no ha proporcionado ni lo uno ni lo otro.*

*En el documento de contestación (documento 3), ENAIRE proporciona una serie de explicaciones que no guardan ninguna relación con lo solicitado. El documento presenta incoherencias lógicas (por ejemplo lo expresado en el segundo párrafo está en clara contradicción con lo expresado en el quinto), que es innecesario discutir puesto que no era el objeto de la solicitud que fue cuidadosamente formulada.*

*Se solicitaban procedimientos que **permitan** las operaciones CAT II, lo cual no implica que esas operaciones se lleven a cabo. Es decir, ENAIRE podría diseñar un procedimiento que permitiera esas operaciones, y los operadores podrían decidir optar por unos mínimos superiores. Por otra parte, si ENAIRE no proporcionara ningún procedimiento con los mínimos lo*

---

<sup>2</sup> <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2013-12887&tn=1&p=20181206#a24>

*suficientemente bajos, los operadores no podrían operar con unos mínimos inferiores. Es decir, los procedimientos publicados por ENAIRE pueden **permitir** o **impedir** ciertas operaciones, pero efectivamente no pueden obligar a los operadores a emplear ningún procedimiento en particular.*

*Visto el documento de contestación (documento 3), así como la Nota Técnica con código Id 2100/15 (adjunta como documento 4), se concluye que en la actualidad sí existen procedimientos de aproximación por instrumentos para el Aeropuerto de A Coruña que permitan realizar “operaciones de categoría II”. En la Nota Técnica de 2015 se afirmaba que tales procedimientos existían. Por otra parte, en la contestación de 2019 se afirma que se han realizado diferentes actuaciones para mejorar la accesibilidad, por lo que se deduce que si los procedimientos existían en el 2015, con mayor motivo en la actualidad.*

*Sin embargo, ENAIRE no ha proporcionado copia de esos procedimientos, pese a que se solicitaba expresamente copia de los mismos en caso de que se existieran, ni tampoco ha proporcionado ninguna justificación para denegar el acceso.*

*Por lo expuesto, solicito que se tenga por presentado este escrito, se tenga por interpuesta en el plazo legal esta Reclamación y que en su día se resuelva que la respuesta de 12 de abril de ENAIRE no se ajusta a Derecho y se dicte resolución por la que se acuerde instar a ENAIRE a facilitar el acceso a los procedimientos de aproximación por instrumentos que permitan a las aeronaves de Categoría C y D realizar “operaciones de categoría II” u “operaciones de categoría II distinta de la norma”.*

4. Con fecha 23 de abril de 2019, el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno remitió el expediente a ENAIRE, a través de la Unidad de Información de Transparencia del MINISTERIO DE FOMENTO, al objeto de que pudiera hacer las alegaciones que considerase oportunas. El 24 de mayo de 2019, la mencionada entidad presentó sus alegaciones en las que indicaba lo siguiente:

*Además de lo ya informado por ENAIRE, en Resolución de fecha 9 de abril de 2019, a su solicitud de información ante el Portal de la Transparencia, sobre el expediente de referencia 001-033652, se le indica que los procedimientos aeronáuticos en vigor para operaciones en el Aeropuerto de A Coruña son de público acceso en la página web del AIP-España.*

*El enlace a dicha web es el siguiente:*  
[https://ais.enaire.es/AIP/AIPS/AMDT\\_314\\_2019\\_AIRAC\\_04\\_2019/AIP.html](https://ais.enaire.es/AIP/AIPS/AMDT_314_2019_AIRAC_04_2019/AIP.html)

*En todo caso, se adjuntan también como anexo los dos documentos concretos donde está la información solicitada, ambos en el apartado “AD 2-A: CORUÑA”, que son el “LECO 7” y en el “IAC/1 ILS Z RWY 21”.*

5. Atendiendo al escrito de alegaciones, el 29 de mayo de 2019 y en aplicación del [art. 82 de la Ley 39/2015](#), de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, se concedió Audiencia del expediente a [REDACTED] para que, a la vista del mismo, presentase las alegaciones que estimara pertinentes. En respuesta al mencionado trámite de audiencia, el interesado contestó lo siguiente:

*PRIMERA.- Ya en el trámite de alegaciones, ENAIRE afirma que la información solicitada se encuentra disponible en la página web del AIP-España, información que en ningún caso fue proporcionada con la resolución original. No obstante, el enlace proporcionado da acceso al AIP, pero no a los concretos documentos que se solicitaban.*

*SEGUNDA.- Al mismo tiempo ENAIRE adjunta los dos documentos que, a su juicio, contienen la información solicitada. Puesto que ENAIRE no ha facilitado el enlace de ningún otro documento, hay que entender que los otros cientos de documentos disponibles en el AIP no adjuntados no son relevantes para la resolución de esta reclamación.*

*TERCERA.- Así las cosas, la única cuestión controvertida es si los documentos proporcionados por ENAIRE en el trámite de alegaciones "ANEXO\_ALEGACIONES\_CTBG\_33652\_100\_2428\_ENAIRE\_Sal. DGNL5138.pdf" dan respuestas a lo solicitado el 23 de marzo o no.*

*El documento denominado "LECO 7", que se corresponde con las páginas 3 a 12 del anexo proporcionado por ENAIRE, recoge información del aeropuerto (datos geográficos y de administración, horario de apertura, etc.) y es obvio que no define ningún procedimiento de aproximación: ni ILS CAT II, ni de otra categoría de ILS, ni de no-precisión.*

*El documento "ILS Z RWY 21", contenido en las páginas 1 y 2 del anexo proporcionado por ENAIRE, sí que contiene un procedimiento de aproximación, si bien no da respuesta a lo solicitado. Para ese procedimiento de aproximación ILS y para las aeronaves de Categoría C, ENAIRE ha establecido un OCH que es, en el caso más favorable, de 210 pies, tal y como se puede comprobar en el cuadro de la primera página. Para aeronaves de Categoría D es incluso superior (257 pies).*

*Por otra parte, una de los varios requisitos que recoge el OPS 1.430 del Reglamento (CE) Nº 859/2008 para "operaciones de categoría II" y "operaciones de categoría II distinta de la norma" es que tenga "una altura de decisión por debajo de 200 pies, pero no inferior a 100 pies". Por lo tanto, el operador podría definir la altura de decisión que estime conveniente, pero cumpliendo, en todo momento, la normativa aplicable. Es decir, dados los OCH para aeronaves de categoría C y D del procedimiento ILS Z RWY 21 (respectivamente 210 pies y 257*

*pies), no podría fijar una altura de decisión de entre 100 y 200 pies, ya que ésta debe ser igual o superior al OCH establecido por ENAIRE.*

*De esto se concluye fácilmente que el procedimiento ILS Z RWY 21 proporcionado no permite a las aeronaves de categoría C o D ejecutar las aproximaciones definidas en el OPS 1.430 del Reglamento (CE) Nº 859/2008 como “categoría II” o “categoría II distinta de la norma” (sí se les permitiría a las aeronaves de categoría A y B).*

*Aun entendiendo que los documentos ya aportados por ENAIRE deberían ser suficiente para concluir que el procedimiento ILS Z RWY 21 no es el que permite a las aeronaves de Categoría C o D realizar “operaciones de categoría II” o “operaciones de categoría II distinta de la norma”, según las definiciones dadas por el OPS 1.430 del Reglamento (CE) Nº 859/2008, propongo la siguiente prueba:*

*Que por la jefa de División de Espacio Aéreo, Medio Ambiente y Servidumbres Aeronáuticas, o en su defecto cualquier otro técnico de ENAIRE, se expida certificación indicando si el procedimiento de aproximación ILS Z RWY 21 permite a las aeronaves de Categoría C y D realizar “operaciones de categoría II” o “operaciones de categoría II distinta de la norma” según las definiciones dadas por el OPS 1.430 del Reglamento (CE) Nº 859/2008.*

*En virtud de lo dispuesto en el artículo 77.3 LPACAP, las pruebas propuestas por los interesados sólo podrán ser rechazar cuando sean manifiestamente improcedentes o innecesarias, y en todo caso mediante resolución motivada.*

*Por todo lo expuesto, SOLICITO:*

*Que se tenga por presentado este escrito dentro del plazo concedido, se sirva admitirlo, y en su virtud se tengan por formuladas las anteriores alegaciones para su incorporación al expediente 100-002428, y sean tenidas en cuenta en el procedimiento de referencia, especialmente en la resolución del mismo.*

*OTROSÍ SOLICITO:*

*Que sea practicada prueba pericial, de conformidad con el artículo 77 y s.s. de la LPACAP, consistente en que por la jefa de División de Espacio Aéreo, Medio Ambiente y Servidumbres Aeronáuticas, o en su defecto cualquier otro técnico de ENAIRE, se expida certificación indicando si el procedimiento de aproximación ILS Z RWY 21 permite a las aeronaves de Categoría C y D realizar “operaciones de categoría II” o “operaciones de categoría II distinta de la norma” según las definiciones dadas por el OPS 1.430 del Reglamento (CE) Nº 859/2008.*



## II. FUNDAMENTOS JURÍDICOS

1. De conformidad con lo dispuesto en el [artículo 24 de la LTAIBG<sup>3</sup>](#), en relación con el artículo 8 del [Real Decreto 919/2014, de 31 de octubre, por el que se aprueba el Estatuto del Consejo de Transparencia y Buen Gobierno<sup>4</sup>](#), la Presidencia de este Organismo es competente para resolver las reclamaciones que, con carácter previo a un eventual y potestativo Recurso Contencioso-Administrativo, se presenten en el marco de un procedimiento de acceso a la información.
2. La LTAIBG, en su [artículo 12<sup>5</sup>](#), regula el derecho de todas las personas a acceder a la información pública, entendida, según el artículo 13 de la misma norma, como "*los contenidos o documentos, cualquiera que sea su formato o soporte, que obren en poder de alguno de los sujetos incluidos en el ámbito de aplicación de este título y que hayan sido elaborados o adquiridos en el ejercicio de sus funciones*".

Por lo tanto, la Ley define el objeto de una solicitud de acceso a la información en relación a información que ya existe, por cuanto está en posesión del Organismo que recibe la solicitud, bien porque él mismo la ha elaborado o bien porque la ha obtenido en ejercicio de las funciones y competencias que tiene encomendadas.

Con estas premisas, debe acotarse el objeto de la presente reclamación únicamente a aquella información que obre en poder de la Administración en el momento de la solicitud de acceso y siempre teniendo como base que la finalidad de la LTAIBG es conocer cómo se toman las decisiones que afectan a los ciudadanos, cómo se manejan los fondos públicos o bajo qué criterios actúan nuestras instituciones.

3. Atendiendo a las circunstancias planteadas en los antecedentes de hecho, el reclamante entiende que la documentación remitida por ENAIRE no es la realmente solicitada y por eso propone una prueba pericial, consistente en la emisión de una certificación por parte de su jefa de División de Espacio Aéreo, Medio Ambiente y Servidumbres Aeronáuticas, o en su defecto cualquier otro técnico, que aclare la controversia suscitada.

La práctica de esta prueba debe ser desestimada, dado que el concepto de información pública que recoge la Ley y en base al cual puede presentarse una solicitud de acceso, se refiere a información de la que disponga un organismo o entidad de los sujetos a la Ley en el

---

<sup>3</sup> <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2013-12887&p=20181206&tn=1#a24>

<sup>4</sup> <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2014-11410&tn=1&p=20141105#a8>

<sup>5</sup> <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2013-12887&tn=1&p=20181206#a12>



momento en que se produce la solicitud. Y ello, para garantizar el objetivo que persigue la norma y que no es otro que *“ampliar y reforzar la transparencia de la actividad pública, regular y garantizar el derecho de acceso a la información relativa a aquella actividad”* (art. 1 de la LTAIBG). Es decir, la Ley de Transparencia no ampara solicitudes de información dirigidas a obtener certificaciones, como sería el caso que nos ocupa, puesto que las mismas tienen la consideración de *actos futuros* en el sentido de que deben producirse como consecuencia de la petición que se formule.

Este Consejo de Transparencia entiende, por lo tanto, como ha venido sosteniendo reiteradamente (procedimientos [R/0118/2016](#)<sup>6</sup> y [R/0274/2016](#)<sup>7</sup>), que cualquier ciudadano dispone de vías para obtener compulsas o certificaciones expedidas por la Administración, entre las cuales no se encuentra acudir a la LTAIBG.

4. Por otro lado, y respecto del resto de cuestiones planteadas por el reclamante, analizados el enlace Web y los documentos remitidos por ENAIRE al reclamante se puede concluir lo siguiente:

El enlace Web deriva a información sobre *PROCEDIMIENTOS DE ESPERA, APROXIMACIÓN Y SALIDA (ENR\_1\_5)*, tanto civiles como militares, basados en los contenidos del DOC 8168-OPS/611 (PANS/OPS) de la OACI y APATC-1. En alguno de estos procedimientos se aplica un ajuste de velocidad. Los pilotos deberán ajustarse lo más posible a los procedimientos especificados en AD 2 y ENR 6. Estos procedimientos se consideran rutas preferentes para la atenuación de ruido. Cuando por cualquier causa no puedan cumplirse deberán comunicarse al ATC. Los procedimientos de espera y aproximación utilizados están basados en los valores y factores contenidos en la Parte II de los PANS-OPS. También contiene *PROCEDIMIENTOS EN AERÓDROMOS AFIS*.

En cuanto al Aeropuerto de Galicia, el apartado ENR\_6\_7 recoge PROCEDIMIENTOS VFR, indicando que es obligatorio el uso del transpondedor SSR para todas las aeronaves que operen en el TMA de Galicia. Asimismo, contiene mapas geográficos e información sobre ZONAS PROHIBIDAS, RESTRINGIDAS Y PELIGROSAS, ZONAS CON FAUNA SENSIBLE y COORDENADAS DE LOS PUNTOS VFR (ENR\_6\_7\_7).

---

6

[https://www.consejodetransparencia.es/ct Home/Actividad/Resoluciones/resoluciones\\_AGE/AGE\\_2016/06.html](https://www.consejodetransparencia.es/ct/Home/Actividad/Resoluciones/resoluciones_AGE/AGE_2016/06.html)

[https://www.consejodetransparencia.es/ct Home/gl/Actividad/Resoluciones/resoluciones\\_AGE/AGE\\_2016/09.html](https://www.consejodetransparencia.es/ct Home/gl/Actividad/Resoluciones/resoluciones_AGE/AGE_2016/09.html)

Contiene, asimismo, información sobre PROTECCIÓN DE RECEPTORES ILS/VOR protegidos contra emisiones FM, pero solamente para los aeropuertos de Barcelona, Madrid y Canarias (apartado GEN\_1\_5); REQUISITOS EN EQUIPOS DE RADIO y REQUISITOS DE LOS SERVICIOS DE ENLACE DE DATOS.

El documento denominado "LECO 7", como indica el reclamante, recoge información del aeropuerto de A Coruña (datos geográficos y de administración, horario de apertura, etc.) y, a su juicio, no define ningún procedimiento de aproximación: ni ILS CAT II, ni de otra categoría de ILS, ni de no-precisión. Sin embargo, analizado su contenido, se observa que contiene la siguiente información:

- *“OPERACIONES DE AERONAVES DE LETRA DE CLAVE D Y E. En general en el Aeropuerto de A Coruña no se permite ni la llegada ni la permanencia de aeronaves de más de 36 m de envergadura sin la autorización previa del aeropuerto. Por este motivo, para que una aeronave de letra de clave D y E pueda operar es obligatoria la solicitud previa por parte de la compañía aérea o el agente de handling, y una autorización explícita por parte de la dirección del Aeropuerto. - Rutas de rodaje: Dadas las características de estas aeronaves, tanto en salida como en llegada, deberán realizar el rodaje a velocidad reducida, con los motores al ralentí y, siempre que sea posible, con los motores externos apagados. El movimiento de las aeronaves de letra de clave D y E en los giros debe realizarse con maniobra 'sobreviraje'.”*
- *“OPERACIONES ILS DE CATEGORÍA II. La RWY 21, sujeta a la disponibilidad de servicio de las ayudas a la aproximación y aterrizaje correspondientes, es adecuada para realizar operaciones de CAT II por aquellos operadores aéreos cuyos mínimos de operación hayan sido aprobados por la autoridad civil aeronáutica.”*

Por tanto, ENAIRE sí ha entregado información sobre procedimientos de aproximación al aeropuerto de A Coruña.

El documento "ILS Z RWY 21" también contiene PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS del Aeropuerto de A Coruña con datos de Aproximación final de precisión - Ángulo de descenso (Pendiente), si bien, a juicio del reclamante, no da respuesta a lo solicitado ya que *no es el que permite a las aeronaves de Categoría C o D realizar “operaciones de categoría II” o “operaciones de categoría II distinta de la norma”, según las definiciones dadas por el OPS 1.430 del Reglamento (CE) Nº 859/2008.*

Por tanto, el hecho controvertido es si los procedimientos que ha entregado ENAIRE son los definidos en esta norma europea.

5. El Reglamento (CE) nº 859/2008 de la Comisión, de 20 de agosto de 2008, por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 3922/91 del Consejo en lo relativo a los requisitos técnicos y los procedimientos administrativos comunes aplicables al transporte comercial por avión, en su SUBPARTE E – OPERACIONES TODO TIEMPO - OPS 1.430, relativo a *Mínimos de utilización de aeródromo*, señala que

*b) Al establecer los mínimos de utilización de aeródromo que se aplicarán a cualquier operación concreta, el operador deberá tener plenamente en cuenta: (...) 7) la altitud/altura de franqueamiento de obstáculos para los procedimientos de aproximación por instrumentos.*

*(...)*

*i) El operador garantizará que los mínimos del sistema para los procedimientos de aproximación sin precisión, basados en la utilización de ILS sin guía electrónica de senda de planeo (solo LLZ), VOR, NDB, SRA o VDF no sean menores que los valores de MDH recogidos en el cuadro 3 siguiente.*

*Cuadro 3*

*Mínimos del sistema para ayudas a las aproximaciones sin precisión Mínimos del sistema*

*Instalación DH/MDH mínima*

*ILS (sin guía electrónica de senda de planeo-LLZ) 250 pies SRA (terminando a 0,5 mn) 250 pies*

*SRA (terminando a 1 mn) 300 pies*

*SRA (terminando a 2 mn) 350 pies*

*VOR 300 pies*

*VOR/DME 250 pies*

*NDB 300 pies*

*VDF (QDM y QGH) 300 pies*

*2) i) Operadores con experiencia previa en categoría II o III. Los operadores con experiencia previa en categoría II o III podrán obtener autorización para un período transitorio reducido mediante solicitud a la Autoridad.*

*ii) El operador autorizado para efectuar operaciones de categoría II o III utilizando procedimientos de aproximación automática, con o sin aterrizaje automático, que, posteriormente, introduzca operaciones manuales de categoría II o III con HUDLS se*

considerará un “nuevo operador de categoría II/III” a los fines de lo dispuesto en cuanto al período de demostración.

Asimismo, este Reglamento proporciona las siguientes definiciones en la letra f, del Apéndice 1 (nuevo) del OPS 1.430:

*“Una operación de categoría II consiste en una aproximación y un aterrizaje de precisión por instrumentos que emplea ILS o MLS con: A) Una altura de decisión por debajo de 200 pies, pero no inferior a 100 pies, y B) Un alcance visual en la pista no inferior a 300 m.”*

*“Una operación de categoría II distinta de la norma consiste en una aproximación y un aterrizaje de precisión por instrumentos utilizando ILS o MLS, que cumple los requisitos sobre instalaciones fijados en el apartado iii) con: A) una altura de decisión por debajo de 200 pies pero no inferior a 100 pies; (véase el cuadro 7b más abajo), y B) un alcance visual de pista no inferior a 350/400 m (véase el cuadro 7b).”*

Los procedimientos concretos que pide el reclamante son los implementados en el aeropuerto de A Coruña relativos a estas dos categorías de operaciones a realizar por aeronaves de categorías C y D, según contempla esta norma europea.

A este respecto, ENAIRE ha informado que *Desde la puesta en servicio del sistema, los mínimos de operación (valores de OCH) obtenidos para CAT II han estado comprendidos entre 350 y 360 pies para aeronaves de categoría C, siendo en algunos momentos muy superiores a los mencionados. La obtención de los valores anteriores viene determinado por la aplicación de los criterios de diseño que establece OACI y recogidos en el DOC 8168 PANS-OPS, los cuales han sido adoptados por España. En los últimos años se han realizado diferentes actuaciones que han ido reduciendo los valores de OCH hasta llegar a pasar de 431 a 361 pies para aeronaves de categoría C y entre 262 a 210 pies.*

Estos parámetros de altitud no son los contemplados en el Reglamento (CE) N° 859/2008.

ENAIRE También ha informado, respecto a las definiciones de CAT II y CAT II distinta de la norma, texto que, como se indica, se incluye en OPS 1.430 del Reglamento (CE) N° 859/2008 (actualmente Comisión Regulation (EU) 965/2012 On Air Operations), *que esas operaciones se definen para sacar el máximo rendimiento a las distintas capacidades de operación de las distintas aeronaves y que son los operadores, en función de ellas, quienes deben tomar la decisión de realizar este tipo de operación cumpliendo, en todo momento, la normativa aplicable, no interviniendo, ni teniendo ninguna responsabilidad sobre ello el proveedor de servicio de Navegación aérea, en este caso Enaire. En la altitud/altura de franqueamiento de obstáculos es responsabilidad del operador aéreo determinar los mínimos de utilización del aeródromo para cada una de las pistas de cada uno de los aeropuertos que utilice.*

Este Consejo de Transparencia coincide con dicha apreciación, según se desprende de la normativa europea.

De todo lo anterior, especialmente de sus alegaciones, parece desprenderse que, atendiendo a la situación actual del aeropuerto de A Coruña, ENAIRE ha proporcionado toda la información y la documentación disponibles respecto a los procedimientos de acercamiento de aeronaves de categoría C y D en ese aeropuerto.

En consecuencia, y en base a los argumentos recogidos en los apartados precedentes de la presente resolución, la actual reclamación debe ser desestimada.

### III. RESOLUCIÓN

En atención a los Antecedentes y Fundamentos Jurídicos descritos, procede **DESESTIMAR** la reclamación presentada por [REDACTED], con entrada el 16 de abril de 2019, contra la resolución, de fecha 9 de abril de 2019, de ENAIRE, adscrita al MINISTERIO DE FOMENTO.

De acuerdo con el [artículo 23, número 1, de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre](#)<sup>8</sup>, de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Buen Gobierno, la Reclamación prevista en el artículo 24 de la misma tiene la consideración de sustitutiva de los recursos administrativos, de conformidad con lo dispuesto en el [artículo 112.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre](#)<sup>9</sup>, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Contra la presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, se podrá interponer Recurso Contencioso-Administrativo, en el plazo de dos meses, ante los Juzgados Centrales de lo Contencioso-Administrativo de Madrid, de conformidad con lo previsto en el artículo 9.1 c) de la [Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa](#).

EL PRESIDENTE DEL CTBG  
P.V. (Art. 10 del R.D. 919/2014)  
EL SUBDIRECTOR GENERAL DE  
TRANSPARENCIA Y BUEN GOBIERNO

Fdo: Francisco Javier Amorós Dorda

<sup>8</sup> <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2013-12887&p=20181206&tn=1#a23>

<sup>9</sup> <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-10565&tn=1&p=20181206#a112>