

I. Disposiciones generales

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

6969 *ORDEN de 15 de marzo de 1995 por la que se aprueban las normas de coordinación entre la circulación aérea general y la circulación aérea operativa.*

La disposición final primera del Real Decreto 2161/1993, de 10 de diciembre, por el que se establecen las condiciones para la asunción por el Ejército de Aire del control de la circulación aérea general en situaciones de emergencia o crisis y se modifica el Real Decreto 3185/1978, de 29 de diciembre, por el que se desarrolla el Real Decreto-ley 12/1978, de 27 de abril, establece que por los Ministros de Defensa y de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente se procederá a elaborar las normas de coordinación de la circulación aérea general y circulación aérea operativa.

La necesidad de que los vuelos que integran la circulación aérea operativa se realicen de acuerdo con sus especiales características y según los requerimientos específicos de la Defensa Nacional, sin que interfieran el normal desarrollo de la circulación aérea general, exige que se coordine estrechamente el control de ambas circulaciones aéreas por todos los organismos que integran el sistema nacional de control de la circulación aérea. A tal fin, y para salvaguardar la seguridad del tránsito aéreo y facilitar el uso flexible del espacio aéreo es necesario establecer varios niveles de coordinación, estratégico, pretáctico y táctico o en tiempo real.

Por todo ello, las presentes normas de coordinación entre la circulación aérea general y la circulación aérea operativa tienen por objeto facilitar la adecuada utilización del espacio aéreo, estableciendo los niveles y procedimientos de coordinación pertinentes.

En su virtud, a propuesta de los Ministros de Defensa y de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, dispongo:

Artículo único.

Se aprueban las normas de coordinación entre la circulación aérea general y la circulación aérea operativa que figuran en el anexo.

Disposición derogatoria.

Quedan expresamente derogadas las «Normas provisionales de carácter técnico para regular la coordinación entre la circulación aérea general y la circulación aérea militar operativa» y las «Normas provisionales de carácter técnico para regular la coordinación entre la circulación aérea general y la circulación de defensa aérea» aprobadas por Ordenes de la Presidencia del Gobierno de 7 de septiembre de 1977 y cuantas dis-

posiciones de igual o inferior rango se opondrán a lo establecido en esta Orden.

Disposición final.

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

Madrid, 15 de marzo de 1995.

PEREZ RUBALCABA

Excmos. Sres. Ministros de Defensa y de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.

ANEXO

1. Generalidades

El Real Decreto-ley 12/1978, de 27 de abril, sobre fijación y delimitación de facultades entre los Ministerios de Defensa y el hoy de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, en materia de aviación, delimita las competencias que a este último departamento corresponden en materia de aviación civil de aquellas propias del Ejército del Aire por razones de interés de la Defensa Nacional.

El Real Decreto-ley 12/1978 fue desarrollado por el Real Decreto 3185/1978, de 29 de diciembre, con objeto de coordinar los diferentes tipos de circulación aérea, potenciando al máximo la seguridad de las aeronaves.

El Real Decreto 2161/1993, de 10 de diciembre, por el que se establecen las condiciones para la asunción por el Ejército del Aire del control de la circulación aérea general en situaciones de emergencia o crisis, modifica el artículo segundo del Real Decreto 3185/1978, de 29 de diciembre, y establece que, para coordinar estrechamente el ejercicio del control de los diferentes tipos de circulación aérea, potenciando la máxima seguridad de las aeronaves en vuelo, el sistema nacional de control de la circulación aérea contará, además de con los servicios civiles de tránsito aéreo del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, con una unidad operativa de coordinación del tránsito aéreo y con unidades de control de la circulación aérea operativa, dependientes una y otras del Ejército del Aire.

Por otro lado y dada la existencia de diferentes usuarios del espacio aéreo, aviación militar y aviación civil, es necesario gestionar de forma eficiente y segura la utilización común del espacio aéreo para dar respuesta a las necesidades de todos los usuarios, es decir, hacer un uso flexible del espacio aéreo, en línea con las recomendaciones de las organizaciones internacionales.

A tal fin estas normas tienen por objeto facilitar la utilización del espacio aéreo por las circulaciones aéreas, Circulación Aérea General (CAG) y Circulación Aérea Operativa (CAO), mediante la adecuada coordinación entre ambas e información permanente y en tiempo real al sistema de defensa aérea.

2. Uso flexible del espacio aéreo

2.1 Concepto.—El espacio aéreo no debe ser considerado como civil o militar, sino como un medio único en el que todos los usuarios, civiles y militares, obtengan respuesta a sus necesidades. Dada la diversidad de requerimientos, en algunos casos contrapuestos, de las organizaciones civil y militar, el uso flexible del espacio aéreo requiere una adecuada coordinación tanto en lo relativo a su estructuración como a la gestión del tránsito aéreo.

Existen tres elementos básicos a considerar:

- Estructuración del espacio aéreo.
- Gestión del tránsito aéreo.
- Coordinación civil/militar.

2.2 Estructuración del espacio aéreo.—La estructuración del espacio aéreo tiene como objetivo optimizar la utilización de dicho espacio evitando al máximo las restricciones espaciales y compatibilizando las necesidades de todos los usuarios.

Los factores claves son dos: Topología y permanencia. La topología tiene por objeto diseñar una estructura de rutas aéreas y zonas lo más adecuada posible a las necesidades del tránsito aéreo, mientras que la permanencia hace referencia a la flexibilidad en el uso de la estructura, que puede variar desde un sistema rígido hasta otro adaptado a la demanda en cada momento.

El diseño de la estructura debe tender a evitar segregaciones del espacio aéreo, respetando las restricciones de uso derivadas de las necesidades de la defensa nacional y otros intereses nacionales. El compromiso entre ambos principios, en algunos casos, no satisfará los intereses de todos los usuarios o no podrá ser adoptado por razones técnicas por lo que, siempre que sea inevitable la segregación de espacio aéreo, debe tenerse presente que las condiciones de las restricciones impuestas deben limitarse a lo estrictamente necesario.

2.3 Gestión de tránsito aéreo.—La Gestión de Tránsito Aéreo (ATM) tiene por objeto asegurar el uso eficiente y seguro por las aeronaves del espacio aéreo. Asimismo debe atender a los incrementos significativos de tránsito aéreo que se prevé ocurran en el ámbito temporal de su aplicación y a la evolución de las necesidades de los usuarios del espacio aéreo.

Incluye tres áreas de actuación:

- Gestión de Espacio Aéreo (ASM).
- Servicio de Tránsito Aéreo (ATS).
- Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo (ATFM).

El objetivo de la Gestión de Espacio Aéreo es evitar la segregación permanente del espacio aéreo y conseguir un uso compartido de éste basado en las necesidades de cada momento.

El objetivo primario del Servicio de Tránsito Aéreo es prevenir colisiones entre aeronaves y entre aeronaves y obstáculos en el área de maniobra, y facilitar y mantener un flujo ordenado y seguro del tránsito aéreo.

El objetivo de la Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo es asegurar la óptima utilización del espacio aéreo en aquellos períodos en que la demanda exceda, o se prevea pueda exceder, la capacidad disponible del sistema ATS.

2.4 Coordinación civil/militar.—En orden a conseguir la máxima flexibilidad en el uso del espacio aéreo es necesaria una adecuada coordinación civil-militar que se concreta en tres niveles:

2.4.1 Coordinación estratégica.—Definición y revisión de los principios básicos relativos al espacio aéreo, teniendo en cuenta las exigencias nacionales e internacionales.

Las actividades correspondientes incluyen el establecimiento y planeamiento de la organización general del espacio aéreo, la asignación de espacio aéreo necesario para diferentes usos, decidiendo sobre la creación y uso de estructuras permanentes y temporales del mismo y la definición de prioridades y procedimientos.

2.4.2 Coordinación pretáctica.—Conducción de la gestión operativa dentro del ámbito de la estructura existente de Gestión de Espacio Aéreo y de los procedimientos definidos en la coordinación estratégica, y consecución de acuerdos específicos entre las autoridades civiles y militares afectadas.

Las actividades correspondientes incluyen la asignación diaria de espacio aéreo y la comunicación de los datos relevantes sobre su uso a todas las partes afectadas.

2.4.3 Coordinación táctica o en tiempo real.—Activación, desactivación y reasignación en tiempo real del espacio aéreo asignado en la coordinación pretáctica y resolución de problemas específicos de uso del espacio aéreo y/o de situaciones individuales de tránsitos CAG/CAO, en tiempo real, entre dependencias ATS civiles y militares y/o controladores.

Las actividades correspondientes incluyen un intercambio rápido de información entre las correspondientes dependencias ATS civiles y militares, así como con los elementos del sistema de defensa aérea, para conducir segura y eficientemente los vuelos civiles y militares e identificar todas las aeronaves civiles.

3. Tipos de circulación aérea

Existen dos tipos básicos de circulación aérea atendiendo a las reglamentaciones que las regulan.

3.1. Circulación Aérea General (CAG).—Son los tránsitos aéreos que operan de acuerdo con el Reglamento de Circulación Aérea (RCA), aprobado por el Real Decreto 73/1992, de 31 de enero, modificado por el Real Decreto 1397/1993, de 4 de agosto.

3.2. Circulación aérea operativa (CAO).—Son los tránsitos aéreos militares que por la naturaleza de su misión no operan de acuerdo con el Reglamento de Circulación Aérea (RCA), sino de acuerdo con el Reglamento de la Circulación Aérea Operativa (RCAO), aprobado por el Real Decreto 1489/1994, de 1 de julio.

Son tránsitos aéreos de la CAO:

Los vuelos de aeronaves militares, con independencia del tipo o nacionalidad:

a) A/desde aeródromos españoles, portaaviones o buques con capacidad aérea a un área de trabajo o entre diferentes áreas de trabajo, polígonos de tiro, zonas peligrosas y restringidas, zonas de ejercicio, etc., o entre bases aéreas o aeródromos militares.

b) En los espacios aéreos reservados para enseñanza, instrucción, maniobras o ejercicios.

c) A/desde aeródromos españoles, portaaviones o buques con capacidad aérea a un área de operaciones que está en situación de tensión, crisis o guerra.

Los vuelos de aeronaves militares españolas:

a) En misiones de policía del aire o ejercicios de defensa aérea, en tiempo de paz.

b) En misiones de defensa aérea activa en tiempo de paz y en situaciones de tensión, crisis o guerra.

Excepcionalmente los tránsitos de aeronaves no militares que realicen determinadas acciones relacionadas con la defensa nacional y que por el carácter reservado de las mismas no convenga que procedan de acuerdo con el RCA.

3.3 Compatibilidad entre la CAG y la CAO.

3.3.1 En tiempo de paz, la utilización del espacio aéreo para las actividades desarrolladas por los dos tipos de circulación aérea (CAG y CAO) estará basada en la adecuada coordinación entre ellas. A tal fin se tendrán en cuenta los siguientes aspectos:

La seguridad de las aeronaves, cualquiera que sea su condición, nacionalidad o tipo, tendrá prioridad sobre cualquiera otra consideración.

Todas las normas que regulen los dos tipos de circulación deben ser compatibles.

En aquellos volúmenes de espacio aéreo en que, por la disponibilidad de medios humanos, técnicos u operativos, esté garantizando el conocimiento constante de la posición de las aeronaves y la seguridad de éstas, se evitará la compartimentación del espacio aéreo.

Con el fin de facilitar lo especificado en el Reglamento de Circulación Aérea (punto 3.3.5) se establecerán los procedimientos que fueran necesarios, mediante cartas de acuerdo, para asegurar la coordinación en los bloques de espacio aéreo utilizados por aeronaves de la CAG y de la CAO.

Cuando las trayectorias seguidas por las aeronaves que circulan de acuerdo con las normas de la CAO, las evoluciones de dichas aeronaves o el tipo de misión o entrenamiento que estén ejecutando hagan difícil predecir, con antelación suficiente que permita una coordinación eficaz, la posición exacta de las aeronaves de la CAO, se hará una reserva temporal de espacio aéreo, procurando que dicha reserva esté activada únicamente mientras se den las circunstancias señaladas.

3.3.2 En situaciones de crisis, de acuerdo con el Real Decreto 2161/1993, de fecha 10 de diciembre de 1993, la utilización del espacio aéreo y control de la circulación aérea (CAG y CAO), se llevará a cabo según lo establecido en el correspondiente plan de control del espacio aéreo en situaciones de crisis y guerra y los procedimientos específicos de coordinación que se establezcan para facilitar la transición de tiempo de paz a situaciones de crisis.

3.4 Ambito de aplicación del Reglamento de Circulación Aérea.—El Reglamento de Circulación Aérea (RCA) será de aplicación a las aeronaves de la Circulación Aérea General de acuerdo con lo establecido en dicho Reglamento.

3.5 Ambito de aplicación del Reglamento de la Circulación Aérea Operativa.—El Reglamento de la Circulación Aérea Operativa (RCAO) será de aplicación a las aeronaves de la Circulación Aérea Operativa de acuerdo con lo establecido en dicho Reglamento.

3.6 Aplicación del Reglamento de la Circulación Aérea a Aeronaves Militares.

3.6.1 A las aeronaves militares que no vuelen de acuerdo con el Reglamento de la Circulación Aérea Operativa (RCAO) les se será de aplicación el Reglamento de la Circulación Aérea (RCA).

3.6.2 A las aeronaves militares que vuelen de acuerdo con el Reglamento de la Circulación Aérea Operativa (RCAO) les será de aplicación con carácter supletorio el Reglamento de la Circulación Aérea (RCA) en aquello no expresamente establecido en el Reglamento de la Circulación Aérea Operativa (RCAO).

4. Coordinación de la circulación aérea operativa y circulación aérea general

La coordinación necesaria para conseguir un uso flexible del espacio aéreo y de la que se han establecido tres niveles, se realizará de acuerdo con lo que se especifica a continuación:

4.1 Coordinación estratégica.—Se establecen dos niveles de coordinación:

4.1.1 Nivel A.—Se realiza en la Comisión Interministerial entre Defensa y Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (CIDETRA), creada por Orden de Presidencia de Gobierno de 8 de noviembre de 1979, modificada ésta por Orden de Presidencia de Gobierno de 11 de febrero de 1985.

4.1.2 Nivel B.—Asimismo, entre el Estado Mayor del Ejército del Aire y el organismo civil responsable del suministro de servicios de tránsito aéreo, se mantendrán las relaciones adecuadas que permitan una coordinación efectiva en lo relativo a:

Gestión de espacio aéreo.

Planificación de las afluencias de tránsito aéreo.

Programación de ejercicios aéreos nacionales e internacionales.

Supervisión de las coordinaciones a nivel pretáctico y táctico.

Resolución de común acuerdo de los conflictos de competencia o de coordinación.

A tal efecto dichos organismos contarán con la colaboración de la Célula de Gestión de Espacio Aéreo (AMC), que se define en 4.2.

4.2 Coordinación pretáctica.—Se crea una Célula de Gestión de Espacio Aéreo (AMC) donde se analizarán y coordinarán las necesidades de espacio aéreo.

Esta célula además de las funciones que se le puedan asignar de las especificadas en 4.1.2, y de acuerdo con los plazos internacionalmente fijados en control de afluencia de tránsito aéreo para distinguir las fases estratégica, pretáctica y táctica, llevará a cabo las siguientes actividades:

Coordinación de los planes de vuelo de la CAO con los de la CAG, a nivel pretáctico.

Estudio de las discrepancias surgidas a nivel táctico dando soluciones de común acuerdo y/o tomando las medidas correctivas que las eviten en un futuro.

Elaboración y proposición de normas y procedimientos técnicos que faciliten la coordinación funcional para optimizar la utilización del espacio aéreo.

En situaciones de crisis se integrará en la Célula de Servicios de Tránsito Aéreo según lo establecido en el correspondiente plan de control del espacio aéreo en situaciones de crisis y guerra, facilitando la coordinación durante la fase de transición desde tiempo de paz.

4.3 Coordinación táctica.

4.3.1 Se desarrollará entre las dependencias de control de la CAO y los centros de control civiles, en dos escalones diferentes:

El primero, a nivel responsable operativo de la dependencia de Control de Tránsito Aéreo (ATC)/Jefe de la Unidad de la CAO. En este nivel se realizarán también las actuaciones de carácter pretáctico que se determinen de acuerdo con lo establecido para esta fase en el control de afluencia.

El segundo, entre controladores de servicio, de acuerdo con los procedimientos específicos de control y coordinación que se establecen en estas normas.

4.3.2 Son dependencias de coordinación de la CAO:

Escuadrón de la Circulación Aérea Operativa (ESCAO), actuando como unidad de coordinación.

Escuadrilla de Control de la Circulación Aérea Operativa (ECAO), actuando como dependencias de control de tránsito aéreo.

5. Normas específicas de coordinación entre la Circulación Aérea Básica y la Circulación Aérea Operativa

5.1 Reglas de vuelo de la Circulación Aérea General.—Los vuelos de la Circulación Aérea General (CAG) se realizarán de acuerdo con lo establecido en el Reglamento de Circulación Aérea (RCA).

5.2 Reglas de vuelo de la Circulación Aérea Operativa.—Los vuelos de la Circulación Aérea Operativa (CAO) se realizarán de acuerdo con lo establecido en el Reglamento de la Circulación Aérea Operativa (RCAO) ajustándose a las siguientes reglas de vuelo:

- Reglas de Vuelo Visual Operativas (OVFR).
- Reglas de Vuelo Instrumental Operativas (OIFR).
- Reglas de Vuelo de Defensa Aérea (ADFR).

Para facilitar la coordinación CAG/CAO en el apéndice A figura un extracto de dichas reglas de vuelo.

5.3 Prioridad por tipo de circulación aérea en tiempo de paz.

5.3.1 Con excepción de lo dispuesto en 5.3.2, las aeronaves operando según las Reglas de Vuelo de Defensa Aérea (ADFR) tendrán prioridad sobre el resto de las aeronaves.

5.3.2 Las aeronaves en misiones SAR, humanitarias y/o en emergencia tendrán prioridad sobre el resto de aeronaves, con excepción de las misiones de defensa aérea activa/policía del aire.

5.4 Proximidad a aeronaves.

5.4.1 Ninguna aeronave volará tan cerca de otra de modo que pueda ocasionar peligro de colisión.

5.4.2 La separación entre aeronaves que siguen las normas de la CAO se regirá por lo establecido en el RCAO.

5.4.3 La separación entre aeronaves que siguen las normas de la CAG y las aeronaves que siguen las normas de la CAO, se regirá por lo establecido en el RCA.

5.5 Formaciones.

5.5.1 Las aeronaves militares podrán efectuar sus vuelos individualmente o en formación, en ambas circulaciones aéreas (CAG/CAO). Se considerará formación cuando así conste en el plan de vuelo o lo comunique a las dependencias de control de tránsito aéreo el jefe de la misma. Los tipos de formación figuran en el apéndice B.

5.5.2 Las aeronaves que vuelen en formación como consecuencia de la misión asignada deberán hacerlo de acuerdo con las normas y procedimientos establecidos al efecto.

5.5.3 A efectos de formalización del plan de vuelo se hará constar el número de aviones y niveles de vuelo que se solicita ocupar.

5.5.4 En vuelo, el Jefe de Formación o piloto líder comunicará el tipo de formación, número de aviones, distancia a la que vuelan los aviones entre sí y niveles de vuelo ocupados, así como los posibles cambios, a las dependencias de control de tránsito aéreo.

5.6 Planes de vuelo CAO.—Todos los vuelos CAO deberán presentar el correspondiente plan de vuelo con excepción de los vuelos de la Defensa Aérea, de los vuelos SAR y de otros tránsitos en misiones cuya discreción, según apreciación de la autoridad competente, deba prevalecer sobre otras consideraciones.

5.6.1 Formulario de Plan de Vuelo.

5.6.1.1 Es necesaria la formalización de un plan de vuelo CAO antes de iniciar cualquier vuelo bajo las normas de esta circulación. El plan de vuelo contendrá todos los detalles necesarios para su realización.

5.6.1.2 El formulario del plan de vuelo, así como las instrucciones para su cumplimentación, figura en el apéndice C. Dicho formulario está basado en el modelo OACI e impreso en idioma español e inglés.

5.6.2 Presentación del plan de vuelo.

5.6.2.1 El Comandante de Aeronave/Jefe de Formación será responsable de la cumplimentación y presentación del plan de vuelo de acuerdo con lo establecido en las correspondientes publicaciones de información aeronáutica.

5.6.2.2 La presentación del plan de vuelo antes de la salida deberá efectuarse en la oficina de preparación de vuelos u oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo en el aeródromo de salida. Si no existen tales oficinas en el aeródromo de salida, el plan de vuelo deberá transmitirse por fax, correo electrónico, télex o teléfono o, si no se dispone de estos medios, por radio, a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo asignada para servir al aeródromo de salida.

5.6.2.3 Las aeronaves que despeguen de aeródromos eventuales, helisuperficies o de campos de oportunidad en los que no existan medios para la transmisión de los planes de vuelo, una vez en el aire cuando tengan contacto con los servicios de control del tránsito aéreo formularán el correspondiente plan de vuelo AFIL.

5.6.2.4 Deberá enmendarse, o presentarse un nuevo plan de vuelo cancelando el antiguo, según proceda, en el caso de que haya demora respecto a la hora prevista de fuera calzos de más de:

Treinta minutos para un vuelo controlado o asesorado.

Una hora para un vuelo no controlado, para el que se haya presentado un plan de vuelo.

5.6.3 Aceptación de los planes de vuelo.

5.6.3.1 La primera dependencia de los servicios de tránsito aéreo que reciba un plan de vuelo CAO, o un cambio en el mismo:

a) Comprobará que el formato y las premisas convencionales han sido respetadas.

b) Comprobará que ha sido completado, y, en la medida de lo posible, que ha sido completado con exactitud.

c) Tomará las medidas oportunas, cuando sea necesario, para hacer que el mensaje sea aceptable para los servicios de tránsito aéreo.

d) Indicará al remitente la aceptación del plan de vuelo o el cambio del mismo.

5.6.3.2 La no aceptación de un plan de vuelo CAO puede producirse por saturación de la capacidad operativa del control o por encontrarse fuera de servicio, para los vuelos controlados CAO, alguno de los elementos del control de tránsito aéreo.

5.6.4 Plan de vuelo mixto.

5.6.4.1 Plan de vuelo mixto es aquél en el que se prevé una fase de vuelo CAG y otra fase de vuelo CAO.

5.6.4.2 Deberá formularse un plan de vuelo mixto antes del despegue, en el que se especifiquen las fases del mismo que han de realizarse en cada una de las circulaciones para evitar confusiones y facilitar el control de tránsito aéreo.

5.6.4.3 En estos planes de vuelo se especificarán, necesariamente, además de los datos habituales:

El (o los) punto(s) de cambio de tipo de circulación.

La (o las) hora(s) estimada(s) a dicho(s) punto(s).

El (o los) nivel(es) de vuelo requerido(s) en la CAG.

5.6.4.4 Toda demora en el horario estimado para un cambio de tipo de circulación aérea (CAG-CAO o vice-

versa) deberá ser comunicada sin tardanza a las dependencias de control de tránsito aéreo afectadas para que tengan conocimiento de la demora.

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

5.6.6 Otros tipos de plan de vuelo CAO.

5.6.6.1 Previa autorización de la autoridad competente militar podrán formularse otros tipos de plan de vuelo, diferentes al expuesto en los apartados anteriores. En ellos figurarán únicamente aquellos datos imprescindibles para proporcionar el control de tránsito aéreo CAO o CAG si fuese necesario, quedando el resto de los datos en la unidad para ser utilizados en caso de necesidad, especialmente en las operaciones de búsqueda y salvamento.

5.6.6.2 El sistema de transmisión de este tipo de plan de vuelo será el que determine la autoridad competente militar, preferentemente por correo electrónico en caso de disponer de él.

6. Procedimientos de control y coordinación de tránsito aéreo

El control y la coordinación tienen por objeto facilitar el desarrollo de las dos circulaciones (CAG, CAO) en un mismo espacio aéreo con objeto de garantizar la seguridad de las aeronaves. Exige:

a) El establecimiento y aplicación de procedimientos conjuntos, mediante cartas de acuerdo, que faciliten la utilización del espacio aéreo.

b) La simulación, siempre que sea posible, de los procedimientos aplicables a los flujos de tránsito aéreo previsibles en el espacio aéreo de que se trate.

c) El intercambio de información entre las dependencias de control de tránsito aéreo de la CAO y de la CAG; y

d) La transmisión al Sistema de Defensa Aérea de todos los planes de vuelo que penetren dentro del espacio aéreo de responsabilidad española, u otros que el Sistema de Defensa Aérea requiera, así como sus modificaciones y activación de éstos, con fines de identificación.

6.1 Dependencias de control de la CAO.

6.1.1 Son las Escuadrillas de Control de la Circulación Aérea Operativa (ECAO), establecidas en los centros de control de Madrid, Sevilla, Barcelona y Canarias, así como las que en su día se puedan establecer en otras dependencias de control de tránsito aéreo.

6.1.2 Participan también en el control de la CAO, aunque no forman parte de los servicios de control de tránsito aéreo de la CAO:

a) Las dependencias militares ATC de aproximación y de aeródromo.

b) Las dependencias de control de los portaaviones y buques con capacidad aérea.

c) Las dependencias ATC del sistema civil de control de la circulación aérea, en cuanto que presten servicios de control de tránsito aéreo a las aeronaves de la CAO;

y
d) Los elementos del Sistema de Defensa Aérea.

6.2 Servicios a prestar.

6.2.1 A los efectos de la CAO, es espacio aéreo controlado:

a) Espacio aéreo de las FIR/UIR de Madrid, Barcelona y Canarias entre FL150 y FL460 (inclusivos), excepto zonas prohibidas, restringidas y peligrosas.

b) Aerovías.

c) Áreas de control terminal, zonas de control y zonas de tránsito de aeródromo definidas en las publicaciones de información aeronáutica civiles o militares, en las que se suministra el servicio de control de tránsito aéreo.

6.2.2 El resto del espacio aéreo se considera espacio aéreo no controlado en el que se puede suministrar servicio de asesoramiento anticollisión, en la medida que los medios técnicos lo permitan.

6.2.3 El servicio de control de tránsito aéreo será prestado:

En los espacios incluidos en los apartados a) y b) de 6.2.1 por las dependencias de control de la CAO, de acuerdo con lo establecido en estas normas de coordinación, Reglamento de Circulación Aérea Operativa (RCAO) y cartas de acuerdo.

En los espacios incluidos en el apartado c) de 6.2.1 por las dependencias ATC de aproximación o aeródromo en virtud de lo establecido en estas normas de coordinación, Reglamento de Circulación Aérea (RCA), cartas de acuerdo u operacionales y, en el caso de dependencias ATC militares, RCAO y procedimientos operativos si procediera.

6.2.4 Los vuelos según las reglas ADFR serán conducidos por los elementos de control del Sistema de Defensa Aérea de acuerdo con lo establecido en estas normas de coordinación, Reglamento de Circulación Aérea (RCA), Reglamento de Circulación Aérea Operativa (RCAO), procedimientos operativos y cartas de acuerdo.

6.3 Coordinación CAG/CAO en dependencias ATC.

6.3.1 Desarrollo.

6.3.1.1 La coordinación que se desarrollará entre las dependencias de control CAO y las dependencias ATC civiles, se realizará en dos escalones diferentes; el primero, a nivel de responsable operativo de la dependencia ATC/Jefe de la unidad CAO (escalón de gestión operativa) y el segundo entre controladores de servicio (escalón de control).

6.3.1.2 En el escalón de gestión operativa se realizará la coordinación de planes de vuelos no programados pero confeccionados con la suficiente antelación.

6.3.1.3 En el escalón de control se realizará la coordinación de control de tránsito aéreo en tiempo real.

6.3.2 Conflictos de coordinación.

En tiempo de paz:

6.3.2.1 Con objeto de agilizar el uso flexible del espacio aéreo y conseguir una gestión eficiente del mismo, se observarán las siguientes normas en caso de conflicto de coordinación civil/militar, en tiempo de paz:

a) Escalón de gestión operativa: En caso de discrepancias en la coordinación en este escalón, éstas se remitirán a los respectivos órganos superiores.

b) Escalón de control: La autoridad para tomar una decisión que afecte a la coordinación inmediata o en tiempo real, será el responsable operativo civil para todos los controladores de servicio, civiles o CAO. Si el controlador CAO discrepase de las decisiones tomadas, acatará éstas poniendo en conocimiento de sus superiores, por el conducto reglamentario, el motivo de su disconformidad.

6.3.2.2 Los conflictos de coordinación relacionados con la utilización de las áreas reservadas militares serán resueltos por el Jefe de controladores CAO de servicio.

En tiempo de crisis:

6.3.2.3 En situaciones de crisis, se procederá de acuerdo con lo establecido en el correspondiente plan de control del espacio aéreo en situaciones de crisis y guerra.

6.4 Transferencia de control.

6.4.1 De carácter general.

6.4.1.1 En este apartado el término «dependencia» se utiliza para hacer referencia indistintamente, a una dependencia de control, o a un controlador o a ambos, según proceda.

6.4.1.2 la responsabilidad de control de una aeronave no será transferida de una dependencia (o controlador) a otra, sin consentimiento de la dependencia (o controlador) aceptante.

6.4.2 Transferencia entre dependencias CAG/CAO.

6.4.2.1 Será objeto de transferencia de control CAG/CAO o viceversa la aeronave a la que se suministra servicio de control de tránsito aéreo cuando dentro del desarrollo del vuelo intervengan en su control dependencias de control de la CAG o de la CAO.

6.4.2.2 La dependencia transferidora comunicará a la dependencia aceptante las partes apropiadas del plan de vuelo actualizado, así como toda información de control pertinente a la transferencia solicitada.

6.4.2.3 Cuando haya de realizarse la transferencia del control radar, la información de control pertinente a dicha transferencia incluirá información referente a la posición y, si se requiere, la ruta y velocidad de la aeronave inmediatamente antes de la transferencia.

6.4.2.4 A no ser que se haya acordado lo contrario entre las dos dependencias interesadas, la dependencia aceptante notificará a la dependencia transferidora el momento en que haya establecido la comunicación por radio en ambos sentidos con la aeronave de que se trate y asumido el control de la misma.

6.4.2.5 La dependencia aceptante deberá:

a) Indicar que se halla en situación de aceptar el control de la aeronave en las condiciones expresadas por la dependencia transferidora, a no ser que, por previo acuerdo entre ambas dependencias, la ausencia de dicha indicación deba entenderse como una aceptación de las condiciones especificadas; o indicar los cambios necesarios al respecto, y

b) Especificar cualquier otra información o permiso referente a la parte siguiente del vuelo que la aeronave necesite en el momento de la transferencia.

6.4.3 Transferencia de control radar.—Puede efectuarse la transferencia del control radar de una aeronave, de un controlador CAO a un controlador de la CAG, o viceversa, siempre que:

a) La identidad radar haya sido transferida al controlador radar que acepta, o haya sido establecida directamente por él;

b) Los controladores radar que no estén físicamente adyacentes, dispongan entre sí, en todo momento, de comunicaciones orales en ambos sentidos, que permitan establecer instantáneamente las comunicaciones;

c) La separación radar con relación a otros vuelos controlados por radar se ajuste a las mínimas autorizadas para usarlas durante la transferencia del control radar entre los sectores o dependencias radar de que se trate;

d) Se informe al controlador radar aceptante sobre instrucciones respecto a nivel o a guía vectorial aplicables a las aeronaves en el punto de transferencia;

e) El controlador radar que efectúe la transferencia siga manteniendo comunicación por radio con la aereo-

nave en cuestión hasta que el controlador radar aceptante decida asumir la responsabilidad de prestar servicio radar a la aeronave. Posteriormente, deberán darse instrucciones a la aeronave para que cambie a la frecuencia apropiada, y a partir de ese punto la responsabilidad es del controlador radar aceptante.

6.4.4 Puntos de transferencia de control.—Deberán establecerse en las cartas de acuerdo entre dependencias CAG/CAO la definición de puntos de transferencia preferentes, cuando sea necesario.

6.5 Separación CAG/CAO.

6.5.1 La separación a aplicar por los controladores CAO entre las aeronaves o formaciones de su circulación y las aeronaves de la CAG, cuando exista una coordinación adecuada con la dependencia ATC correspondiente de la CAG, serán las establecidas en el RCA en relación con el tipo de separación que la dependencia ATC de la CAG aplique.

6.5.2 Cuando la coordinación con la dependencia ATC de la CAG no sea posible, los controladores CAO:

a) Desviarán si es necesario la aeronave bajo su control, para mantener una separación mínima no inferior a la mínima establecida en el RCA, y

b) Evitarán, en la medida que las características del vuelo lo permitan, que el tránsito CAO se cruce por delante del tránsito de la CAG a distancias inferiores 15 NM, a menos que exista separación vertical reglamentaria constante.

6.6 Cambio de vuelo CAO o CAG o viceversa.

6.6.1 El cambio de vuelo CAO o CAG o viceversa, sólamente es aceptable cuando una dependencia de los servicios de tránsito aéreo reciba un mensaje transmitido por el Comandante de aeronave/Jefe de Formación o piloto al mando que contenga la expresión específica «Solicito cambiar mi plan de vuelo o CAG/CAO» («Request to change my flight plan to CAG/CAO»), junto con los cambios, en su caso, que deban hacerse en su plan de vuelo.

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

6.6.3 La dependencia de control autorizará el cambio de vuelo empleando la fraseología «Plan de vuelo CAO/CAG cambiando a las (CAO/CAG flight plan changed at) ... hora», a la que el piloto deberá acusar recibo.

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

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

6.7 Fallo de comunicaciones.—Los vuelos CAO cuando por incidencias imprevistas no puedan mantener radiocomunicación con las dependencias CAO, seguirán las normas CAG y establecerán radiocomunicación con la correspondiente dependencia ATS, en función del tipo de espacio aéreo en que se encuentren.

7. Información al Sistema de Defensa Aérea

Para ejercer el control del espacio aéreo de soberanía nacional, el Sistema de Defensa Aérea debe tener conocimiento en tiempo real de cuantas actividades y movi-

mientos aéreos tengan lugar en dicho espacio aéreo. A tal fin, la información que afecte a planes de vuelos, tránsitos aéreos identificados o no identificados, actividades en espacios aéreos asignados a España, etcétera, debe ser transmitida por los centros de control de área (ACC), a través de las Escuadrillas de Control de la CAO, a los correspondientes elementos del Sistema de Defensa Aérea.

Este servicio de información de movimientos aéreos se desarrollará de acuerdo con las normas establecidas en el correspondiente plan de control del espacio aéreo.

APENDICE A

Reglas de vuelo de la circulación aérea operativa (extracto)

1. Reglas de vuelo visual operativos (OVFR)

1.1 Un vuelo se realiza de acuerdo con las reglas OVFR cuando el piloto de la aeronave, respetando las reglas que se establecen en el RCAO puede por sí solo evitar las colisiones con otras aeronaves, terreno u obstáculos fijos.

1.2 Excepto cuando lo autorice la dependencia de control de tránsito aéreo, en vuelo OVFR no se despegará ni se aterrizará en ningún aeródromo dentro de una zona de control, ni se entrará en la zona de tránsito de aeródromo o en el circuito de tránsito de dicho aeródromo:

- a) Si el techo de nubes es inferior a 450 metros (1.500 ft); o
- b) Si la visibilidad en tierra es inferior a 5 kilómetros.

1.3 Velocidad.—Los vuelos OVFR no están sujetos a limitaciones de velocidad, en función de la clasificación del espacio aéreo, excepto para separación de tránsito, según las indicaciones de las dependencias de control de tránsito aéreo.

1.4 Vuelos nocturnos.—Los vuelos OVFR, entre la puesta y la salida del sol podrán ser realizados en condiciones de vuelo visual, siempre que:

- a) En los aeródromos de despegue y aterrizaje, y en las inmediaciones de éstos, el techo de nubes sea superior a 450 metros (1.500 ft); y la visibilidad en tierra superior a 5 kilómetros, y
- b) En la ruta y zona de operación las condiciones meteorológicas sean CAVOK.

1.5 Vuelos OVFR especial.—Los vuelos OVFR realizados previa autorización de la dependencia de control de tránsito aéreo en condiciones de visibilidad inferiores a las expresadas en 1.2 de este apéndice, reciben el nombre de OVFR especiales. Cuando la visibilidad en tierra no sea inferior a 1.500 metros podrá autorizarse vuelos OVFR especiales, siempre que mantengan la escucha en la frecuencia correspondiente, para:

- a) Entrar en una zona de control para aterrizar o despegar;
- b) Salir directamente desde una zona de control;
- c) Operar localmente dentro de una zona de control.

1.6 Control de los vuelos OVFR.

1.6.1 A menos que sea imprescindible para el cumplimiento de la misión, o lo autorice la autoridad competente militar, o previa coordinación de las autoridades ATS competentes civil/militar, los vuelos OVFR no operarán, con excepción del espacio aéreo reservado para instrucción o maniobras, en:

FIR/UIR Madrid, Barcelona:

- a) A velocidades superiores a 1.0 mach.
- b) Por encima del nivel de vuelo 200.

FIR/UIR Canarias:

- a) A velocidades superiores a 1.0 mach.
- b) Por encima del nivel de vuelo 150.

Todos los vuelos realizados a velocidades y niveles superiores a los expresados en la tabla anterior se realizarán controlados por las dependencias de control de tránsito aéreo CAO o por las dependencias de control del Sistema de Defensa Aérea.

1.6.2 Los vuelos OVFR antes de realizar un vuelo controlado, o una parte de un vuelo controlado, obtendrán la autorización del control de tránsito aéreo. Asimismo, observarán las disposiciones del control de tránsito aéreo siempre que:

- a) Se realicen en espacio aéreo en el que se suministra servicio de control de tránsito aéreo.
- b) Formen parte del tránsito de aeródromo en aeródromos controlados, o
- c) Operen con carácter de vuelos OVFR especiales.

1.6.3 Cuando se haya formalizado un plan de vuelo para el que no sea necesario servicio de control de tránsito aéreo y se despegue o aterrice en un aeródromo ubicado en una zona de control, o en un aeródromo controlado, se solicitará las correspondientes autorizaciones de la dependencia de tránsito aéreo que preste servicio de control de tránsito aéreo en esa zona de control o aeródromo controlado.

1.6.4 La autorización a que se hace referencia en el apartado anterior estará condicionada al techo de nubes y visibilidad recogidos en los procedimientos de los pasillos VFR/OVFR establecidos en las publicaciones de información aeronáutica. Dichos procedimientos deberán tener en cuenta las necesidades operativas de la CAO y las características técnicas de los aviones o helicópteros.

1.7 Aplicación de las reglas VFR.—De conformidad con lo establecido en 3.6 de estas normas, las reglas y procedimientos que figuran en el RCA para los vuelos VFR, servirán de complemento a las reglas OVFR establecidas en el RCAO.

2. Reglas de vuelo instrumental operativas (OIFR)

2.1 Control de los vuelos OIFR.—Los vuelos OIFR se realizarán siempre controlados o asesorados por las dependencias de control CAO.

2.2 Equipamiento de las aeronaves.—Las aeronaves estarán dotadas de instrumentos adecuados y de equipo de navegación apropiado a las rutas ATS/CAO en que hayan de volar y a las ayudas a la navegación, civiles o militares, a utilizar.

2.3 Velocidad.—No es de aplicación la limitación de velocidad establecida en función de la clasificación del espacio aéreo, excepto para la separación de tránsito, según las indicaciones de las dependencias de control de tránsito aéreo.

2.4 Aplicación de las reglas IFR.—De conformidad con lo establecido en 2.6 de estas normas, las reglas y procedimientos que figuran en el RCA para los vuelos IFR controlados servirá de complemento a las reglas OIFR establecidas en el RCAO.

3. Reglas de vuelo de defensa aérea (ADFR)

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

- Policía del aire.
- Interceptaciones/escolta a aeronaves en que viajen autoridades VIP.
- Interceptadores en ejercicios de defensa aérea (EDA).
- Defensa aérea activa (DAA).

3.2 Los tránsitos aéreos actuando según las ADFR:

Operan sin reserva de espacio aéreo.

Despegan mediante «scramble» que en ciertos casos puede ser diferido.

Un vuelo en formación se considera una sola aeronave.

No precisan formalizar un plan de vuelo.

Tienen prioridad sobre el resto de las aeronaves.

3.3 Procedimientos y maniobras de interceptación.—La palabra «interceptación», en este contexto, no incluye:

a) Los servicios de interceptación y escolta proporcionados, a solicitud, a una aeronave en peligro de conformidad con lo dispuesto en el libro noveno del RCA basada en los Convenios Internacionales de Aviación Civil.

b) Los servicios de interceptación y escolta proporcionados a aeronaves en las que viajan autoridades VIP, que se regirán por los procedimientos establecidos por el Mando Operativo Aéreo (MOA).

c) Las maniobras de interceptación realizadas en cumplimiento de los planes de instrucción.

3.3.1 La interceptación de aeronaves civiles se regirá por las normas que figuran en el RCA, en cumplimiento del convenio sobre Aviación Civil Internacional ratificado por España.

3.3.2 La interceptación de aeronaves de Estado se regirá por las normas establecidas en el RCA y RCAO.

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

APENDICE B**Tipos de formación**

Implican estar a la vista.	Cerrada (1).	Close.
	Táctica (2). Ruta (abierta) (3).	Spread. Open.
Implica contacto radar con la aeronave que le precede.	Radar (4).	Snake.

(1) Las aeronaves están muy próximas entre sí. La separación entre ellas depende del tipo de aeronave, normalmente un fuselaje/una envergadura, volando en diferentes planos horizontales separados verticalmente con salida para los extremos de las alas.

(2) Depende de la misión. Ocupan normalmente un solo nivel de vuelo, pudiendo ocupar dos niveles dependiendo del tipo de formación y el número de aeronaves que la componen.

(3) Se utiliza principalmente para no fatigar a las tripulaciones en viajes o en vuelos de mucha duración. La distancia es aquella que permite a las tripulaciones controlar la navegación, mantener la integridad de la formación y vigilar el espacio aéreo para evitar una colisión. La separación máxima de cada elemento, respecto al piloto líder, es 1 NM lateral o longitudinalmente, y 100 ft verticalmente.

(4) La separación entre aeronaves se determina mediante el empleo del radar de abordaje excepto en las maniobras de despegue y aterrizaje. Todas las aeronaves ocupan el mismo nivel de vuelo y la separación oscila según el tipo de radar de las aeronaves pudiendo alcanzar una distancia máxima de 7 NM (12 kilómetros).

APENDICE C**Instrucciones para completar el formulario de plan de vuelo CAO****Generalidades:**

Síganse con exactitud los formatos prescritos y la manera de indicar los datos.

Comiencese insertando los datos en el primer espacio. Cuando haya exceso de espacio, déjese este en blanco.

Insértense siempre las horas con cuatro cifras, UTC.

Insértense las duraciones previstas con cuatro cifras (horas y minutos).

Espacio sombreado que precede a la casilla 3. Para uso exclusivo de los servicios ATS y COM, a no ser que haya sido delegada la responsabilidad de originar los mensajes de plan de vuelo.

Nota: El término «aeródromo», en los planes de vuelo incluye también emplazamientos distintos a los definidos como aeródromos, pero que pueden ser utilizados por algunos tipos de aeronaves, por ejemplo, helicópteros o globos.

Instrucciones para la inserción de los datos ATS:

Complétense las casillas 7 a 18 como se indica a continuación.

Complétense también la casilla 19 como se indica a continuación.

Nota: Los números de las casillas del formulario no son consecutivas, ya que corresponden a los números de las secciones tipo de los mensajes ATS.

Casilla 7: Identificación de la aeronave (máximo siete caracteres).—En vuelos nacionales insértense el indicativo de llamada radiotelefónico táctico que emplee la unidad (por ejemplo Búho, Dólar, Dogo, etc.) con un máximo de cinco caracteres seguido de dos cifras. En vuelos hacia o en el extranjero se seguirán las instrucciones específicas existentes para tales vuelos.

Casilla 8: Reglas de vuelo y tipo de vuelo (uno o dos caracteres):

Reglas de vuelo: Insértense una de las siguientes letras para indicar la clase de reglas de vuelo que el piloto se propone observar:

I si son OIFR (IFR).

V si son OVFR (VFR).

Y y si son OIFR (IFR) primero.

Z si son OVFR (VFR) primero.

Tipo de vuelo: Insértense una de las letras siguientes para indicar el tipo de vuelo:

M si es militar usando CAG.

X si es militar usando CAO o mixto.

Casilla 9: Número y tipo de aeronave y categoría de la estela turbulenta:

Número de aeronaves (1 ó 2 caracteres).

Insértense el número de aeronaves, si se trata de más de una.

Tipo de aeronave (2 ó 4 caracteres).

Insértense el designador apropiado, según se especifica en el Documento 8643 de la OACI—Designaciones de tipos de aeronave—, o al designador militar español en vigor si se trata de aeronave militar española en vuelo nacional.

Insértense ZZZZ e indíquese en la casilla 18 el número/s y tipo/s de aeronaves, precedidos de TYP, si el designador no ha sido asignado, o si se trata de vuelos en formación que comprendan más de un tipo.

Categoría de estela turbulenta (un carácter): Insértese una barra oblicua, seguida de una de las letras siguientes, para indicar la categoría de estela turbulenta de la aeronave:

H, pesada, para indicar un tipo de aeronave de masa máxima certificada de despegue de 136.000 kilogramos o más.

M, media, para indicar un tipo de aeronave de masa máxima certificada de despegue de menos de 136.000 kilogramos, pero más de 7.000 kilogramos.

L, ligera, para indicar un tipo de aeronave de masa máxima certificada de despegue de 7.000 kilogramos o menos.

Casilla 10: Equipo: Equipo de radiocomunicaciones, de ayudas para la navegación y la aproximación:

Insértese una letra, como sigue:

N, si no se lleva equipo COM ni equipo de ayudas para la navegación y la aproximación, para la ruta considerada, o si el equipo no funciona, o

S, si se lleva equipo normalizado COM y de ayudas para la navegación y la aproximación para la ruta considerada y si tal equipo funciona, y/o (1) (2).

Insértese una o más de las letras siguientes para indicar el equipo COM y de ayudas para la navegación y la aproximación, disponible y que funciona:

A LORAN A	M Omega
B (sin asignar)	O VOR
C LORAN C	P Doppler
D DME	Q (sin asignar)
E Decca R	Equipo de ruta RNAV
F ADF	T TACAN
G (sin asignar)	U UHF RTF
H HF RTF V	VHF RTF
I Navegación inercial	W)
J (sin asignar)) cuando lo
K (sin asignar)	X) prescriba el ATS
L ILS Z)
	Y)
	demás equipo instalado a bordo (3)

Equipo SSR: Insértese uno de los caracteres siguientes, para indicar el tipo de equipo SSR, en funcionamiento, instalado a bordo:

N NIL.

A Respondedor-modo A (cuatro dígitos-4.096 códigos).

C Respondedor-modo A (cuatro dígitos-4.096 códigos) y modo C.

X Respondedor-modo S sin transmisión de identificación de aeronave ni de altitud de presión.

P Respondedor-modo S, comprendida la transmisión de altitud de presión pero sin transmisión de identificación de aeronave.

I Respondedor-modo S, comprendida la transmisión de identificación de aeronave pero sin transmisión de altitud de presión.

S Respondedor-modo S, comprendida la transmisión de altitud de presión y la transmisión de identificación de aeronave.

Casilla 13: Aeródromo de salida y hora:

Insértese el indicador de lugar OACI de cuatro letras del aeródromo de salida, o si no se ha asignado indicador de lugar;

Insértese ZZZZ e indíquese, en la casilla 18, el nombre del aeródromo, precedido de DEP/, o si el plan de vuelo se ha recibido de una aeronave en vuelo;

Insértese AFIL e indíquese, en la casilla 18, el indicador de lugar OACI de cuatro letras de la dependencia ATS de la cual pueden obtenerse datos del plan de vuelo suplementario, precedidos de DEP/;

Luego, sin ningún espacio;

Insértese para un plan de vuelo presentado antes de la salida, la hora prevista de fuera calzos, o para un plan de vuelo recibido de una aeronave en vuelo, la hora prevista o actual de paso sobre el primer punto de la ruta a la cual el plan de vuelo se refiere.

Casilla 15: Ruta:

Insértese la primera velocidad de crucero como en (a) y el primer nivel de crucero como en (b), sin espacio alguno entre ellos.

Luego, siguiendo la flecha, insértese la descripción de la ruta, como en (c) o (d).

(a) Velocidad de crucero (máximo cinco caracteres):

Insértese la «velocidad verdadera», para la primera parte o la totalidad del vuelo en crucero, en función de:

«kilómetros por hora», mediante la letra K seguida de cuatro cifras (ejemplo: K0830); o

«nudos», mediante la letra N seguida de cuatro cifras (ejemplo: N0486); o

«número de mach», cuando la autoridad ATS competente lo haya prescrito, redondeando a las centésimas más próximas de unidad de mach, mediante la letra M seguida de tres cifras (ejemplo: M082).

(b) Nivel de crucero (máximo cinco caracteres):

Insértese el nivel de crucero proyectado para la primera parte o para toda la ruta que haya que volar, por medio de:

«Nivel de vuelo», expresado mediante una F seguida de tres cifras (ejemplo: F085, F330); o

«Nivel métrico normalizado en decenas de metros», expresado mediante una S seguida de cuatro cifras (ejemplo: S1130); cuando lo indiquen las autoridades ATS competentes; o

«Altitud en centenares de pies», expresada mediante una A seguida de tres cifras (ejemplo: A045; A100); o

«Altitud en decenas de metros», expresada mediante una M seguida de cuatro cifras (ejemplo: M0840).

(c) Ruta para vuelos CAO:

Insértese si el aeródromo o base aérea de salida está situado en una ruta CAO, o conectado a ella por un procedimiento de salida, el designador del primer punto o ayuda para la navegación de la ruta seguido de la clave CAOP con espacio, o

Si el aeródromo o base aérea de salida no está en una ruta CAO, ni conectado a ella, la clave DCT, seguida del punto de encuentro con la ruta, seguida de la clave CAOP con espacio, o

Si se vuela fuera de ruta CAO, se insertará los puntos normalmente separados por no más de treinta minutos de vuelo o por 370 kilómetros (200 NM), incluyendo

(1) Los equipos VHF RTF, ADF, VOR e ILS se consideran normalizados, salvo que la autoridad ATS competente prescriba alguna otra combinación.

(2) Para los vuelos CAO y/o mixtos también se considerarán normalizados los equipos UHF RTF y TACAN.

(3) Si se usa la letra Z, especifíquese en la casilla 18 cualquier otro tipo de equipo instalado a bordo, precedido de COM/ y/o NAV/, según corresponda.

cada punto en el cual se piensa cambiar de velocidad o nivel, cambiar de derrota, o cambiar de reglas de vuelo.

Nota: En el caso de salida normalizada sólo será necesario especificar el fijo de transición que conecta con la ruta CAO.

La forma de insertar las rutas CAO, los puntos, horas, así como de describir la ruta será igual a la establecida para el plan de vuelos OACI.

(d) Ruta para vuelos mixtos:

Insértese la descripción cronológica de las fases de la ruta CAG o CAO según la alternancia del vuelo.

Insértese el punto de cambio de tipo de circulación seguido de la barra separadora /, la hora y por último la palabra clave CAGE o CAOP, dependiendo de si el cambio es de CAO a CAG o de CAG a CAO (ejemplo: ABT/H1200 CAOP).

Luego, insertar la clave DCT para unir el punto de cambio de tipo de circulación con el primer punto de la siguiente fase de ruta, siempre que no exista una ruta que los una.

Casilla 16: Aeródromo de destino y duración total prevista. Aeródromo de alternativa.

Aeródromo de destino y duración total prevista (ocho caracteres) (1):

Insértese el indicador de lugar OACI de cuatro letras del aeródromo de destino, seguido, sin un espacio, de la duración total prevista, o si no se ha asignado indicador de lugar.

Insértese ZZZZ seguido, sin un espacio, de la duración total prevista e indíquese en la casilla 18 el nombre del aeródromo, precedido de DEST/.

Casilla 18: Otros datos.

Insértese 0 (cero) si no hay otros datos, o cualquier otra información necesaria, preferentemente en el orden indicado a continuación, mediante el indicador apropiado seguido de una barra oblicua y de la información que ha de consignarse:

EET/ Designadores de puntos significativos o límite de la FIR y duración total prevista hasta esos puntos, o designadores de límites de la FIR cuando esté prescrito en acuerdos regionales de navegación aérea o por la autoridad ATS competente (2). Ejemplos: EET/CAPO745 XYZ0830; EET/EINNO204.

RIF/ Los detalles relativos a la ruta que lleva el nuevo aeródromo de destino, seguido del indicador de lugar OACI, de cuatro letras, correspondiente a dicho aeródromo. La ruta revisada debe ser objeto de renovación en vuelo de la autorización. Ejemplos: RIF/DTA HEC KLAX; RIF/ESP G94 CLA APPH; RIF/LEMD.

REG/ Marcas de matrícula de la aeronave, si son distintas de la identificación de la aeronave consignada en la casilla 7.

SEL/ Clave SELCAL, si está prescrito por la autoridad ATS competente. OPR/ Nombre del explotador, si no se desprende claramente de la identificación de la aeronave consignada en la casilla 7.

STS/ Razón del tratamiento especial por parte del ATS (ejemplos: aeronave hospital, un motor parado; STS/ONE ENG INOP).

(1) En el caso de un plan de vuelo recibido de una aeronave en vuelo, la duración total prevista se cuenta a partir del primer punto de la ruta a la que se aplica el plan de vuelo.

(2) No es obligatorio insertar la duración total prevista hasta los límites de la FIR Madrid y Barcelona.

TYP/ Tipo(s) de aeronave, precedido(s) en caso necesario del (de los) número(s) de aeronaves, cuando ZZZZ esté insertado en la casilla 9.

PER/ Datos de características de la aeronave, cuando así lo prescriba la autoridad ATS competente.

COM/ Datos importantes relativos al equipo de comunicaciones según lo requiera la autoridad ATS competente (ejemplo: COM/UHF solamente).

NAV/ Datos importantes relativos al equipo de navegación según lo requiera la autoridad ATS competente (ejemplo: NAV/INS).

DEP/ Nombre del aeródromo de salida, cuando ZZZZ esté insertado en la casilla 13, o el indicador de lugar OACI de cuatro letras de la ubicación de la dependencia ATS de la cual pueden obtenerse datos del plan de vuelo suplementario, cuando AFIL esté insertado en la casilla 13.

DEST/ Nombre del aeródromo de destino, si se inserta ZZZZ en la casilla 16.

ALTN/ Nombre del(os) aeródromo(s) de alternativa, si se inserta ZZZZ en la casilla 16.

RMK/ Cualquier otra observación en lenguaje claro, cuando así lo requiera la autoridad ATS competente o cuando se estime necesario.

Casilla 19: Información suplementaria.

Autonomía: Después de E/, insértese un grupo de cuatro cifras para indicar la autonomía de combustible en horas y minutos.

Personas a bordo: Después de P/, insértese el número total de personas (pasajeros y tripulantes) a bordo, cuando así lo requiera la autoridad ATS competente.

Insértese TBN (que ha de notificarse) si no se conoce el número total de personas en el momento de presentar el plan de vuelo.

Equipo de emergencia y supervivencia:

R/ (radio):

Táchese U si no está disponible la frecuencia UHF de 243.0 MHz.

Táchese V si no está disponible la frecuencia VHF de 121.5 MHz.

Táchese E si no se dispone de radiobalizas de emergencia para localización de aeronaves (ELBA).

S/ (Equipo de supervivencia):

Táchense todos los indicadores si no se lleva a bordo equipo de supervivencia.

Táchese P si no se lleva a bordo equipo de supervivencia polar.

Táchese D si no se lleva a bordo equipo de supervivencia para el desierto.

Táchese M si no se lleva a bordo equipo de supervivencia marítimo.

Táchese J si no se lleva a bordo equipo de supervivencia para la selva.

J/ (Chalecos):

Táchense todos los indicadores si no se llevan a bordo chalecos salvavidas.

Táchese L si los chalecos salvavidas no están dotados de luces.

Táchese F si los chalecos salvavidas no están equipados con fluorescencia.

Táchese U o V o ambos, según se señaló en R/, para indicar los medios de comunicación por radio que lleven los chalecos.

D/ (Botes neumáticos):

(Número). Táchense los indicadores D y C si no se llevan botes neumáticos a bordo, y

(Capacidad). Insértese la capacidad total, número de personas, de todos los botes neumáticos que se lleven a bordo, y

(Cubierta). Táchese el indicador C si los botes neumáticos no están cubiertos, y

(Color). Insértese el color de los botes neumáticos, si se llevan a bordo.

A/ (Color y marcas de la aeronave): Insértese el color de la aeronave y las marcas importantes.

N/ (Observaciones):

Táchese el indicador N si no hay observaciones, o Indíquese todo otro equipo de supervivencia a bordo y cualquier otra observación relativa a dicho equipo.

G/ (Piloto): Insértese el nombre del comandante de la aeronave/jefe de formación.

COMUNIDAD AUTONOMA VALENCIANA

6970 LEY 2/1995, de 6 de febrero, de organización del Servicio de Emergencias de la Generalidad Valenciana.

Sea notorio y manifiesto a todos los ciudadanos, que las Cortes Valencianas han aprobado y yo, de acuerdo con lo establecido por la Constitución y el Estatuto de Autonomía, en nombre del Rey, promulgo la siguiente Ley.

PREAMBULO

I

La necesidad de una respuesta eficaz de los servicios de salvamento ante cualquier circunstancia que puede poner en peligro la vida de las personas requiere de una organización adecuada en todo el territorio valenciano.

Pese a que la Comunidad Valenciana tiene competencias sobre prevención y extinción de incendios forestales y en protección civil, la Generalidad no ha contado con una norma jurídica propia que articule la organización de los servicios de emergencia, que hoy constituyen una demanda insoslayable de la sociedad.

Asimismo, los servicios de prevención, extinción de incendios y salvamento, no se han desarrollado de manera que se consiga una cobertura adecuada del territorio.

Muchas comarcas interiores valencianas carecen de unos servicios acordes con las posibilidades actuales; el ejemplo de los incendios forestales ilustra cómo en las zonas donde se asientan no siempre se tienen posibilidades para atacar con la rapidez debida los incendios.

La creación de consorcios comarcales y provinciales de extinción de incendios, en los que la Generalidad ha venido colaborando, ejerciendo además la función de dirección y coordinación en la lucha contra los incendios forestales, ha favorecido la coordinación de los servicios, pero también ha puesto de relieve sus insuficiencias. La creación de consorcios no ha seguido pautas homogéneas, de suerte que hay una variedad poco justificable de regímenes jurídicos y de retribuciones, pese a la identidad de cometidos. Por otra parte, la Generalidad dispone de una participación minoritaria en los consorcios, lo que resta efectividad a la coordinación de las tareas asumidas por los servicios comarcales de

extinción de incendios, pese a la importante cuantía de los recursos allegados por la Comunidad Valenciana.

La protección civil, que es un servicio público de larga tradición en otros países, tiene una corta vida entre nosotros. Sin embargo, la experiencia de la gestión administrativa ha demostrado la urgencia de concebir una organización específica para la protección cuya misión sea precisamente prestar el soporte técnico y los medios operativos para remediar situaciones de emergencia, tanto derivadas de catástrofes naturales como del riesgo inherente a las múltiples actividades cotidianas.

La demanda social de una acción mucho más ágil y efectiva en la lucha contra los incendios forestales sólo puede ser atendida con una organización que aúne bajo un mismo mando operativo los recursos disponibles. Pero la extinción de incendios, con ser una tarea prioritaria, no agota los cometidos de la protección civil. Son los bomberos probablemente el brazo ejecutivo más importante de la protección ciudadana hasta el punto de poder afirmarse que una gran parte de su actividad está dedicada al salvamento de personas y bienes o a la adopción de medidas materiales de protección bien alejadas del origen histórico de este cuerpo. Este es un hecho fácilmente comprobable en la experiencia de los países desarrollados y que tiene su explicación, tanto en la reducción del número de incendios industriales y urbanos importantes por el constante perfeccionamiento de las medidas de seguridad como por la convicción ciudadana de que la respuesta de la protección civil ante accidentes ordinarios o ante situaciones de emergencia constituye un servicio público esencial, más allá de cualquier consideración jurídica.

Un grado de protección civil comparable con los países desarrollados en esta materia requiere, entonces, de la potenciación de todos los servicios operativos relacionados con las emergencias, con especial atención a los cuerpos de bomberos, como eje medular de la acción de la Generalidad. En la circunstancia particular valenciana, los riesgos que afectan a nuestro territorio no pueden ser debidamente abordados sin la existencia de un servicio de emergencias en toda la Comunidad, que dé la adecuada respuesta técnica. La ley, pues, prosigue el camino iniciado con la Ley 3/1993, de 9 de diciembre, Forestal de la Comunidad Valenciana, que ya había dispuesto la unificación de la dirección técnica de los trabajos de extinción de incendios y otra serie de medidas que se mantienen vigentes al no ser modificadas por la nueva norma.

Para ello, es necesario optimizar el destino de los recursos que la Generalidad destina a ese fin público y su adecuada distribución territorial, que es el objetivo declarado de una ley apoyada en cinco grandes principios:

1. Una concepción integral del Servicio de Emergencia que aúne la prevención urbana e industrial, pero también la rural y forestal.
2. La colaboración instrumental de todas las administraciones públicas que tienen servicios de protección civil.
3. La unificación del mando, en las situaciones que lo requieran, en la Generalidad, porque es la principal responsable de los planes de protección civil.
4. La constitución de una organización propia de la Generalidad, el Servicio de Emergencias que refuerce, mejore y complemente las actuaciones en la materia, con especial atención a la lucha contra incendios forestales y contra aquellos riesgos de más incidencia en la Comunidad Valenciana.
5. El ofrecimiento a municipios y diputaciones provinciales para que voluntariamente incorporen sus medios al Servicio de Emergencias de la Generalidad.