

15407 *ORDEN PRE/2733/2006, de 28 de agosto, por la que se introducen modificaciones en el Reglamento de Circulación Aérea, aprobado por el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, relativas a la gestión de afluencia de tránsito aéreo y las telecomunicaciones.*

El Reglamento de la Circulación Aérea, aprobado por Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, dictado en desarrollo de la Ley 48/1960, de Normas reguladoras de la navegación aérea, de 21 de junio, ha sido objeto de diversas modificaciones derivadas de los cambios introducidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en los anexos y documentos al Convenio de Chicago y la necesidad de adaptar las operaciones de vuelo a las innovaciones técnicas producidas en materia de aeronavegación.

La disposición final primera del mencionado Real Decreto, faculta a los Ministros de Defensa y de Fomento para introducir, con sujeción a lo dispuesto en la Orden de la Presidencia de Gobierno de 8 de noviembre de 1979, por la que se crea la Comisión Interministerial prevista en el artículo 6.º del Real Decreto-ley 12/1978, de 27 de abril, sobre fijación y delimitación de facultades entre los Ministerios de Defensa y de Fomento en materia de aviación, cuantas modificaciones de carácter técnico fuesen precisas para la adaptación de las operaciones de vuelo a las innovaciones técnicas que se produzcan y especialmente a lo dispuesto en la normativa contenida en los anexos OACI y en los tratados y convenios internacionales de los que España sea parte.

En la actualidad, es preciso modificar el Reglamento de la Circulación Aérea en lo concerniente a la Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo para su adaptación a las enmiendas que la citada Organización de Aviación Civil Internacional ha introducido en los Documentos 7030/4/EUR/ (Serie n.º EUR/NAT-S 01/49-EUR RAC/17) (Procedimientos Suplementarios Regionales); 7754 (Plan de Navegación Aérea) Vol. I, Basic ANP (Serie n.º: EUR/NAT 01/50-ATFM) y Vol.II, FASID (Serie n.º: EUR/NAT-F 02/21 -ATFM) así como en el Documento CFMU handbook de la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea «Eurocontrol», de la que España forma parte. Estas modificaciones contribuirán a una circulación más segura y ordenada que garantice la utilización al máximo de la capacidad del servicio de control de tránsito aéreo.

Asimismo, es preciso adoptar las enmiendas que la citada Organización de Aviación Civil Internacional ha introducido en los anexos 10, 11 y 15 relativos a «Telecomunicaciones Aeronáuticas», «Servicios de Tránsito Aéreo» y «Servicios de Información Aeronáutica» respectivamente, así como en los Documentos 4444 (Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea) y 7030 (Procedimientos Suplementarios Regionales). En este sentido, las enmiendas incorporan criterios de seguridad para evitar la posibilidad de colisión en las operaciones aéreas (sistema ACAS), condiciones relativas a la utilización de las comunicaciones radiotelefónicas por los proveedores de los servicios de tránsito aéreo, y por último, la actualización de aspectos relativos al servicio de información aeronáutica.

Finalmente, como aspectos relevantes de la tramitación pueden citarse, junto al trámite de audiencia a las entidades y asociaciones representativas de intereses económicos, profesionales y corporativos directamente afectados por el contenido de la norma, el informe favorable de la Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento (CIDEFO), de conformidad con lo dispuesto en el Real Decreto-ley 12/1978, de 27 de abril, sobre fijación y delimitación de facultades entre los Ministerios de Defensa y de Transportes y Comunicaciones, y la disposición adicional quinta de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de seguridad aérea.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Fomento y del Ministro de Defensa, de acuerdo con el Consejo de Estado, dispongo:

Artículo único. *Modificación del Reglamento de la Circulación Aérea, aprobado por el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero.*

El Reglamento de Circulación Aérea aprobado por el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, queda modificado como sigue:

Uno. Se modifican las definiciones y abreviaturas que figuran en los Capítulos 1 y 2 del Libro Primero «Definiciones y abreviaturas» en los siguientes términos:

«1.1 Definiciones:

Documentación Integrada de Información Aeronáutica. Un conjunto de documentos que comprende los siguientes elementos:

las AIP, con las enmiendas correspondientes;
suplementos de la AIP;
NOTAM;
AIC;
listas de verificación y listas de NOTAM vigentes.

Gestión de Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM).

Servicio ATM establecido con el objetivo de contribuir a una circulación segura, ordenada y expedita del tránsito aéreo, asegurando que se utiliza al máximo posible la capacidad ATC, y que el volumen de tránsito es compatible con las capacidades declaradas por la autoridad ATS competente.

Gestión del tránsito Aéreo (ATM)

Servicio que comprende la administración del espacio aéreo, la gestión de afluencia del tránsito aéreo y los servicios de tránsito aéreo.

Posición de Gestión de Afluencia (FMP).

Posición de Coordinación en materia ATFM ubicada en un centro de control de área (ACC) que actúa como nexo de unión entre CFMU y el ACC y sus aeródromos asociados.»

«1.1 Abreviaturas:

Abrev.	Significado
ATFM	Gestión de afluencia del Tránsito Aéreo.
ATM	Gestión del Tránsito Aéreo.
CFMU	Unidad Central de Gestión de Afluencia.
FMP	Posición de Gestión de Afluencia.»

Dos. Se modifica el apartado 2.3.2.2 del Libro Segundo «Reglamento del aire», que queda redactado en los siguientes términos:

«2.3.2.2 Derecho de paso.

La aeronave que tenga el derecho de paso mantendrá su rumbo y velocidad, pero ninguna de estas reglas eximirá al piloto al mando de ella de la obligación de proceder en la forma más eficaz para evitar una colisión, lo que incluye llevar a cabo las maniobras anticolidión necesarias basándose en los avisos de resolución proporcionados por el equipo ACAS.

Nota: El uso de las indicaciones del ACAS vienen descritos en los apartados 2.3.2.2.8 y siguientes.

2.3.2.2.8 Procedimientos ACAS.

2.3.2.2.8.1 Los pilotos utilizarán las indicaciones del ACAS en la evitación de posibles colisiones, el mejora-

miento de su conocimiento de la situación y en la búsqueda activa y adquisición visual del tránsito con el que puedan entrar en conflicto.

2.3.2.2.8.2 En los procedimientos especificados en 2.3.2.2.8.3 no se incluirá nada que impida al piloto al mando decidir según su mejor juicio y ejercer plena autoridad para elegir las acciones que juzgue más adecuadas para resolver un conflicto de tránsito o prevenir una posible colisión.

Nota: La capacidad del ACAS de desempeñar su función de ayuda a los pilotos para evitar las posibles colisiones dependen de la respuesta correcta y oportuna de los pilotos a las indicaciones del ACAS.

2.3.2.2.8.3 Uso de las indicaciones del ACAS

Los pilotos utilizarán las indicaciones generadas por el ACAS de conformidad con las consideraciones siguientes respecto a la seguridad:

a) los pilotos no realizarán ninguna maniobra con sus aeronaves por el único motivo de responder a avisos del tránsito (TA);

Nota: El objetivo de los TA es alertar a los pilotos respecto a la posibilidad de un aviso de resolución (RA), aumentar su conocimiento de la situación y ayudar a la observación visual del tránsito con el que puedan entrar en conflicto. No obstante, es posible que el tránsito observado visualmente no sea el mismo que produce un TA. La percepción visual de un encuentro puede interpretarse erróneamente, en particular de noche.

b) después de recibir un TA, los pilotos utilizarán toda la información disponible a fin de prepararse para adoptar las medidas apropiadas en caso de que se produzca un aviso de resolución (RA);

c) en caso de un RA, los pilotos:

1) responderán inmediatamente siguiendo lo indicado en el RA, a menos que por ello se ponga en peligro la seguridad de la aeronave;

Nota 1.—Las advertencias de pérdida, de cizalladura del viento y de los sistemas de advertencia de la proximidad del terreno tienen prioridad sobre el ACAS.

Nota 2.—El tránsito observado visualmente podría no ser el mismo tránsito que ocasiona el RA. La percepción visual de un encuentro puede interpretarse erróneamente, en particular de noche.

2) seguirán las instrucciones del RA aún si existe un conflicto entre el RA y la instrucción de maniobra del control de tránsito aérea (ATC);

3) no ejecutarán maniobras en sentido contrario a un RA.

Nota: En el caso de un encuentro coordinado ACAS-ACAS, los RA se complementan entre sí a fin de reducir la posibilidad de colisión. Las maniobras, o la ausencia de maniobras, que den como resultado velocidades verticales contrarias al sentido del RA, pueden traducirse en una colisión con la aeronave que representa amenaza.

4) tan pronto como sea posible, en la medida que lo permita el volumen de trabajo de la tripulación de vuelo, notificarán sobre el RA a la dependencia ATC apropiada, incluyendo el sentido de toda desviación respecto de la instrucción o autorización vigente de control de tránsito aéreo.

Nota: Salvo si el piloto informa, el ATC no sabe cuándo el ACAS expide RA. Es posible que el ATC expida instrucciones que son inadvertidamente contrarias a las indicaciones del RA del ACAS. En consecuencia, es importante notificar al ATC cuando no se siguen las instrucciones ATC porque puede haber conflicto con un RA.

5) cumplirán prontamente con cualquier RA modificado;

6) limitarán las alteraciones de la trayectoria de vuelo al mínimo necesario para cumplir con los avisos de resolución;

7) prontamente volverán a atenerse a los términos de la instrucción o autorización del ATC al resolverse el conflicto; y

8) notificarán al ATC al volver a los términos de la autorización vigente.»

Tres. Se modifican los apartados 3.2.17.5, 3.2.26 y 3.2.27 del Capítulo 2, y 3.3.7.1.1 y 3.3.7.4 del Capítulo 3, del Libro Tercero «Servicios de tránsito aéreo», que quedan redactados en los términos siguientes:

«3.2.17.5 Se tomarán medidas adecuadas para evitar que las emisiones de los rayos láser afecten negativamente a las operaciones de vuelo.

3.2.26 Competencia lingüística.

3.2.26.1 El proveedor de servicios de tránsito aéreo se cerciorará de que los controladores de tránsito aéreo hablen y comprendan los idiomas utilizados en las comunicaciones radiotelefónicas conforme a lo especificado en el Anexo 1 de OACI y lo que pueda establecer la autoridad competente de acuerdo a tratados internacionales.

3.2.26.2 Salvo en el caso de que las comunicaciones entre las dependencias de control de tránsito aéreo se efectúen en un idioma convenido mutuamente, el idioma inglés se utilizará para tales comunicaciones.

3.2.27 Arreglos para casos de contingencia.

Las autoridades de los servicios de tránsito aéreo elaborarán y promulgarán planes de contingencia para su ejecución en el caso de interrupción, o posible interrupción de los servicios de tránsito aéreo y los servicios de apoyo correspondientes en el espacio aéreo en el que tienen la responsabilidad de proporcionar dichos servicios. Estos planes de contingencia se elaborarán en estrecha coordinación con las autoridades de los servicios de tránsito aéreo responsables del suministro de servicios en partes adyacentes del espacio aéreo y con los usuarios del espacio aéreo correspondientes.

3.3.7.1.1 La autorización del control de tránsito aéreo contendrá:

a) la identificación de la aeronave que figura en el plan de vuelo;

b) el límite de la autorización;

c) la ruta de vuelo (1).

d) el nivel o niveles de vuelo para toda la ruta o parte de ella y cambios de nivel si corresponde (2).

e) las instrucciones o información necesaria sobre otros aspectos, como las maniobras de aproximación o de salida, las comunicaciones y la hora en que expira la autorización(3).

f) el turno de salida (slot ATFM), cuando sea aplicable (4).

3.3.7.4. Turno de salida (slot ATFM) como parte de la autorización ATC.

Cuando, como consecuencia de la gestión de la demanda de tránsito aéreo frente a la capacidad del ATC, sea necesario aplicar medidas ATFM podrán emitirse tur-

(1) El piloto al mando pedirá a los servicios de tránsito aéreo, si tiene duda en cualquier momento, una descripción detallada de la ruta.

(2) Si la autorización, por lo que respecta a los niveles, abarca únicamente parte de la ruta, es importante que la dependencia de control de tránsito aéreo especifique el punto hasta el cual afecta la parte de la autorización que atañe a los niveles, siempre que sea necesario para asegurar la observancia de 2.3.6.5.2.2. a).

(3) La hora de expiración de la autorización es aquella en que caduca automáticamente si no se ha iniciado el vuelo.

(4) Las compañías aéreas y los pilotos deberán ajustarse en todo momento al turno de salida (slot ATFM) asignado, asumiendo las posibles demoras en tierra.

nos de salida (slot ATFM) que formarán parte de la autorización ATC. En estos casos el turno de salida estará incluido y formará parte de dicha autorización ATC y como tal la aeronave estará obligada a su cumplimiento con sujeción a los procedimientos publicados.»

Cuatro. Se modifican los apartados 4.2.11 con los apartados 4.2.11.1, 4.2.11.2, 4.2.11.3 y se añade el apartado 4.2.11.4, del Capítulo 2, así como los apartados 4.10.3.1.3, 4.10.3.4.8, 4.10.3.4.11, 4.10.3.4.22 y 4.10.3.5.1 del Capítulo 10, del Libro Cuarto «Procedimientos para los servicios de navegación aérea», que quedan redactados en los términos siguientes:

«4.2.11 Capacidad del Sistema ATS y Gestión de la afluencia del Tránsito Aéreo.

4.2.11.1 Capacidad ATS.

4.2.11.1.1 Generalidades.

Se entiende por capacidad el volumen de tránsito aéreo operacionalmente aceptable.

La capacidad se expresa en función del número de aeronaves que entran en una parte especificada del espacio aéreo (sector), sobrevuelen un punto, despeguen o aterricen en un aeródromo (o grupo de aeródromos) en un determinado período de tiempo. La capacidad puede variar durante las horas del día y entre los días de la semana.

Se entiende por capacidad sostenible la máxima afluencia de tránsito alcanzable en una unidad de tiempo específica que cabe mantener a lo largo de un tiempo, de conformidad con los requisitos en materia de seguridad y el factor medio de demora aceptable. La capacidad sostenible deberá constituir el factor principal a efectos de planificación.

Se entiende por capacidad máxima la máxima afluencia de tránsito que puede alcanzarse solamente en la unidad de tiempo especificada, normalmente una hora, pero que no se mantiene durante un largo período, cumpliéndose los requisitos en materia de seguridad y sin que se produzca ningún incremento excesivo en el factor medio de demora.

La capacidad máxima que puede lograrse durante períodos cortos podría ser bastante mayor que los valores de capacidad sostenible.

Se entiende por capacidad declarada (o publicada) la capacidad notificada a los organismos apropiados. La capacidad declarada se basará en la capacidad sostenible.

Se entiende por capacidad disponible la máxima afluencia de tránsito alcanzable en una unidad de tiempo específica, en función de las condiciones reales del sistema ATS en cada momento, que cabe mantener a lo largo de un tiempo, de conformidad con los requisitos en materia de seguridad y el factor medio de demora aceptable. En condiciones óptimas la capacidad disponible se corresponde con la capacidad declarada.

4.2.11.1.2 Determinación de la capacidad del sistema ATS.

La autoridad ATS competente, en base al funcionamiento en condiciones óptimas del sistema, determinará la capacidad del mismo y calculará el nivel de la demanda por encima del cual deberá regularse la afluencia de tránsito.

4.2.11.1.2.1 Para garantizar que no se pone en peligro la seguridad, siempre que se pronostique que la demanda de tránsito en determinado espacio aéreo o aeródromo exceda de la capacidad disponible del ATC, se aplicarán medidas para regular consiguientemente los volúmenes de tránsito.

4.2.11.1.2.2 La capacidad del sistema, aun cuando funcione en condiciones normales, puede verse disminuida, entre otras causas, por condiciones meteorológicas adversas o la interrupción temporal de una instalación ATC o de una ayuda para la navegación.

4.2.11.1.2.3 La autoridad ATS competente dispondrá de medios para determinar la reducción de capacidad y

para regular la afluencia de tránsito a fin de que éste opere en condiciones de seguridad y fluidez.

4.2.11.2 Gestión de la afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM).

4.2.11.2.1 La gestión de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM) es un servicio complementario del control de tránsito aéreo (ATC). Su objetivo es contribuir a que la afluencia del tránsito sea segura, ordenada y expedita, asegurando simultáneamente que la capacidad ATC se utilice al máximo y que el volumen de tránsito sea compatible con la capacidad declarada por la autoridad ATS correspondiente protegiéndola contra sobrecargas, según los criterios técnicos de Eurocontrol (CFMU).

En la Región EUR, las medidas ATFM se aplicarán para aquellos periodos en los que se espere que la demanda de tránsito esté próxima o incluso exceda la capacidad ATC máxima en las áreas afectadas.

4.2.11.2.2 La Unidad Central de Gestión de Afluencia (CFMU) de Eurocontrol, ubicada en Bruselas, es la responsable de planificar, coordinar, promulgar y ejecutar las medidas ATFM dentro de su área de responsabilidad en coordinación con las posiciones de control de afluencia (FMP) establecidas en cada centro de control de área (ACC).

Las FMP son las responsables de proporcionar, en todo momento, a la CFMU la información y datos relacionados con el ACC correspondiente y sus aeródromos asociados, necesarios en cada una de las fases ATFM, así como de mantener informado al ACC sobre la situación ATFM.

El servicio para la Gestión de Afluencia del Tránsito Aéreo, ATFM, está disponible para todos los Estados de la Región EUR y se proporciona de acuerdo con las provisiones contenidas en los documentos de OACI: Doc. 4444 «PANS-ATM» y Doc. 7754 «Plan de Navegación Aérea EUR».

Nota: El Doc. 7754 de OACI «Plan de Navegación aérea de la región Europea, Vol. II: Documento para la implantación de instalaciones y servicios (FASID), contiene una lista de los Estados de la Región EUR que reciben los servicios del Sistema ATFM (ASTER: Sistema ATFM de la Región EUR)

4.2.11.3 Aplicación de las medidas ATFM.

4.2.11.3.1 Con el fin de evaluar la demanda frente a la capacidad del ATC se tienen en cuenta todos los vuelos IFR, incluyendo la parte IFR de los vuelos mixtos IFR/VFR, independientemente de su estatus. Cuando sea necesario gestionar esta demanda se aplicarán medidas ATFM y se asignarán turnos de salida mediante la hora calculada de despegue (CTOT).

Nota: Un turno de salida (slot ATFM) se emite como hora calculada de despegue (CTOT), que se define como la hora a la que la aeronave debe despegar.

4.2.11.4 Vigilancia de los turnos de salida

4.2.11.4.1 El ATC es el responsable de la vigilancia de los turnos de salida en el aeródromo de salida. Los procedimientos exactos a seguir dependerán de la manera en que el ATS esté organizado en cada aeródromo. Aun así se deberán cumplir los siguientes requisitos:

a) El Estado se asegurará de que, cuando sea aplicable, un slot ATFM, o turno de salida, se incluya como parte de una autorización ATC. Cuando el ATC emita una autorización tendrá en cuenta, si es de aplicación, tanto el turno de salida como la suspensión de un vuelo.

b) Se proporcionará toda información necesaria relativa a restricciones en vigor y asignación de turnos a las dependencias ATC responsables de vigilar los turnos de salida.

c) Los explotadores de aeronaves deben informarse y cumplir con:

- 1) Los procedimientos ATFM generales que incluyen la presentación del plan de vuelo, las medidas estratégicas ATFM y los requisitos de intercambio de mensajes; y
- 2) Medidas ATFM vigentes, (por ejemplo medidas aplicables en el día de la operación tal como asignación de slot ATFM o suspensión de vuelo).

En el Manual de Eurocontrol: Basic CFMU-Handbook y sus Anexos, así como en AIP se explican detalladamente

los procedimientos que rigen el suministro del servicio ATFM y la aplicación de las medidas ATFM, comprendidos los mensajes que han de utilizarse.»

4.10.3.1.3 Fraseología que se empleará en el espacio aéreo donde se utiliza una separación entre canales de 8,33 kHz.

4.10.3.1.3.1 Comunicaciones relacionadas con capacidad 8,33 kHz.

Para preguntar sobre la capacidad del equipo de radiocomunicaciones:

a) **INDIQUE SI ESTÁ EQUIPADO CON OCHO COMA TRES TRES.**

Para indicar capacidad de 8,33 kHz.

b) ***CONFIRMO OCHO COMA TRES TRES.**

Para indicar ausencia de capacidad 8,33 kHz.

c) ***NEGATIVO OCHO COMA TRES TRES.**

Para indicar la capacidad UHF.

d) ***EQUIPADO UHF.**

Para pedir información de exención.

e) **INDIQUE SITUACIÓN DE EXENCIÓN SOBRE OCHO COMA TRES TRES.**

Para indicar que está exento de condiciones 8,33 kHz

f) ***** (distintivo de llamada de la aeronave)

EXENTO DE OCHO COMA TRES TRES.

Para indicar que una autorización se da para prevenir la entrada de aeronaves no equipadas en espacio aéreo dónde dicho equipo es obligatorio.

g) (autorización/instrucción).

REQUISITO OBLIGATORIO OCHO COMA TRES TRES.

a) **ADVISE EIGHT POINT THREE THREE EQUIPPED.**

b) ***AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE.**

c) *** NEGATIVE EIGHT POINT THREE THREE.**

d) *** UHF EQUIPPED.**

e) **ADVISE EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTION STATUS.**

f) ***** (aircraft call sign).

EXEMPTED EIGHT POINT THREE THREE.

g) (clearance / instruction).

DUE EIGHT POINT THREE THREE COMPULSORY REQUIREMENT.

4.10.3.1.3.2. Para solicitar al piloto que confirme la selección 8,33 kHz

a) **CONFIRME CANAL (nombre) OCHO COMA TRES TRES.**

b) ***CONFIRMO CANAL (nombre) OCHO COMA TRES TRES.**

a) **CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE CHANNEL (name).**

b) *** AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE CHANNEL (name).**

4.10.3.1.3.3 Transferencia de control y cambio de frecuencia/ canal.

a) **LLAME A (distintivo de llamada de la dependencia) (frecuencia) [o CANAL (nombre)].**

b) **A LAS (o SOBRE) (hora o lugar) [o CUANDO] [PASANDO/ ABANDONANDO / ALCANZANDO] (nivel) LLAME A (distintivo de llamada de la dependencia) (frecuencia) [o CANAL (nombre)].**

c) **SI NO ESTABLECE CONTACTO (instrucciones)**

d) **ESCUCHE A (distintivo de llamada de la dependencia) (frecuencia) [o EN CANAL (nombre)] (1)**

e) ***SOLICITO CAMBIO A (frecuencia) [o CANAL (nombre)].**

f) **CAMBIO DE FRECUENCIA (o CANAL) APROBADO.**

g) **VIGILE (distintivo de llamada de la dependencia) (frecuencia) (o CANAL (nombre))**

h) *** VIGILANDO (frecuencia) (o CANAL (nombre))**

i) **CUANDO ESTÉ LISTO LLAME A (distintivo de llamada de la dependencia) (frecuencia) [o CANAL (nombre)].**

j) **MANTENGA ESTA FRECUENCIA (o ESTE CANAL).**

a) **CONTACT (unit call sign) (frequency) [or CHANNEL (name)].**

b) **AT (or OVER) (time or place) [or WHEN] [PASSING / LEAVING/ REACHING] (level) CONTACT (unit call sign) (frequency) (or CHANNEL (name)).**

c) **IF NO CONTACT (instruction).**

d) **STAND BY (frequency) [or CHANNEL (name)].**

e) *** REQUEST CHANGE TO (frequency) [or CHANNEL (name)].**

f) **FREQUENCY (or CHANNEL) CHANGE APPROVED**

g) **MONITOR (unit call sign) (frequency) (or CHANNEL (name))**

h) ***MONITORING (frequency) [or CHANNEL (name)].**

i) **WHEN READY CONTACT (unit call sign) (frequency) [or CHANNEL (name)].**

j) **REMAIN THIS FREQUENCY (or CHANNEL).**

Ejemplo: "AIR FRANCE DOS SIETE CUATRO LLAME A CONTROL FRANCIA CANAL UNOTRES DOS DECIMAL CERO UNO CERO." ("AIR FRANCE TWO SEVEN FOUR CONTACT FRANCE CONTROL CHANNEL ONE THREE TWO DECIMAL ZERO ONE ZERO."

4.10.3.4.8 Procedimientos de rodaje.

Para la salida:

*a) [tipo de aeronave] [categoría de estela turbulenta si es «pesada»] [emplazamiento de la aeronave] SOLICITO RODAJE [intenciones];

[aircraft type] [wake turbulence category if «heavy»] [aircraft location] REQUEST TAXI [intentions];

*b) [tipo de aeronave] [categoría de estela turbulenta si es «pesada»] [emplazamiento de la aeronave] (reglas de vuelo) A (aeródromo de destino) SOLICITO RODAJE [intenciones];

[aircraft type] [wake turbulence category if «heavy»] [aircraft location] (flight rules) TO (aerodrome of destination) REQUEST TAXI [intentions];

c) RUEDE A PUNTO DE ESPERA [número] [PISTA (número)] [HORA (minutos)];

TAXI TO HOLDING POINT [number] [RUNWAY (number)] [TIME (minutes)].

Cuando se necesitan instrucciones detalladas para el rodaje:

*d) [tipo de aeronave] [categoría de estela turbulenta si es «pesada»] SOLICITO INSTRUCCIONES DE RODAJE DETALLADAS;

[aircraft type] [wake turbulence category if «heavy»] REQUEST DETAILED TAXI INSTRUCTIONS;

e) RUEDE VÍA (trayecto concreto que ha de seguirse) A PUNTO DE ESPERA [número] [PISTA (número)] [HORA (minutos)];

TAXI VÍA (specific routing to be followed) TO HOLDING POSITION [number] [RUNWAY (number)] [TIME (minutes)].

Cuando no se dispone de información de aeródromo proveniente de otra fuente, por ejemplo ATIS:

f) RUEDE A PUNTO DE ESPERA [número] (seguido de información de aeródromo cuando corresponda) [HORA (minutos)];

TAXI TO HOLDING POSITION [number] (followed by aerodrome information as applicable) [TIME (minutes)];

g) TOME (o VIRE) PRIMERA (o SEGUNDA) INTERSECCIÓN IZQUIERDA (o DERECHA);

TAKE (or TURN) FIRST (or SECOND) LEFT (or RIGHT);

h) RUEDE VÍA (identificación de calle de rodaje);

TAXI VÍA (identification of taxiway);

i) RUEDE VÍA PISTA (número);

TAXI VÍA RUNWAY (number);

j) RUEDE A TERMINAL (u otro emplazamiento, por ejemplo, ZONA DE AVIACIÓN GENERAL) [PUERTO ESTACIONAMIENTO (número)];

TAXI TO TERMINAL (or other location, e.g. GENERAL AVIATION AREA) [STAND (number)].

Para operaciones de helicópteros:

*k) SOLICITO RODAJE AÉREO DESDE (o VÍA) HASTA (emplazamiento o encaminamiento, según corresponda); REQUEST AIR-TAXIING FROM (or VÍA) TO (location or routing as appropriate);

l) EFECTÚE RODAJE AÉREO HASTA (o VÍA) (emplazamiento o encaminamiento, según corresponda) [PRECAUCIÓN (polvo, ventisca alta, detritos libres, aeronaves ligeras en rodaje, personal, etc.)];

AIR-TAXI TO (or VÍA) (location or routing as appropriate) [CAUTION (dust, blowing snow, loose debris, taxiing light aircraft, personnel, etc.)];

m) EFECTÚE RODAJE AÉREO VÍA (ruta directa, solicitada o especificada) HASTA (emplazamiento, helipuerto, área de operaciones o movimiento, pista activa o inactiva). EVITE (aeronave o vehículos o personal).

AIR TAXI VÍA (direct, as requested, or specified route) TO (location, heliport, operating or movement area, active

or inactive runway). AVOID (aircraft or vehicles or personnel).

Después del aterrizaje:

*n) SOLICITO REGRESAR POR PISTA; REQUEST BACKTRACK;

o) REGRESO POR PISTA APROBADO; BACKTRACK APPROVED;

p) PISTA DE REGRESO (número); BACKTRACK RUNWAY (number).

En general:

*q) [emplazamiento de la aeronave] SOLICITO RODAJE A (destino en el aeródromo);

[aircraft location] REQUEST TAXI TO (destination on aerodrome);

r) RUEDE EN LÍNEA RECTA;

TAXI STRAIGHT AHEAD;

s) RUEDE CON CUIDADO;

TAXI WITH CAUTION;

t) CEDA PASO A (descripción y posición de otras aeronaves);

GIVE WAY TO (description and position of other aircraft);

*u) CEDO PASO A (tránsito);

GIVING WAY TO (traffic);

*v) TRÁNSITO (o tipo de aeronave) A LA VISTA;

TRAFFIC (or type of aircraft) IN SIGHT;

w) RUEDE A APARTADERO DE ESPERA;

TAXI INTO HOLDING BAY;

x) SIGA (descripción de otra aeronave o vehículo);

FOLLOW (description of other aircraft or vehicle);

y) DEJE PISTA LIBRE;

VACATE RUNWAY;

*z) PISTA LIBRE;

RUNWAY VACATED;

aa) ACELERE RODAJE [motivo];

EXPEDITE TAXI [reason];

*bb) ACELERANDO RODAJE;

EXPEDITING;

cc) [PRECAUCIÓN] RUEDE MÁS ESPACIO [motivo];

[CAUTION] TAXI SLOWER [reason];

*dd) RODANDO MÁS ESPACIO.

SLOWING DOWN.

*Indica una transmisión del piloto.

4.10.3.4.11. Preparación para el despegue.

a) IMPOSIBLE CONCEDER RUTA SALIDA (designador) DEBIDO (razones);

UNABLE TO ISSUE (designator) DEPARTURE (reasons);

b) NOTIFIQUE CUANDO LISTO [PARA SALIDA];

REPORT WHEN READY [FOR DEPARTURE];

c) ¿ESTÁ LISTO [PARA SALIDA]?;

ARE YOU READY [FOR DEPARTURE]?;

d) ¿ESTÁ LISTO PARA SALIDA INMEDIATA?;

ARE YOU READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE?;

*e) LISTO;

READY.

Si no puede autorizar el despegue:

f) ESPERE [motivo];

WAIT [reason];

Autorización para entrar a la pista y esperar la autorización de despegue:

g) ENTREY MANTENGA;

Nota: A continuación puede ir f).

LINE UP;

+h) ENTREY MANTENGA PISTA (número);

LINE UP RUNWAY (number);

i) ENTRE Y MANTENGA. ESTÉ LISTO PARA SALIDA INMEDIATA;
LINE UP. BE READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE.

Autorizaciones condicionales:

++j) (condición) ENTRE Y MANTENGA;
(condition) LINE UP;

Acuse de recibo de una autorización condicional:

*k) (condición) ENTRAR Y MANTENER;
(condition) LINING UP;

Confirmación, o no confirmación de la colación de autorización condicional:

l) CORRECTO (o REPITO. (según corresponda)).
[THAT IS] CORRECT (or I SAY AGAIN. (as appropriate)).

*m) SOLICITO SALIDA DESDE INTERSECCION PISTA (número) CON (CALLE DE RODAJE (designador)) (o PISTA (número));

REQUEST DEPARTURE FROM RUNWAY (number) INTERSECTION WITH (TAXIWAY (designator) (or RUNWAY (number)));

n) NOTIFIQUE SI PUEDE SALIR DESDE INTERSECCION PISTA (número) CON (CALLE DE RODAJE (designador)) (o PISTA (número));

REPORT IF ABLE TO DEPART FROM RUNWAY (number) INTERSECTION WITH (TAXIWAY (designator) (or RUNWAY (number)));

o) DESDE INTERSECCION PISTA (número) CON (CALLE DE RODAJE (designador)) (o PISTA (número)) (distancia) METROS DISPONIBLES;

FROM RUNWAY (number) INTERSECTION WITH (TAXIWAY (designator)) (or RUNWAY (number)) (distance) METRES AVAILABLE.

* Indica una transmisión del piloto.

+ Cuando exista posibilidad de confusión durante operaciones en varias pistas a la vez

++ Las disposiciones relativas al uso de las autorizaciones condicionales figuran en 4.10.2.4.

4.10.3.4.22 Transmisión de turno de salida y mensajes relacionados.

Transmisión de la hora de despegue calculada (CTOT) a partir de un mensaje de asignación de turno de salida.

a) SLOT (hora).
SLOT (time).

Cambio de CTOT como consecuencia de un mensaje de revisión de turno.

b) SLOT REVISADO (hora).
REVISED SLOT (time).

Cancelación de CTOT como consecuencia de un mensaje de cancelación de turno.

c) SLOT CANCELADO, NOTIFIQUE LISTO.
SLOT CANCELLED, REPORT READY.

Suspensión de un vuelo hasta nuevo aviso como consecuencia de un mensaje de suspensión de vuelo.

d) VUELO SUSPENDIDO HASTA NUEVO AVISO, DEBIDO A (razón).

FLIGHT SUSPENDED UNTIL FURTHER NOTICE DUE (reason).

Activación de un vuelo suspendido como consecuencia de un mensaje de de-suspensión (o reactivación).

e) VUELO REACTIVADO, NOTIFIQUE LISTO.
SUSPENSION CANCELLED, REPORT READY.

Denegación de puesta en marcha por requerirla demasiado tarde para cumplir el CTOT.

f) IMPOSIBLE APROBAR PUESTA EN MARCHA DEBIDO A SLOT EXPIRADO, SOLICITE NUEVO SLOT.

UNABLE TO APPROVE START UP CLEARANCE DUE SLOT EXPIRED, REQUEST A NEW SLOT.

Denegación de puesta en marcha por requerirla demasiado pronto para cumplir con el CTOT.

g) IMPOSIBLE APROBAR PUESTA EN MARCHA DEBIDO A SLOT (hora) SOLICITE PUESTA EN MARCHA A (hora).

UNABLE TO APPROVE START UP CLEARANCE DUE SLOT (time), REQUEST START UP AT (time).

4.10.3.5.1 Estimaciones y revisiones.

a) ESTIMADA [dirección del vuelo] (distintivo de llamada de la aeronave) [USANDO RESPONDEDOR (código SSR)] (tipo) ESTIMANDO (punto significativo) (hora) (nivel) (o DESCENDIENDO DE (nivel) A nivel)) (o ASCENDIENDO DE (nivel) A (nivel) [VELOCIDAD (TAS presentada)] (ruta) [OBSERVACIONES];

ESTIMATE [direction of flight I (aircraft call sign) [SQUAWKING (SSR Code)] (type) ESTIMATING (significant point) (time) (level) (or DESCENDING FROM (level) TO (level) [SPEED (filed TAS)] (route) [REMARKS].

Estación transmisora:

b) ESTIMADO (punto significativo) PARA (distintivo de llamada de la aeronave);
ESTIMATE (significant point) ON (aircraft call sign).

Respuesta de la estación receptora (si se cuenta con detalles del plan de vuelo):

(tipo de aeronave) (destino);
(aircraft type) (destination).

Respuesta de la estación transmisora:

[RESPONDIENDO (código SSR) ESTIMANDO] (punto significativo) (hora) A (nivel);

[SQUAWKING (SSR Code)] [ESTIMATING] (significant point) (time) AT (level);

Nota: En caso de no disponerse de los detalles del plan de vuelo, la estación receptora responderá a b) NO HAY DETALLES (NO DETAILS) y la estación transmisora dará la previsión completa como se indica en a).

c) ESTIMADO GLOBO(S) LIBRE(S) NOTRIPULADO(S) (identificación y clasificación) ESTIMADO(S) SOBRE (lugar) A LAS (hora) (NIVEL(ES) DE VUELO NOTIFICADO(S) (cifra o cifras) (o NIVEL(ES) DE VUELO DESCONOCIDO(S)) DESPLAZÁNDOSE HACIA (dirección) VELOCIDAD ESTIMADA RESPECTO AL SUELO (cifra) (otra información pertinente, si la hubiera).

ESTIMATE UNMANNED FREE BALLOON(S) (identification and classification) ESTIMATED OVER (place) AT (time) REPORTED FLIGHT LEVEL(S) (figure or figures) [or FLIGHT LEVEL UNKNOWN] MOVING (direction) ESTIMATED GROUND SPEED (figure) (other pertinent information, if any).

d) REVISIÓN (distintivo de llamada de la aeronave) (detalles que sean necesarios).

REVISION (aircraft call sign) (details as necessary).»

Cinco. Se modifican los apartados 8.4.3.7 y 8.4.4.5 del Capítulo 4, los apartados 8.5.1 hasta el 8.5.3 del Capítulo 5, los apartados 8.6.1.1 y 8.6.1.5 del Capítulo 6, el apartado 8.8.1.2.1 y se añade el apartado 8.8.2.2 al Capítulo 8, y se modifican los apartados 8.10.1.3 GEN 3, 8.10.3.2 AD 2 y 8.10.3.3 AD 3 del Capítulo 10, del Libro Octavo «Servicio de información aeronáutica» que quedan redactados en los siguientes términos:

«8.4.3.7 Cuando no se publique ninguna Enmienda a las AIP en los intervalos regulares establecidos o fechas de publicación, se hará la correspondiente notificación

NIL (ninguna) y se distribuirá como lista mensual impresa en lenguaje claro de los NOTAM vigentes según lo exigido por 8.5.2.13.3.

8.4.4.5 Se expedirá una lista de verificación de los Suplementos AIP vigentes a intervalos de no más de un mes. Esta información se expedirá mediante la lista mensual impresa en lenguaje claro de los NOTAM vigentes según lo exigido por 8.5.2.13.3.

8.5.1 Iniciación.

8.5.1.1 Se iniciará un NOTAM y se expedirá a la mayor brevedad cuando la información que se tenga que distribuir sea de carácter temporal y de corta duración o cuando se introduzcan con poco tiempo de preaviso cambios permanentes, o temporales de larga duración, que sean de importancia para las operaciones, salvo cuando el texto sea extenso o contenga gráficos. La información de corta duración que contenga texto extenso o gráficos, se publicará como Suplemento AIP (véase 8.4.4.1).

Nota: Los cambios que sean de importancia para las operaciones relativos a los casos que se enumeran en el punto 8.6.1.6.1. se publican dentro del sistema de reglamentación y control de la información aeronáutica (AIRAC) que se detalla en el Capítulo 6.

8.5.1.1.1 Los NOTAM se iniciarán y expedirán en relación con la información siguiente:

a) establecimiento, cierre o cambios importantes que afecten a las operaciones de aeródromo/helipuertos o pistas;

b) establecimiento, eliminación y cambios importantes que afecten a las operaciones de los servicios aeronáuticos (AGA, AIS, ATS, COM, MET, SAR, etc.);

c) establecimiento o eliminación de ayudas electrónicas y de otra clase para la navegación aérea y aeródromos/helipuertos. Esto comprende: interrupción o reanudación de cualquier servicio; cambio de frecuencias, cambio en las horas de servicio notificadas, cambio de identificación, cambio de orientación (ayudas dirección (ayudas direccionales); cambio de ubicación; aumento o disminución en un 50% o más de la potencia; cambios en los horarios de las radiodifusiones o en su contenido, e irregularidad o inseguridad de operación de cualquier ayuda electrónica para la navegación aérea y de los servicios de comunicaciones aeroterrestres;

d) establecimiento, eliminación o cambios importantes en las ayudas visuales;

e) interrupción o reanudación del funcionamiento de los componentes importantes de los sistemas de iluminación de los aeródromos;

f) establecimiento, eliminación o cambios importantes en los procedimientos de los servicios de navegación aérea;

g) presencia o eliminación de defectos o impedimentos importantes en el área de maniobras;

h) modificaciones y limitaciones en el suministro de combustible, lubricantes y oxígeno;

i) cambios importantes en las instalaciones y servicios disponibles de búsqueda y salvamento;

j) establecimiento, interrupción o reanudación del servicio de los faros de peligro que señalan obstáculos importantes para la navegación aérea;

k) cambios en las disposiciones que requieran medidas inmediatas, por ejemplo, respecto a zonas prohibidas debido a actividades SAR;

l) presencia de peligros para la navegación aérea (comprendidos los obstáculos, maniobras militares, exhibiciones y competiciones, actividades importantes de paracaidismo fuera de emplazamientos promulgados);

m) erección, eliminación o modificación de obstáculos importantes para la navegación aérea en las áreas de despegue/ascenso, aproximación frustrada, aproximación y en la franja de pista;

n) establecimiento o suspensión (incluso la activación o desactivación), según sea aplicable, de zonas prohibidas, restringidas o peligrosas, o cambios en su carácter;

o) establecimiento o suspensión de zonas, rutas o partes de las mismas en las que existe la posibilidad de interceptaciones y en las que se requiere mantenerse a la escucha en la frecuencia VHF de emergencia de 121,5 MHz;

p) asignación, anulación o cambio de indicadores de lugar;

q) cambios significativos del nivel de protección de que normalmente se dispone en un aeródromo para fines de salvamento y extinción de incendios; se iniciará un NOTAM sólo cuando se trate de un cambio de categoría y dicho cambio deberá indicarse claramente;

r) presencia, eliminación o cambios importantes de condiciones peligrosas debidas a nieve, nieve fundente, hielo o agua en el área de movimiento;

s) aparición de epidemias que necesiten cambios en los requisitos notificados respecto a vacunas y cuarentenas;

t) pronósticos de radiación cósmica solar, cuando se facilitan;

u) cambios de importancia para las operaciones por actividad volcánica, lugar, fecha y hora de erupciones volcánicas y/o extensión horizontal y vertical de nubes de cenizas volcánicas, comprendidos el sentido en que se mueven, los niveles de vuelo y las rutas o tramos de rutas que podrían estar afectados;

v) liberación a la atmósfera de materiales radiactivos o productos químicos tóxicos como consecuencia de un incidente nuclear o químico, lugar, fecha y hora del incidente, niveles de vuelo y rutas o tramos de rutas que podrían estar afectados, así como dirección del movimiento;

w) establecimiento de operaciones de misiones humanitarias de socorro, tales como las emprendidas bajo los auspicios de las Naciones Unidas, junto con los procedimientos o limitaciones que afectan a la navegación aérea; y

x) aplicación de procedimientos de contingencia a corto plazo en casos de perturbación parcial, de los servicios de tránsito aéreo o de los servicios de apoyo correspondientes.

Nota: Véase apartado 3.2.27.

8.5.1.1.2. Se considerará la necesidad de iniciar un NOTAM en toda otra circunstancia que pueda afectar las operaciones de la aeronave.

8.5.1.1.3 La información siguiente no se notificará por NOTAM:

a) trabajos habituales de mantenimiento en plataformas y calles de rodaje que no afectan a la seguridad de movimiento de las aeronaves;

b) trabajos de señalización de pistas, cuando las operaciones de aeronaves puedan efectuarse de manera segura en otras pistas disponibles, o el equipo utilizado pueda ser retirado cuando sea necesario;

c) obstáculos temporales en la vecindad de los aeródromos/helipuertos, que no afecten a la operación segura de las aeronaves;

d) falla parcial de las instalaciones de iluminación en el aeródromo/helipuerto, cuando no afecte directamente a las operaciones de aeronaves;

e) falla parcial temporal de las comunicaciones aeroterrestres cuando se sepa que pueden utilizarse frecuencias adecuadas de alternativa;

f) la falta de servicios relativos a los movimientos de plataforma y al control de tránsito de carretera;

g) el hecho de que no estén en servicio los letreros para indicar un emplazamiento o destino u otra información en el área de movimiento del aeródromo;

h) actividades de paracaidismo en el espacio aéreo no controlado en condiciones VFR (véase 8.5.1.1.1 apartado l), o en emplazamientos promulgados o dentro de zonas peligrosas o prohibidas, en el espacio aéreo controlado;

i) otra información de naturaleza análogamente temporal.

8.5.1.1.4 Deberá, siempre que sea posible, comunicarse con siete días de antelación, por lo menos, la activación de las zonas peligrosas, restringidas o prohibidas que se hayan establecido, y la realización de actividades que requieran restricciones temporales del espacio aéreo, que no sean debidas a operaciones de emergencia.

8.5.1.1.4.1 Se comunicará lo antes posible toda anulación consiguiente de las actividades o toda reducción de las horas de actividad o de las dimensiones del espacio aéreo afectado.

Siempre que sea posible, conviene avisar con 24 horas de antelación a fin de poder terminar oportunamente el proceso de notificación y facilitar la planificación de la utilización del espacio aéreo.

8.5.1.1.5 Los NOTAM para notificar que no están en servicio las ayudas a la navegación aérea, las instalaciones o servicios de comunicaciones, darán siempre que sea posible dar una idea del período en que no estén en servicio o del tiempo en que se espera restablecer el servicio.

8.5.1.1.6 Cuando se publique una Enmienda AIP o un suplemento AIP de conformidad con los procedimientos AIRAC, se iniciará un NOTAM dando una breve descripción del contenido, la fecha de entrada en vigor y el número de referencia de la Enmienda o suplemento. Este NOTAM tendrá la misma fecha de entrada en vigor que la Enmienda o Suplemento y deberá mantenerse válido en el boletín de información previo al vuelo por un período de 14 días.

Nota: En el Manual para los servicios de información aeronáutica (Doc 8126) de OACI figuran los textos de orientación relativos a la iniciación de los NOTAM en los que se anuncia las fechas de entrada en vigor de Enmiendas AIP o Suplementos AIP de conformidad con los procedimientos AIRAC («NOTAM iniciador»)

8.5.2 Especificaciones generales.

8.5.2.1 A reserva de lo especificado en 8.5.2.3 y 8.5.2.4., cada NOTAM contendrá la información en el orden indicado en el formato NOTAM del Apéndice Q.

8.5.2.2 El texto de un NOTAM se compondrá utilizando los significados/fraseología abreviada uniforme asignados al código NOTAM de la OACI, complementados mediante abreviaturas de la OACI, indicadores, identificadores, designadores, distintivos de llamada, frecuencias, cifras y lenguaje claro.

8.5.2.2.1 Cuando se seleccione un NOTAM para distribución internacional, se deberá incluir el texto en inglés en las partes que se expresen en lenguaje claro.

Nota: Los códigos NOTAM de la OACI así como los significados /fraseología abreviada uniforme y las abreviaturas de la OACI figuran en el documento titulado PANS-ABC (Doc. 8400)

8.5.2.3 La información relativa a depósitos de nieve, nieve fundente, hielo y agua estancada en el pavimento de los aeródromos/helipuertos contendrá los datos, cuando se notifique por medio de un SNOWTAM, en el orden indicado en el formato de SNOWTAM que figura en el Apéndice Q.

8.5.2.4 La información relativa a un cambio de importancia para las operaciones en la actividad volcánica, erupción volcánica o nube de cenizas volcánicas contendrá los datos, cuando se notifiquen por medio de

un ASHTAM, en el orden indicado en el formato de ASHTAM del Apéndice Q.

8.5.2.5 El originador de los NOTAM asignará a cada uno de los NOTAM un número de serie identificado por una letra y un número de cuatro cifras seguidas de una barra y de un número de dos cifras para el año. El número de cuatro cifras será consecutivo y se basará en el año civil.

Nota: Las series de NOTAM pueden identificarse mediante las letras A a Z, con excepción de S y T.

8.5.2.6 Cuando un NOTAM contenga errores, se expedirá un NOTAM con un número nuevo, que sustituya al NOTAM con errores.

8.5.2.7 Cuando se expida un NOTAM que cancele o sustituya un NOTAM anterior se indicará el número del NOTAM anterior. La serie, indicador de lugar y asunto de ambos NOTAM serán los mismos. Un NOTAM podrá ser únicamente cancelado o sustituido por otro NOTAM.

8.5.2.8 Cada NOTAM tratará únicamente de un asunto y de una condición relativa al asunto.

Nota: La orientación sobre la combinación de un asunto y una condición relativa al asunto de conformidad con los Criterios de selección de los NOTAM figura en el Manual para los servicios de información aeronáutica (Doc. 8126) de OACI.

8.5.2.9 Cada NOTAM será lo más conciso posible y se redactará de modo que se entienda claramente, sin remitir a otro documento.

8.5.2.10 Cada NOTAM se transmitirá como mensaje único de telecomunicación.

8.5.2.11 Los NOTAM que contengan información de carácter permanente o temporal de larga duración llevarán las referencias apropiadas a la AIP o al Suplemento AIP.

8.5.2.12 Los indicadores de lugar, contenidos en el texto de todo NOTAM, serán los que figuran en los Indicadores de lugar (Doc.7910 de OACI).

8.5.2.12.1 En ningún caso se usará una forma abreviada de tales indicadores.

8.5.2.12.2 Si a un emplazamiento no se hubiera asignado ningún indicador de lugar OACI, se indicará el nombre del lugar en lenguaje claro deletreándolo de conformidad con 8.3.4.2.

8.5.2.13 Se expedirá como NOTAM, por el servicio fijo aeronáutico (AFS), una lista de verificación de los NOTAM vigentes, a intervalos de no más de un mes, utilizando el formato NOTAM especificado en el Apéndice Q, Adjunto 2. Se expedirá un NOTAM para cada serie.

8.5.2.13.1 La lista de verificación de los NOTAM contendrá una referencia a las últimas Enmiendas AIP, Suplementos AIP y por lo menos a las AIC de distribución internacional.

8.5.2.13.2 La lista de verificación de los NOTAM tendrá la misma distribución que la actual serie de mensajes a la que se refiere y se identificará claramente como lista de verificación.

8.5.2.13.3 Se preparará con la menor demora posible y se transmitirá por el medio más rápido de que se disponga a los destinatarios de la Documentación Integrada de Información Aeronáutica una lista mensual impresa en lenguaje claro de los NOTAM vigentes, comprendida la indicación de las Enmiendas AIP, AIC últimamente expedidos y una lista de verificación de Suplementos AIP.

8.5.3. Distribución.

8.5.3.1 Los NOTAM se distribuirán en respuesta a una solicitud.

8.5.3.2 Los NOTAM se prepararán de conformidad con las disposiciones correspondientes de los procedimientos de comunicaciones de la OACI.

8.5.3.2.1 Siempre que sea posible, se empleará el AFS para su distribución de los NOTAM.

8.5.3.2.2 Cuando algún NOTAM intercambiado según lo especificado en 8.5.3.4 se envíe por otro medio que no sea el AFS, se empleará un grupo de seis dígitos de fecha y hora que indique la fecha y la hora de origen del NOTAM y la identificación del originador, que precederá al texto.

8.5.3.3 El servicio de Información Aeronáutica determinará qué NOTAM debe difundirse internacionalmente.

8.5.3.3.1 Cuando sea posible deberán utilizarse las listas de distribución selectiva. Estas listas tienen por objeto evitar la distribución superflua de información.

8.5.3.4 El intercambio internacional de NOTAM tendrá lugar solamente por acuerdo mutuo entre las oficinas NOTAM internacionales interesadas. El intercambio internacional de ASHTAM (véase 8.5.2.4) y de NOTAM cuando los Estados sigan utilizando los NOTAM para distribuir información sobre actividad volcánica, incluirá los centros de avisos de cenizas volcánicas, y tomará en consideración los requisitos de las operaciones de larga distancia.

8.5.3.4.1 Podrán hacerse arreglos para intercambio directo de SNOWTAM (véase Apéndice Q) entre aeródromos/helipuertos.

8.5.3.4.2 Estos intercambios de NOTAM entre oficinas NOTAM internacionales se limitarán, en cuanto sea posible, a las necesidades de los Estados interesados que los reciben, por medio de series separadas proporcionadas por lo menos a los vuelos internacionales e interiores.

8.5.3.4.3 En lo posible y de acuerdo con los requisitos estipulados en 8.5.3.4 se usará un sistema de distribución predeterminada para los NOTAM transmitidos por el AFS de conformidad con 8.5.4.

8.6.1.1. La información relativa a las circunstancias mencionadas en el párrafo 8.6.1.6., se distribuirá bajo el sistema reglamentado (AIRAC), es decir, basando el establecimiento, suspensión o cambios importantes en una serie de fechas comunes de entrada en vigor a intervalos de 28 días, comprendido el 29 de enero de 1998.

La información notificada no se modificará de nuevo por lo menos hasta 28 días después de la fecha de entrada en vigor, a menos que la circunstancia notificada sea de carácter temporal y no subsista por todo el período.

8.6.1.1.1 La información proporcionada según el Sistema AIRAC se publicará en forma impresa, la dependencia AIS iniciará y distribuirá la información por lo menos con 42 días de antelación respecto a la fecha de entrada en vigor, de forma que los destinatarios puedan recibirla por lo menos 28 días antes de dicha fecha.

8.6.1.1.2 Siempre que se prevean modificaciones de importancia y cuando sea conveniente y factible, deberá fijarse la fecha de publicación con una antelación por lo menos de 56 días con respecto a la fecha de entrada en vigor

8.6.1.5 Cuando la dependencia AIS suministre información en forma electrónica respecto de las circunstancias mencionadas en los apartados 8.6.1.6.1 y 8.6.1.6.2. la distribuirá, asegurándose de que las fechas de entrada en vigor de los datos coincidan con las AIRAC utilizadas para el suministro de información en forma impresa y de manera que llegue a los destinatarios por lo menos con 28 días de antelación respecto a la fecha de entrada en vigor AIRAC.

8.8.1.2.1 Se proporcionará información adicional actualizada concerniente al aeródromo de salida, relativa a lo siguiente:

- a) trabajos de construcción o de conservación en el área de maniobras o contiguos a la misma;
- b) partes desiguales del área de maniobras, tanto si están señaladas como si no, por ejemplo, las partes rotas de las superficies de las pistas y calles de rodaje;
- c) presencia y profundidad de nieve, hielo o agua en las pistas y calles de rodaje; incluyendo su efecto en el frenado;
- d) la nieve acumulada en las pistas o en las calles de rodaje, o adyacente a las mismas;
- e) las aeronaves estacionadas u otros objetos en las calles de rodaje o junto a las mismas;
- f) la presencia de otros peligros temporales.
- g) la presencia de aves que puedan ser un peligro para las operaciones de una aeronave;
- h) la avería o el funcionamiento irregular de una parte o de todo el sistema de iluminación del aeródromo, incluyendo las luces de aproximación, de umbral, de pista, de calle de rodaje, de obstáculos, de zonas fuera de servicio del área de maniobras y la fuente de energía eléctrica del aeródromo;
- i) El desarrollo en curso de operaciones de misiones humanitarias de socorro, tales como las emprendidas bajo los auspicios de las Naciones Unidas, junto con los procedimientos o limitaciones que se apliquen al respecto.

8.8.2.2 El Estado se cerciorará de que se toman medidas para que en los aeródromos se reciba información respecto a la presencia de aves que observen las tripulaciones de las aeronaves, y se cerciorarán asimismo de que el servicio de información aeronáutica dispone de tal información para distribuirla según lo requieran las circunstancias.

8.10.1.3 GEN 3. Servicios.

GEN 3.5.3. Observaciones e informes meteorológicos.

Descripción detallada de las observaciones e informes meteorológicos proporcionados para la navegación aérea internacional, que comprenda:

- 1) el nombre de la estación e indicador de lugar de la OACI;
- 2) el tipo y frecuencia de las observaciones, incluyendo una indicación del tipo automático de observación;
- 3) los tipos de informes meteorológicos (p.ej. METAR) y la disponibilidad de pronósticos de tendencia;
- 4) el tipo específico de sistema de observación y número de emplazamientos de observación utilizados para observar y notificar el viento en la superficie, la visibilidad, el alcance visual en la pista, la base de nubes, la temperatura y, cuando corresponda, la cortante del viento (p.ej. anemómetro en la intersección de las pistas, transmisómetro en las proximidades de la zona de toma de contacto, etc.);
- 5) las horas de funcionamiento; y
- 6) una indicación de la información climatológica aeronáutica disponible.

GEN 3.5.7. Servicio VOLMET.

Descripción del servicio VOLMET, que comprenda:

- 1) el nombre de la estación transmisora;
- 2) el distintivo de llamada o identificación y abreviatura para la emisión de telecomunicaciones;
- 3) la frecuencia o frecuencias utilizadas para la radiodifusión;
- 4) el período de radiodifusión;
- 5) las horas de servicio;
- 6) la lista de los aeródromos/helipuertos para los cuales se incluyen notificaciones y/o pronósticos;

7) las notificaciones, pronósticos e información SIGMET incluidos, y observaciones que correspondan.

GEN 3.5.8. Servicio SIGMET y AIRMET.

Descripción de la vigilancia meteorológica proporcionada dentro de las regiones de información de vuelo o áreas de control para las cuales se facilitan servicios de tránsito aéreo, incluyendo una lista de las oficinas de vigilancia meteorológica, que comprenda:

- 1) el nombre de la oficina de vigilancia meteorológica, indicador de lugar de la OACI;
- 2) las horas de funcionamiento;
- 3) las regiones de información de vuelo o áreas de control a las que se presta servicio;
- 4) los tipos de información SIGMET publicados (SIGMET, SST SIGMET) y períodos de validez;
- 5) los procedimientos específicos que se aplican a la información SIGMET (p.ej. para cenizas volcánicas, ciclones tropicales);
- 6) los procedimientos aplicados a la información AIRMET (de conformidad con los acuerdos regionales de navegación aérea pertinentes);
- 7) las dependencias de servicios de tránsito aéreo a las que se proporciona información SIGMET y AIRMET; y
- 8) otra información (p.ej. relativa a cualquier limitación del servicio, etc.).

8.10.3.2 AD 2. Aeródromos.

****** AD 2.11. Información meteorológica suministrada.**

Descripción detallada de la información meteorológica que se proporciona en el aeródromo y una indicación de la oficina meteorológica encargada de prestar el servicio enumerado, incluyendo:

- 1) el nombre de la oficina meteorológica conexas;
- 2) las horas de servicio y, cuando corresponda, designación de la oficina meteorológica responsable fuera de esas horas;
- 3) la oficina responsable de la preparación de TAF y períodos de validez e intervalo de expedición de los pronósticos;
- 4) tipo de la disponibilidad de pronósticos de tipo tendencia para el aeródromo e intervalos de expedición;
- 5) información acerca de la forma en que se facilitan las exposiciones verbales y/o las consultas;
- 6) tipo de documentación de vuelo suministrada e idioma o idiomas utilizados en la documentación de vuelo;
- 7) cartas y otra información que se exija o se utilice para las exposiciones verbales o las consultas;
- 8) equipo suplementario de que se dispone para suministrar información sobre condiciones meteorológicas p. ej., radar meteorológico y receptor para las imágenes de satélite;
- 9) la dependencia o dependencias de los servicios de tránsito aéreo a las cuales se suministra información meteorológica; y
- 10) información adicional (p.ej. con respecto a cualquier limitación de servicio, etc.).

8.10.3.3 Helipuertos.

****** AD 3.11. Información meteorológica suministrada.**

Descripción detallada de la información meteorológica que se proporciona en el helipuerto conjuntamente con una indicación de la oficina meteorológica encargada de prestar el servicio enumerado, que comprenda:

- 1) el nombre de la oficina meteorológica conexas;
- 2) las horas de servicio y, cuando corresponda, designación de la oficina meteorológica responsable fuera de esas horas;

3) la oficina responsable de la preparación de TAF y períodos de validez de los pronósticos;

4) la disponibilidad de pronósticos de tipo tendencia para el helipuerto e intervalos de expedición;

5) información acerca de la forma en que se facilitan las exposiciones verbales y/o las consultas;

6) tipo de documentación de vuelo suministrada e idioma o idiomas utilizados en la documentación de vuelo;

7) cartas y otra información que se exhiba o se utilice para las exposiciones verbales o las consultas;

8) equipo suplementario de que se dispone para suministrar información sobre condiciones meteorológicas; p. ej. radar meteorológico y receptor para las imágenes de satélite;

9) la dependencia o dependencias de los servicios de tránsito aéreo a las cuales se suministra información meteorológica; y

10) información adicional (p.ej. con respecto a cualquier limitación de servicio, etc.).»

Seis. Se modifican los apartados 10.5.1.1.1.; 10.5.2.1.1.1.; 10.5.2.1.1.2.; 10.5.2.1.1.3.; 10.5.2.1.3.3.1; 10.5.2.1.4.2 y 10.5.2.1.4.5 del Capítulo 5 del Libro Décimo «Telecomunicaciones aeronáuticas, que quedan redactados en los términos siguientes:

«10.5.1.1.1. Se utilizará la fraseología normalizada de la OACI en todas las situaciones para las que se haya especificado. Sólo cuando la fraseología normalizada no sea útil para una transmisión prevista, se utilizará un lenguaje claro.

10.5.2.1.1.1 Las comunicaciones aeroterrestres en radiotelefonía se efectuarán en el idioma que la estación terrestre usa normalmente o en inglés.

Nota: El idioma normalmente usado por la estación en tierra no tiene que ser necesariamente el del Estado en que está emplazada. Podría convenirse regionalmente en un idioma común como requisito para las estaciones terrestres de la región en cuestión.

10.5.2.1.1.2 Se usará el inglés a petición de toda estación de aeronave en todas las estaciones terrestres que sirvan a aeropuertos designados y a rutas usadas por los servicios aéreos internacionales.

10.5.2.1.1.3 Los idiomas disponibles en una determinada estación en tierra, se indicarán en las publicaciones de información aeronáutica y demás información aeronáutica que se publique respecto a esas instalaciones.

10.5.2.1.1.3.1 Cuando el idioma utilizado para las comunicaciones sea el inglés, los números se transmitirán usando la siguiente pronunciación:

Número o elemento numérico	Pronunciación	Pronunciation
0	cero	SI-RO
1	uno	UAN
2	dos	TU
3	tres	TRI
4	cuatro	FO-ar
5	cinco	FA-IF
6	seis	SIKS
7	siete	SEV'N
8	ocho	EIT
9	nueve	NAI-na
Decimal	Decimal	DE-si-mal
Cientos (hundred)	Cientos	JAN-dred
Mil (thousand)	Mil	ZAU-sand

10.5.2.1.4.2 Las transmisiones se efectuarán en forma concisa y en un tono de conversación normal.

10.5.2.1.4.5 Los mensajes aceptados para transmisión deberán transmitirse en lenguaje claro o en fraseología OACI sin alterar en modo alguno el sentido del mensaje. Las abreviaturas aprobadas, contenidas en el texto del mensaje que se ha de transmitir a una aeronave, deberán convertirse en las palabras o frases completas que tales abreviaturas representan en el idioma empleado, salvo aquellas abreviaturas que, por su utilización frecuente y común, son generalmente comprendidas por el personal aeronáutico.»

Siete Se modifican los Adjuntos 1, 2 y 3 del Apéndice Q «Formatos SNOWTAM, NOTAM Y ASHTAM, que quedan redactados en los términos siguientes:

«APÉNDICE Q.

ADJUNTO 1.

INSTRUCCIONES PARA LLENAR EL FORMATO DE SNOWTAM.

1. Generalidades.

a) Cuando se notifican datos que se refieren a dos o tres pistas se transmiten de nuevo los datos indicados de C a P inclusive.

b) Deben omitirse completamente las casillas junto con su indicador cuando no haya información a incluirse.

c) Deben utilizarse unidades del sistema métrico decimal y no se notificará la unidad de medida.

d) La validez máxima de los SNOWTAM es de 24 horas. Deben publicarse nuevos SNOWTAM siempre que ocurra un cambio de importancia en las condiciones. Se consideran de importancia los cambios siguientes, relativos al estado de las pistas:

1) un cambio de alrededor de 0,05 en el coeficiente de rozamiento;

2) cambios en el espesor de los depósitos de órdenes mayores que los siguientes: 20 mm para nieve seca; 10 mm para nieve mojada; 3 mm para nieve fundente;

3) un cambio del 10%, o más, en la longitud o anchura disponible de una pista;

4) todo cambio del tipo de depósitos o extensión de cobertura que requiera reclasificación en las casillas F ó T del SNOWTAM;

5) cuando existan bancos de nieve críticos en un lado de la pista, o en ambos lados, todo cambio de la altura o de la distancia a que se encuentren a partir del eje de pista;

6) todo cambio de la conspicuidad de la iluminación de pista provocado por un ocultamiento de las luces; y

7) toda otra condición considerada de importancia a base de la experiencia o de las circunstancias locales.

e) El encabezamiento abreviado «TTAAiiii CCCC MMYGGgg (BBB)» se incluye para facilitar el tratamiento automático de los mensajes SNOWTAM en los bancos de datos por computadora. La explicación de los símbolos es la siguiente:

TT = designador de datos SNOWTAM = SW;

AA = designador geográfico de los Estados (por ejemplo, LF = Francia, EG Reino Unido –(véase indicadores de lugar (Doc 7910) Parte 2 –índice de las letra de nacionalidad para los indicadores de lugar);

iiii = número de serie del SNOWTAM expresado por un grupo de cuatro cifras;

CCCC = indicador de lugar de cuatro letras correspondiente al aeródromo al que se refiere el SNOWTAM (véase Indicadores de lugar (Doc 7910);

MMYYGGgg = fecha/hora de la observación/medición, de manera que:

= MM = mes, o sea enero = 01, diciembre = 12;

= YY = día del mes;

= GGgg = horas (GG) y minutos (gg) UTC;

(BBB) = grupo facultativo para designar:

= una corrección de un SNOWTAM difundido previamente con el mismo número de serie = COR.

Nota: Los paréntesis en (BBB) significan que se trata de un grupo facultativo.

Ejemplo: Encabezamiento abreviado del SNOWTAM Núm. 149 de Zurich, medición/observación de 7 de noviembre a las 0620 UTC:

SWLSOI49 LSZH 11070620.

2. Casilla A-Indicador de lugar del aeródromo (indicador de lugar de cuatro letras).

3. Casilla B-Grupo fecha/hora de 8 cifras –indica la hora de observación en la secuencia mes, día, hora y minutos en UTC; esta casilla debe llenarse siempre.

4. Casilla C-Número más bajo designador de pista.

5. Casilla D-Longitud en metros de la pista limpia, si es inferior a la longitud publicada (véase la casilla T para notificar si parte de la pista no está limpia).

6. Casilla E-Anchura en metros de la pista, si es inferior a la anchura publicada; si está desplazada a la izquierda o a la derecha del eje, añádase «L» o «R» según se vea desde el umbral que tenga el número designador más bajo.

7. Casilla F-Depósitos sobre la longitud de la pista, según se explica en el formato de SNOWTAM. Pueden utilizarse combinaciones adecuadas de estos números para indicar condiciones variables sobre los distintos segmentos de la pista. Si hay más de un depósito en el mismo tramo de la pista, estos deberían notificarse en orden desde la parte superior hasta la parte inferior. Las acumulaciones causadas por el viento, los espesores de depósitos apreciablemente superiores a los valores medios u otras características importantes de los depósitos pueden notificarse en la casilla T en lenguaje claro.

Nota: Al final de este Apéndice figuran las definiciones de los diversos tipos de nieve.

8. Casilla G-Espesor medio en milímetros de depósito correspondiente a cada tercio de la longitud total de la pista, o «XX» si no es medible o no es importante desde el punto de vista operacional. La evaluación debe efectuarse con una precisión de 20 mm para nieve seca, 10 mm para nieve mojada y 3 mm para nieve fundente.

9. Casilla H-Medición del rozamiento correspondiente a cada tercio de pista y dispositivo de medición utilizado. Coeficiente medido o calculado (dos cifras) o, si no se dispone de éste, rozamiento en la superficie estimado (una cifra), en orden empezando por el umbral que tenga el número designador de pista más bajo. Insértese una clave 9 cuando el estado de la superficie o del dispositivo de medición del rozamiento disponible no permite efectuar una medición confiable del rozamiento en la superficie. Utilícense las siguientes abreviaturas para indicar el tipo de dispositivo de medición del rozamiento utilizado:

BRD Frenómetro-dinómetro.

GRT Medidor del asimiento.

MUM Medidor del Valor Mu.

RFT Medidor del rozamiento en la pista.

SFH Medidor del rozamiento en la superficie (neumáticos de alta presión).

SFL Medidor del rozamiento en la superficie (neumáticos de baja presión).

SKH Deslizómetro (neumáticos de alta presión).

SKL Deslizómetro (neumáticos de baja presión).

TAP Medidor Tapley.

Si se utiliza otro equipo especifíquese en lenguaje claro.

10. Casilla J-Bancos de nieve críticos. Si los hay, insértese la altura en centímetros y la distancia con respecto al borde de la pista en metros, seguidas de izquierda («L») o derecha («R») o ambos lados («LR»), tal como se ven desde el umbral que tiene el número de designación de pista más abajo.

11. Casilla K-Si las luces de pista están ocultas, insértese «SI» seguido de «L», «R» o ambos «LR» tal como se ve desde el umbral que tenga en número de designación de pista más abajo.

12. Casilla L-Cuando se prevea realizar una nueva limpieza de la pista, anótese la longitud y anchura de la pista o «TOTAL» si la pista habrá de limpiarse en su totalidad.

13. Casilla M-Anótese la hora UTC prevista para la terminación de la limpieza.

14. Casilla N-Puede utilizarse la clave correspondiente a la casilla F para describir las condiciones de las calles de rodaje; anótese «NO» si no se dispone de las calles de rodaje que sirvan a la pista conexas.

15. Casilla P-Si es aplicable, anótese «SI» seguido por la distancia lateral en metros.

16. Casilla R-Puede utilizarse la clave correspondiente a la casilla F para describir las condiciones de la plataforma; anótese «NO» si la plataforma está inutilizable.

17. Casilla S-Anótese la hora UTC prevista de la próxima observación/medición.

18. Casilla T-Describase en lenguaje claro toda información de importancia operacional pero notifíquese siempre en longitud de pista no despejada (casilla D) y el grado de contaminación de la pista (casilla F) para cada tercio de la pista (si procediera) de conformidad con la escala siguiente:

contaminación de la pista -10% -si la contaminación es inferior al 10% contaminación de la pista -25% -si la contaminación es de 1 a 25% contaminación de la pista -50% -si la contaminación es de 26 a 50% contaminación de la pista -100% -si la contaminación es de 51 a 100%.

EJEMPLO DE FORMATO SNOWTAM QUE HA SIDO LLENADO.

[GG EHAMZQZX EDDFZQZX EKCHZQZX
070645 LSZHYNXX
SWLSOI49 LSZH 11070620
SNOWTAMOI49

A) LSZH B) 11070620 C) 02 D) ... P)
C) 09 D)... P)
C) 12 D)... P)
R) NO S) 11070920 T) DESCONGELAMIENTO]

Definiciones de los diversos tipos de nieve.

Nieve (en tierra).

a) Nieve seca: Nieve que, si está suelta, se desprende al soplar o, si se compacta a mano, se disgrega inmediatamente al soltarla. Densidad relativa: hasta 0,35 exclusiva.

b) Nieve mojada: Nieve que, si se compacta a mano, se adhiere y muestra tendencia a formar bolas o se hace realmente una bola de nieve. Densidad relativa: de 0,35 a 0,5 exclusiva.

c) Nieve compactada: Nieve que se ha comprimido hasta formar una masa sólida que no admite más compresión y que mantiene su cohesión o se rompe a pedazos si se levanta. Densidad relativa: 0,5 o más.

d) Nieve fundente: Nieve saturada de agua que, cuando se le da un golpe contra el suelo con la suela del zapato, se proyecta en forma de salpicaduras. Densidad relativa: 0,5 a 0,8.

Nota: Las mezclas de hielo, de nieve y/o de agua estancada pueden, especialmente cuando hay precipita-

ción de lluvia, de lluvia y nieve o de nieve, tener densidades relativas superiores a 0,8. Estas mezclas, por su gran contenido de agua o de hielo, tienen un aspecto transparente y no traslúcido, lo cual, cuando la mezcla tiene una densidad relativa bastante alta, las distingue fácilmente de la nieve fundente.

ADJUNTO 2.

INSTRUCCIONES PARA LLENAR EL FORMATO DE NOTAM.

1. GENERALIDADES.

Se transmitirán la línea de calificativos (casilla Q) y todos los identificadores (casillas A a G inclusive), cada uno seguido del signo de cierre de paréntesis como se indica en el formato, a no ser que no haya ninguna entrada respecto a determinado identificador.

2. NUMERACIÓN DE LOS NOTAM.

A cada NOTAM se le debe adjudicar una serie determinada mediante una letra y un número que debe ser de cuatro cifras seguidas de una barra y de un número de dos cifras para el año (por ej., A0023/03).

3. CALIFICATIVOS (CASILLA Q).

La casilla Q se subdivide en ocho campos, separados por barras. Si no se incorpora ninguna entrada al campo, no es necesario transmitir espacios en blanco entre las barras. En el Manual para los servicios de información aeronáutica (Doc 8126 de OACI) se dan ejemplos de cómo deben rellenarse los campos. La definición de cada campo es la siguiente:

1) FIR.

a) Indicador de lugar de la OACI de la FIR afectada o, si se aplica a más de una FIR dentro de un Estado, las dos primeras letras del indicador de lugar de la OACI de un Estado más «XX». Los indicadores de lugar de la OACI de las FIR en cuestión se indicarán entonces en la casilla A).

b) Si un Estado expide un NOTAM que afecta las FIR de un grupo de Estados, se incluirán las dos primeras letras del indicador de lugar de la OACI del Estado expedidor más «XX» los indicadores de lugar de las FIR en cuestión se indicarán entonces en la casilla A).

2) CÓDIGO NOTAM.

Todos los grupos del código NOTAM contienen un total de cinco letras y la primera letra es siempre la «Q». La segunda y tercera letras identifican el asunto y la cuarta y la quinta letras indican el estado del asunto objeto de la notificación. Para las combinaciones de segunda y tercera y cuarta y quinta letras insértese los códigos NOTAM de la OACI enumerados en los PANS-ABC (Doc 8400 de OACI) o en los Criterios de selección de los NOTAM contenidos en el Manual para los servicios de información aeronáutica (Doc 8126 de OACI) o insértese una de las siguientes combinaciones, según corresponda:

a) Si el asunto no figura en el código NOTAM (Doc 8400) ni en los Criterios de selección de los NOTAM (Doc 8126); insértese «XX» como segunda y tercera letras (p. ej., QXXAK);

b) Si las condiciones correspondientes al asunto no figuran en el código NOTAM (Doc 8400) ni en los Criterios de selección de los NOTAM (Doc 8126), insértese «XX» como cuarta y quinta letra (p. ej., QFAXX);

c) Cuando se expida un NOTAM que contenga información importante para las operaciones de conformidad con 8.6. o cuando se expida para anunciar la entrada en vigor de enmiendas o suplementos AIP de conformidad con los procedimientos AIRAC, insértese «TT» como cuarta y quinta letras del código NOTAM;

d) Cuando se expida un NOTAM que contenga una lista de verificación de los NOTAM vigentes, insértese «KKKK» como segunda, tercera, cuarta y quinta letras; y

e) Las siguientes letras cuatro y cinco del código NOTAM se utilizarán para cancelar un NOTAM:

AK: REANUDADA LA OPERACIÓN NORMAL.

AL: FUNCIONANDO (O DE NUEVO FUNCIONANDO) A RESERVA DE LIMITACIONES/CONDICIONES ANTERIORMENTE PUBLICADAS.

AO: OPERACIONAL.

CC: COMPLETADO.

XX: LENGUAJE CLARO.

3) TRÁNSITO.

I = IFR.

V = VFR.

K = El NOTAM es una lista de verificación.

Nota.—Dependiendo del asunto y contenido del NOTAM, el campo calificativo TRÁNSITO puede contener calificativos combinados. Las posibles combinaciones figuran en los Criterios de selección de los NOTAM del Manual para los servicios de información aeronáutica (Doc 8126).

4) OBJETIVO.

N = NOTAM seleccionado para los explotadores de aeronaves le presten inmediata atención.

B = NOTAM seleccionado para una entrada en el boletín de información previa al vuelo.

(PIB).

O = NOTAM relativo a las operaciones de vuelo.

M = NOTAM sobre asuntos varios: no sujeto a aleccionamiento pero disponible a solicitud.

K = El NOTAM es una lista de verificación.

Nota: Dependiendo del asunto y contenido del NOTAM, el campo calificativo OBJETIVO puede contener calificativos combinados. Las posibles combinaciones figuran en los Criterios de selección de los NOTAM del Manual para los servicios de información aeronáutica (Doc 8126).

5) ALCANCE.

A = Aeródromo.

E = En ruta.

W = Aviso Nav.

K = El NOTAM es una lista de verificación.

Nota: Dependiendo del asunto y contenido del NOTAM, el campo calificativo ALCANCE puede contener calificativos combinados. Las posibles combinaciones figuran en los Criterios de selección de los NOTAM del Manual para los servicios de información aeronáutica (Doc 8126). Si el asunto se califica AE, el indicador de ubicación del aeródromo se debe informar en la casilla A.

6) y 7) INFERIOR / SUPERIOR.

Siempre se llenarán los límites INFERIOR y SUPERIOR y sólo se expresarán en niveles de vuelo (FL). Cuando se trate de avisos para la navegación y restricciones del espacio aéreo, los valores introducidos serán consecuentes con los proporcionados en las casillas F) y G).

Si el asunto no contiene información específica sobre la altitud, insértese «000» para INFERIOR y «999» para SUPERIOR como valores por defecto.

8) COORDENADAS RADIO.

La latitud y la longitud con una precisión de un minuto, así como un número de tres cifras para la distancia correspondiente al radio de influencia en NM (p. ej. 4700N 0114OEO43). Las coordenadas representan aproximadamente el centro de un círculo con un radio que abarca toda el área de influencia y si el NOTAM afecta a toda la

FIR/UIR o más de una FIR/UIR, introdúzcase el valor de radio por defecto «999».

4. CASILLA A).

Con respecto a la instalación, al espacio aéreo, o a las condiciones que son objeto de la notificación, anótese el indicador de lugar del Doc 7910 de la OACI del aeródromo, o de la FIR en los que están situados. Si corresponde, puede indicarse más de una FIR/UIR. Si no hubiera disponible ningún indicador de lugar OACI, utilícese las letras de nacionalidad de la OACI que figuran en el Doc 7910 de la OACI, Parte 2, más XX y seguida en la casilla E por el nombre en lenguaje claro.

5. CASILLA B).

Para el grupo fecha-hora utilícese un grupo de diez cifras representando el año, mes, día, horas y minutos UTC. Esta entrada es la fecha-hora de entrada en vigor del NOTAM N. En los casos de NOTAMR y NOTAMC, el grupo fecha-hora representa la fecha y hora efectivas de origen del NOTAM.

6. CASILLA C).

Con excepción del NOTAMC, se utilizarán un grupo de fecha-hora (un grupo de diez cifras representando el año, mes, día, horas y minutos UTC) que indique la duración de la información, a no ser que la información sea de carácter permanente, en cuyo caso debe insertarse en su lugar la abreviatura «PERM». Si la información relativa a la fecha-hora no es segura, se indicará la duración aproximada utilizando un grupo de fecha-hora seguido de la abreviatura «EST». Se cancelará o substituirá cualquier NOTAM en el que esté incluida una indicación «EST antes de la fecha-hora especificadas en la casilla C).

7. CASILLA D).

Si la situación es de peligro, el estado de funcionamiento o condición de las instalaciones notificados continúan conforme a un horario específico entre las fechas-horas indicadas en las casillas B) y C), insértese dicha información en la casilla D). Si la casilla D) excede de 200 caracteres, se considerará la posibilidad de proporcionar tal información en un NOTAM en partes múltiples.

Nota.—En el Doc 8126 se proporciona orientación relativa a la definición armonizada del contenido de la casilla D).

8. CASILLA E).

Úsese el código NOTAM decodificado, complementado cuando sea necesario por abreviaturas de la OACI, indicadores, identificadores, designadores, distintivos de llamada, frecuencias, cifras y lenguaje claro. Cuando se selecciona un NOTAM para distribución internacional, se incluirá la versión inglesa de las partes que se expresen en lenguaje claro. Esta entrada será clara y concisa para proporcionar una entrada conveniente al PIB. En el caso de NOTAMC, se incluirá una referencia al asunto y un mensaje de estado para que pueda verificarse con precisión si la condición es plausible.

9. CASILLAS F) y G).

Estas casillas son normalmente aplicables a los avisos para la navegación o a las restricciones del espacio aéreo y habitualmente forman parte de la entrada del PIB. Insértese tanto las alturas límite inferior como superior de la zona de actividades o restricciones, indicando claramente el nivel de la referencia y las unidades de medida.

Nota: Para ejemplos de NOTAM véase el Doc 8126 y los PANS-ABC (Doc 8400)

ADJUNTO 3.

INSTRUCCIONES PARA LLENAR EL FORMATO DE ASHTAM.

1. GENERALIDADES.

1.1 El ASHTAM proporciona información sobre la situación de la actividad de un volcán cuando un cambio en la actividad volcánica tiene o se prevé que tendrá importancia para las operaciones. La información en cuestión se suministra utilizando el nivel de código de colores de alerta para los volcanes que se indican en 3.5.

1.2 En caso de que se produzca una erupción volcánica con nube de cenizas de importancia para las operaciones, el ASHTAM también proporciona información sobre la ubicación, extensión y movimiento de la nube de cenizas y las rutas aéreas y niveles de vuelo afectados.

1.3 La expedición de un ASHTAM dando información sobre una erupción volcánica, de conformidad con la sección 3, no debería retrasarse hasta disponer de toda la información completa de A) a K) sino que debería expedirse inmediatamente después de recibir notificación de que ha ocurrido o se prevé que ocurra una erupción, o de que ha ocurrido o se prevé que ocurra un cambio de importancia para las operaciones por la situación de la actividad de un volcán, o de que se haya comunicado la existencia de una nube de cenizas. En caso de que se espere una erupción y por lo tanto no haya evidencia en ese momento de la existencia de nube de cenizas, deberían llenarse las casillas A) a E) e indicar respecto de las casillas F) a I) que «no se aplica». Análogamente, si se notifica una nube de cenizas volcánicas, por ejemplo, mediante aeronotificación especial, pero no se sabe en ese momento cuál es el volcán originador, el ASHTAM debería expedirse en principio mencionando en las casillas A) a E) las palabras «se desconoce», y las casillas F) a K) deberían llenarse según corresponda basándose en la aeronotificación especial, hasta que se reciba nueva información. En otras circunstancias, en caso de no disponer de la información concreta para alguna de las casillas A) a K), indíquese «NIL».

1.4 El período máximo de validez de los ASHTAM es de 24 horas. Deben expedirse nuevos ASHTAM cuando cambie el nivel de la alerta.

2. ENCABEZAMIENTO ABREVIADO.

2.1 Después del encabezamiento habitual de comunicaciones AFTN, se incluye el encabezamiento abreviado «TT AA iii CCCC MMYGgg (BBB)» para facilitar el tratamiento automático de los mensajes ASHTAM en los bancos de datos computadorizados. La explicación de los símbolos es la siguiente:

TT = designador de datos ASHTAM = VA;

AA = designador geográfico de los Estados, p. ej., NZ Nueva Zelandia [véase Indicadores de lugar (Doc 7910 de OACI), Parte 2, índice de las letras de nacionalidad para los Indicadores de lugar];

iii = Número de serie del ASHTAM expresado por un grupo de cuatro cifras;

CCCC = indicador de lugar de cuatro letras correspondiente a la región de información de vuelo en cuestión [véase Indicadores de lugar (Doc 7910 de OACI), Parte 5, direcciones de los centros a cargo de las FIR/UIR];

MMYGgg = fecha/hora del informe, donde:

MM = mes, p. ej., enero = 01, diciembre = 12.

YY = día del mes.

Gggg = horas (GG) y minutos (gg) UTC.

(BBB) = Grupo facultativo para corregir un mensaje ASHTAM difundido previamente con el mismo número de serie = COR.

Nota: Los paréntesis en (BBB) significan que se trata de un grupo facultativo.

Ejemplo: Encabezamiento abreviado del ASHTAM correspondiente a la FIR Auckland Oceanic, informe del 7 de noviembre a las 0620 UTC:

VANZ0001 NZZO 11070620.

3. CONTENIDO DEL ASHTAM.

3.1 Casilla A –Región de información de vuelo afectada, equivalente en lenguaje claro del indicador de lugar anotado en el encabezamiento abreviado, en este ejemplo «FIR Auckland Oceanic».

3.2 Casilla B –Fecha y hora (UTC) de la primera erupción.

3.3 Casilla C –Nombre del volcán y número del volcán según figuran en el Manual sobre cenizas volcánicas, materiales radiactivos y «nubes» de productos químicos tóxicos (título provisional), Apéndice H (Doc 9691*) de la OACI y en el Mapa mundial de los volcanes y de las principales características aeronáuticas.

*En preparación.

3.4 Casilla D –Latitud/longitud del volcán en grados enteros o radial y distancia desde el volcán hasta la ayuda para la navegación (según se reseña en el Manual sobre cenizas volcánicas, materiales radiactivos y «nubes» de productos químicos tóxicos, Apéndice H (Doc 9691*) de la OACI y en el Mapa mundial de los volcanes y de las principales características aeronáuticas).

*En preparación.

3.5 Casilla E –Código de colores para indicar el nivel de alerta de la actividad volcánica, incluidos los niveles previos de actividad, expresado así:

Nivel de código de colores de alerta	Situación de la actividad del volcán
Rojo alerta.	Erupción volcánica en actividad. Penacho/nube de cenizas notificado por encima de FL 250 o Volcán peligroso, erupción probable, previsión de penacho/nube de cenizas que ascenderá por encima de FL 250.
Naranja alerta.	Erupción volcánica en actividad pero el penacho/nube de cenizas no alcanza ni se prevé que alcance el FL 250 o
Amarillo alerta.	Volcán peligroso, erupción probable pero no se espera que el penacho/nube de cenizas alcance el FL 250. Volcán activo de tiempo en tiempo y recientemente incremento notable de la actividad volcánica, el volcán no se considera actualmente peligroso pero debería ejercerse cautela o (Después de una erupción, es decir, cambio de alerta de color rojo o naranja a color amarillo) - La actividad volcánica ha disminuido notablemente, el volcán no se considera actualmente peligroso pero debería ejercerse cautela.
Verde alerta.	La actividad volcánica se considera terminada y el volcán ha vuelto a su estado normal.

Nota: El código de colores para indicar el nivel de alerta respecto de la actividad del volcán y todo cambio con relación a la situación de actividad anterior debería ser información proporcionada al centro de control de área por el organismo vulcanológico correspondiente del Estado en cuestión, p. ej., «ALERTA ROJO DESPUÉS DE AMARILLO» o «ALERTA VERDE DESPUÉS DE NARANJA».

3.6. Casilla F –Si se notifica una nube de cenizas volcánicas de importancia para las operaciones, indíquese la extensión horizontal y la base/cima de la nube de cenizas utilizando la latitud/longitud (en grados enteros) y las altitudes en miles de metros (pies) o el radial y la distancia respecto al volcán originador. La información puede basarse inicialmente sólo en una aeronotificación especial pero la información subsiguiente puede ser más detallada en base al asesoramiento de la oficina de vigilancia meteorológica responsable o del centro de avisos de cenizas volcánicas.

3.7 Casilla G –Indíquese el sentido pronosticado de movimiento de la nube de cenizas a niveles seleccionados basándose en el asesoramiento de la oficina de vigilancia meteorológica responsable o del centro de avisos de cenizas volcánicas.

3.8 Casilla H –Indíquense las rutas aéreas y tramos de rutas y niveles de vuelo afectados, o que se prevé resultarán afectados.

3.9 Casilla I –Indíquense los espacios aéreos, rutas aéreas o tramos de rutas aéreas cerrados y rutas alternativas disponibles.

3.10 Casilla J –Fuente de la información, p. ej., «aeronotificación especial» u «organismo vulcanológico», etc. la fuente de la información debería indicarse siempre, tanto si ocurrió de hecho la erupción o se notificó la nube de cenizas, como en caso contrario.

3.11 Casilla K –Inclúyase en lenguaje claro toda información de importancia para las operaciones además de lo antedicho.»

Ocho. Se suprime la definición de «Control de afluencia» del Capítulo 1, Definiciones, y la abreviatura «ATFMU» del Capítulo 2, Abreviaturas, del Libro Primero del Reglamento de la Circulación Aérea.

Disposición final única. *Entrada en vigor.*

Esta orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 28 de agosto de 2006.–La Vicepresidenta Primera del Gobierno y Ministra de la Presidencia, María Teresa Fernández de la Vega Sanz.

MINISTERIO DE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

15408 *REAL DECRETO 966/2006, de 1 de septiembre, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias en materia de provisión de medios materiales y económicos para el funcionamiento de la Administración de Justicia.*

La Constitución Española establece en su artículo 149.1.5.^a, que el Estado tiene competencia exclusiva en materia de Administración de Justicia.

Por su parte, el Estatuto de Autonomía del Principado de Asturias, aprobado por la Ley Orgánica 7/1981, de 30 de diciembre, y modificado por las Leyes Orgánicas 3/1991, de 13 de marzo, 1/1994, de 24 de marzo y 1/1999, de 5 de

enero, recoge, en su artículo 41.1, que en relación a la Administración de Justicia, exceptuada la militar, corresponde al Principado ejercer todas las facultades que la Ley Orgánica del Poder Judicial reconozca o atribuya al Gobierno del Estado.

Además, la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, modificada por la Ley Orgánica 19/2003, de 23 de diciembre, delimita los ámbitos competenciales de las Administraciones, Ministerio de Justicia u órganos competentes de las comunidades autónomas implicadas en la dotación de medios personales y materiales al servicio del Poder Judicial.

Asimismo, el Real Decreto 1707/1982, de 24 de julio, determina las normas y el procedimiento a que han de ajustarse los traspasos de funciones y servicios del Estado al Principado de Asturias.

En consecuencia, procede traspasar a la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias las funciones y servicios del Estado relativas a la provisión, dentro de su territorio, de los medios materiales y económicos necesarios para el funcionamiento de la Administración de Justicia.

La Comisión Mixta prevista en la disposición transitoria cuarta del Estatuto de Autonomía del Principado de Asturias, para proceder al referido traspaso, adoptó el oportuno Acuerdo, en su sesión del Pleno celebrado el día 27 de julio de 2006.

En su virtud, en cumplimiento de lo dispuesto en la mencionada disposición transitoria cuarta del Estatuto de Autonomía del Principado de Asturias, a propuesta del Ministro de Administraciones Públicas y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 1 de septiembre de 2006,

DISPONGO:

Artículo 1.

Se aprueba el Acuerdo de la Comisión Mixta prevista en la disposición transitoria cuarta del Estatuto de Autonomía del Principado de Asturias sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias en materia de provisión de medios materiales y económicos para el funcionamiento de la Administración de Justicia, adoptado por el Pleno de dicha Comisión en su sesión del día 27 de julio de 2006, que se transcribe como anexo del presente real decreto.

Artículo 2.

En consecuencia, quedan traspasadas a la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias las funciones que se mencionan en el referido acuerdo de la Comisión Mixta en los términos y con las condiciones allí especificados, relativas a la provisión de medios materiales y económicos para el funcionamiento de la Administración de Justicia en el territorio de dicha comunidad autónoma, así como los medios materiales, personales y créditos presupuestarios que resultan del texto del acuerdo y relaciones anexas.

Artículo 3.

Los traspasos a que se refiere este real decreto tendrán efectividad a partir del día señalado en el propio Acuerdo de dicha Comisión Mixta.

Artículo 4.

Los créditos presupuestarios que se determinen de conformidad con la relación número 4 del anexo serán