

los que deba relacionarse en cumplimiento de sus funciones;

e) Favorecer la promoción y difusión pública de la cooperación iberoamericana; y

f) Cualesquiera otras que le asigne el Secretario General.

Artículo 7. *Personal.*

El personal de la SEGIB será nombrado por el Secretario General, de acuerdo con el Reglamento de Personal que será aprobado por la Reunión de Ministros de Relaciones Exteriores.

Todo el personal de la SEGIB deberá ser nacional de país iberoamericano. Será seleccionado en función de su capacidad, idoneidad y perfil profesional, garantizándose además en su selección la representación geográfica equitativa y el equilibrio de idioma, así como la perspectiva de género.

El personal de la SEGIB estará vinculado a la Secretaría por una relación contractual.

Las reuniones de Coordinadores Nacionales y de Responsables de Cooperación Iberoamericana podrán recomendar al Secretario General la adscripción, por plazo fijo y determinado, de funcionarios o expertos presentados por algún país miembro de la Conferencia para contribuir a la ejecución de una actividad, proyecto o programa específico.

Mientras permanezcan vinculados a la Secretaría, los miembros del personal de la SEGIB y los funcionarios o expertos a ella adscritos no solicitarán ni recibirán instrucciones de Gobiernos o autoridad ajena a la Secretaría, y se abstendrán de actuar de forma incompatible con la condición de quienes prestan sus servicios en un organismo internacional.

Artículo 8. *Presupuesto.*

El presupuesto-programa anual de la SEGIB, conforme al Reglamento Financiero que será aprobado por la Reunión de Ministros de Relaciones Exteriores, deberá identificar los ingresos y los gastos proyectados para los programas, proyectos y actividades de trabajo previstas para el año siguiente al de su presentación.

El presupuesto-programa será financiado a través de las contribuciones de los Estados miembros, según escala de cuotas establecida de acuerdo con los criterios convenidos por la Reunión de los Ministros de Relaciones Exteriores con base en las recomendaciones formuladas por los Coordinadores Nacionales y Responsables de Cooperación Iberoamericanos.

Artículo 9. *Acuerdo de Sede.*

De conformidad con el artículo primero del Convenio, la sede de la SEGIB estará en Madrid, España.

La SEGIB acordará con el Estado sede las condiciones de acogida, que incluirán todas las facilidades necesarias para el cumplimiento de sus funciones y, en particular, el reconocimiento de privilegios e inmunidades.

El Secretario General someterá el proyecto de Acuerdo de Sede a la aprobación de la Reunión de Ministros de Relaciones Exteriores.

Artículo 10. *Idiomas.*

Los idiomas oficiales y de trabajo de la Secretaría General serán el español y el portugués.

Artículo 11. *Entrada en vigor.*

En cumplimiento del Convenio de Santa Cruz de la Sierra Constitutivo de la SEGIB, este Estatuto será aprobado en la XIV Cumbre de San José de Costa Rica.

El presente Estatuto entrará en vigor en la fecha en que lo haga el Convenio de Santa Cruz de la Sierra Constitutivo de la SEGIB, sin menoscabo de los procedimientos internos de cada Estado Miembro.

Artículo 12. *Enmiendas.*

Toda enmienda al presente Estatuto deberá ser aprobada por la Cumbre Iberoamericana, en base a las recomendaciones que proponga la Reunión de Ministros de Relaciones Exteriores.

Disposición transitoria primera.

A todos los efectos legales, la Secretaría General Iberoamericana (SEGIB) sucede a la Secretaría de Cooperación Iberoamericana (SECIB) en sus derechos y obligaciones. La SECIB continuará ejerciendo sus funciones hasta la entrada en vigor del Convenio de Santa Cruz de la Sierra Constitutivo de la Secretaría General Iberoamericana. En tanto no sea aprobado el primer presupuesto anual de la SEGIB, el Secretario General dispondrá de la sede y de los recursos humanos y materiales de la SECIB.

Disposición transitoria segunda.

Desde el momento de su designación, el Secretario General podrá realizar las actividades necesarias para la puesta en marcha de la Secretaría.

Disposición transitoria tercera.

El Secretario General comunicará por vía diplomática a los Ministros de Relaciones Exteriores iberoamericanos el nombramiento del personal directivo de la Secretaría General, y someterá para su aprobación sus primeras disposiciones en materia presupuestaria.

Aprobado en San José, Costa Rica, el día veinte de noviembre del año dos mil cuatro.

El presente Estatuto entró en vigor de forma general y para España el 2 de septiembre de 2005, de conformidad con lo establecido en su artículo 11.

Lo que se hace público para conocimiento general.
Madrid, 12 de septiembre de 2005.—El Secretario General Técnico del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación, Francisco Fernández Fábregas.

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

15637 *ORDEN PRE/2912/2005, de 19 de septiembre, por la que se introducen modificaciones de carácter técnico en el Reglamento de Circulación Aérea, aprobado por el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, relativas a la navegación de área, la utilización de transpondedores de radar secundario y fraseología, así como para la realización de operaciones especiales con aeronaves de ala fija.*

El Reglamento de Circulación Aérea aprobado por el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, dictado en desarrollo de la Ley 48/1960, de 21 de junio, de Navegación Aérea, incorporó a nuestro ordenamiento jurídico diversos

anexos y documentos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), entre los cuales figuran el Documento 7030 (Procedimientos Suplementarios Regionales) y el Documento 4444 (Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea –Gestión de Tránsito Aéreo–), que han sido modificados por la citada Organización en aspectos relativos a la navegación de área (RNAV), la utilización de transpondedores de radar secundario y la fraseología, modificaciones, que asimismo, deben ser incorporadas al Reglamento de Circulación Aérea.

Por otra parte, el mencionado Reglamento únicamente contempla operaciones especiales para los helicópteros de Estado en misiones tácticas (militares, policía y aduana), los de búsqueda y salvamento, los de transporte sanitario de urgencia y evacuaciones, y los de servicios contra incendios.

Sin embargo, los actuales avances tecnológicos posibilitarán una mejora en el cumplimiento de estas misiones mediante la utilización de aeronaves de ala fija. Las prestaciones propias de los aviones presentan ventajas operativas frente a los helicópteros en algunas misiones, ya que su mayor velocidad y autonomía permiten mayores áreas de operación que en el caso de los helicópteros. Además, la utilización de aviones incrementa la operatividad de los servicios contra incendios al disponer de una mayor flota de aeronaves, al tiempo que permite la operación en condiciones meteorológicas adversas para la utilización de los helicópteros.

Esta orden, que tiene por objeto la modificación del Reglamento de Circulación Aérea para adoptar las modificaciones de la OACI antes señaladas, así como para regular la utilización de aviones (aeronaves de ala fija) en operaciones especiales, se dicta al amparo de la habilitación contenida en la disposición final primera del Real Decreto 57/2002, que faculta a los Ministros de Fomento y de Defensa para introducir, 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 de OACI y en los tratados y convenios internacionales de los que España sea parte.

En su elaboración han sido oídos los sectores afectados y ha emitido su preceptivo informe la Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento, de acuerdo con lo previsto en el artículo 6 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 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. En el Libro Primero se introducen las siguientes definiciones:

«Carta Operacional.

Carta que recoge el acuerdo suscrito entre el Estado Mayor del Ejército del Aire, la Dirección General de Aviación Civil y el Director General o cargo equivalente del Organismo Público encargado de las operaciones, puntualizando las condiciones, medios y procedimientos necesarios para regular la cooperación mutua o la forma de llevar a cabo ciertas operaciones especiales para la realización de misiones de interés público, que por su urgencia o características pudieran verse afectadas por la estricta observación del Reglamento de Circulación Aérea.

Operaciones Especiales.

Se denominan operaciones especiales las que, por motivos de interés público se realicen por aeronaves en cumplimiento de una Carta Operacional, debidamente aprobada por los Organismos competentes, en la que se establecen los criterios de operación y las exenciones a cualquiera de las disposiciones contenidas en el Reglamento de la Circulación Aérea, derivadas de la urgencia o características de la misión encomendada.»

Dos. En el Libro Segundo se introduce el apartado 2.3.9 «Operaciones Especiales», que queda redactado del siguiente modo:

«2.3.9 Operaciones Especiales.

Serán catalogadas como Operaciones Especiales las realizadas por aeronaves en:

- a) Misiones militares de cualquier naturaleza.
- b) Misiones de policía propias de las Fuerzas de Seguridad del Estado y de las Policías autonómicas que tengan delegadas esas competencias.
- c) Misiones de vigilancia y persecución del tráfico en carreteras.
- d) Misiones de vigilancia y persecución aduanera sobre tierra o mar.
- e) Todas aquellas que se lleven a cabo para la realización de misiones de:
 - 1.º Búsqueda y Salvamento Marítimo o Terrestre.
 - 2.º Transporte Sanitario de Urgencia.
 - 3.º Evacuaciones.
 - 4.º Servicios de Extinción de Incendios.

Los operadores de las aeronaves que realizan estas misiones, total o parcialmente, deberán contar con una “Carta Operacional” debidamente justificada y aprobada, en la que se establezcan los criterios de operación y posibles exenciones a las normas establecidas.

La “Carta Operacional” deberá contener al menos la siguiente información:

- a) Características y justificación de las Operaciones Especiales que se realizarán en el cumplimiento de las misiones que el organismo solicitante tiene asignadas.
- b) Identificación de las exenciones al Reglamento de Circulación Aérea necesarias para el cumplimiento de las misiones especiales.
- c) Identificación de los aeródromos y helipuertos permanentes y eventuales, horario operativo, comunicaciones y centro de coordinación.
- d) Procedimientos de coordinación con la correspondiente Dependencia de Control de Tránsito Aéreo.
- e) Datos relativos a la flota de aeronaves, pilotos, permisos administrativos a las empresas.

Se entenderá que las exenciones al Reglamento de Circulación Aérea incluidas en una Carta Operacional podrán otorgarse a cualquiera de las disposiciones contenidas en el Reglamento de Circulación Aérea, siempre que sean imprescindibles para el cumplimiento eficaz y seguro de las Operaciones Especiales objeto de dicha Carta Operacional, con motivo de las exigencias planteadas para la realización de dichas operaciones.

Las aeronaves no podrán ajustarse a estas exenciones cuando no estén realizando las Operaciones Especiales que se especifiquen en la correspondiente Carta Operacional.»

Tres. Se modifica el apartado 3.2.7, del capítulo 2, del Libro Tercero que queda redactado del siguiente modo:

«3.2.7 Navegación de Área (RNAV) y Performance de Navegación Requerida (RNP).

En virtud de acuerdos regionales de navegación aérea, se establecerán los procedimientos aplicables para las operaciones con navegación de área (RNAV) y Performance de Navegación Requerida (RNP) en las FIR/UIR Barcelona, Canarias y Madrid, y en particular, los que se recogen a continuación.

Nota.—Para las aeronaves de Estado no equipadas con RNAV les será de aplicación lo establecido en el párrafo 3.2.7.9.

3.2.7.1 Aplicación de Procedimientos RNAV.

3.2.7.1.1 Operaciones en TMA.

3.2.7.1.1.1 A excepción de lo indicado en los apartados 3.2.7.1.1.2 y 3.2.7.1.1.3, sólo aquellas aeronaves equipadas con RNAV con capacidad para mantener la derrota con una precisión lateral de ± 1 NM (2 veces la desviación estándar) y capacidad de determinar su posición horizontal con una precisión suficiente que asegure el requisito de mantenimiento en su derrota y que dispongan de las funcionalidades y aprobación operacional correspondientes, pueden volar bajo reglas IFR procedimientos RNAV en área terminal (1). Este equipo RNAV se designará en adelante como de Navegación de Área de Precisión (P-RNAV).

Nota.—Los requisitos funcionales y para la aprobación operacional correspondiente a P-RNAV están recogidos en el documento: JAA (Joint Aviation Authorities) TGL (Temporary Guidance Leaflet) No 10 o equivalente.

(1) En este contexto, los procedimientos de área terminal excluyen los tramos de aproximación final y frustrada.

3.2.7.1.1.2 Las aeronaves equipadas con RNAV con capacidad para mantener la derrota con una precisión lateral de ± 5 NM (2 veces la desviación estándar) y capacidad de determinar su posición horizontal con una precisión suficiente que asegure el requisito de mantenimiento en su derrota y que dispongan de las funcionalidades y aprobación operacional correspondientes, designadas en adelante como de Navegación de Área Básica B-RNAV, pueden hacer uso de segmentos o rutas RNAV de salida y llegada cuando se cumplan los siguientes criterios:

a) La parte B-RNAV de la ruta debe estar:

1) Por encima de la Altitud Mínima de Vuelo correspondiente (como Altitud Mínima de Sector, Altitud Mínima de Guía Vectorial Radar, etc.); y

2) Debe estar de acuerdo con los criterios establecidos en los PANS-OPS de OACI (Doc. 8168 de OACI) para operaciones en ruta; y

3) Debe ser conforme con los principios de diseño de rutas B-RNAV; (1).

b) Los procedimientos de salida deben ser convencionales (no-RNAV) hasta un fijo convencional (o una altitud mínima). Más allá de ese fijo (o altitud mínima) el procedimiento B-RNAV puede ser establecido de acuerdo con el criterio a) señalado anteriormente; y

c) La parte B-RNAV de la ruta de llegada debe terminar en un fijo convencional de acuerdo con los criterios anteriores. Más allá de ese punto la llegada será completada por un procedimiento convencional (no-RNAV) o por medio de vectores radar; y

d) Se deben tener en cuenta aquellos procedimientos operativos de ciertos usuarios que pueden afectar a la operatividad del sistema (como por ejemplo, posicionamiento inicial en pista, altitudes mínimas de acoplamiento del sistema automático de control de vuelo, etc.) (2); y

e) Los procedimientos de llegada y salida que puedan ser volados por aeronaves B-RNAV estarán identifica-

dos explícitamente como aprobados para aplicación de B-RNAV.

Nota.—Para cumplir con los requisitos B-RNAV, las aeronaves deben estar aprobadas de acuerdo con la JAA ACJ 20X4 (conocida anteriormente como JAA TGL No 2, revisión 1) o equivalente.

(1) Véase «Altitudes Mínimas de Vuelo», apartado 3.2.21.

(2) El explotador deberá observar y proceder consecuentemente con las limitaciones que pudieran recogerse en la documentación relevante de la aeronave (como manuales de vuelo o suplementos de los mismos) en relación con la aplicación de la B-RNAV en área terminal.

3.2.7.1.1.3 Las aeronaves equipadas con RNAV basada en GNSS pueden utilizar únicamente procedimientos RNAV designados GNSS y en los que se identifique que no se requiere aprobación P-RNAV para operar dichos procedimientos.

Nota.—Para cumplir con el requisito de RNAV basada en GNSS, las aeronaves deben estar aprobadas de acuerdo con la JAA ACJ 20X5 (conocida anteriormente como TGL No 3, revisión 1) o equivalente.

La designación de procedimientos RNAV GNSS requerirá el cumplimiento de todos los requisitos que la autoridad competente determine, incluyendo los relativos a la infraestructura en tierra, de acuerdo con los estándares y acuerdos internacionales que les afecten, en particular la JAA ACJ 20X5.

3.2.7.1.2 Operaciones en ruta.

3.2.7.1.2.1 Únicamente las aeronaves aprobadas para operaciones B-RNAV pueden planificar operaciones IFR en las rutas ATS de las regiones de información de vuelo / regiones superiores de información de vuelo (FIR/UIR) de acuerdo con 3.2.7.2.2. Las operaciones de las aeronaves que no están equipadas con RNAV, pero que tienen una precisión de navegación que satisface los requisitos RNP 5, se limitarán a las rutas ATS que la autoridad competente designe dentro del espacio aéreo inferior, de conformidad con el apartado 3.2.7.1.2.2.

3.2.7.1.2.2 Mientras estén disponibles las estaciones omnidireccionales VHF (VOR), las aeronaves que dispongan de un único sistema RNAV que no cumpla la continuidad media de servicio del 99,99 por 100 del tiempo de vuelo, pueden ser aprobadas para operaciones B-RNAV siempre que dichas aeronaves dispongan de equipos VOR y DME.

Nota.—La autoridad competente puede designar rutas interiores dentro del espacio aéreo inferior para aeronaves que no tengan equipo RNAV y que tengan una precisión de navegación que satisface los requisitos RNP 5.

3.2.7.2 Ámbito de aplicación.

3.2.7.2.1 Lo previsto respecto a P-RNAV será aplicado para procedimientos RNAV en área terminal, excluyendo los tramos de aproximación final y frustrada.

3.2.7.2.2 Lo previsto en 3.2.7.1.2 se aplica a las operaciones realizadas de acuerdo con las reglas IFR en toda la red de rutas ATS de las FIR/UIR de Barcelona, Canarias y Madrid, notificadas por la autoridad competente.

3.2.7.3 Cumplimiento.

3.2.7.3.1 El Estado de matrícula o el Estado del explotador, según corresponda, verificará el cumplimiento del requisito de navegación.

Nota.—El texto de orientación relativo a los requisitos de navegación asociados con las operaciones B-RNAV está contenido en la JAA ACJ 20X4, y para las operaciones P-RNAV, en la JAA Temporary Guidance Leaflet 10.

3.2.74 Designación de rutas RNAV.

3.2.74.1 Todos los procedimientos instrumentales normalizados de salidas y llegadas RNAV deberán ser adecuadamente designados como RNAV de conformidad con lo dispuesto en el Apéndice N del Reglamento de la Circulación Aérea, complementado en su caso con el Documento 8168 (PANS-OPS) y Anexo 11, Apéndice 3, de OACI

3.2.74.2 Todas las demás rutas RNAV serán designadas de conformidad con lo dispuesto en el Apéndice N del Reglamento de la Circulación Aérea, complementado en su caso con el Anexo 11, Apéndice 1, de OACI.

3.2.75 Planificación de vuelo.

3.2.75.1 Los explotadores de aeronaves aprobadas para operaciones B-RNAV, como se indica en el párrafo 3.2.7.1.1.2, incluirán la letra "R" en la casilla 10 del plan de vuelo.

3.2.75.2 Además de la letra "R", los explotadores de aeronaves aprobadas para operaciones P-RNAV, como se indica en el párrafo 3.2.7.1.1.1, también deberán incluir la letra "P" en la casilla 10 del plan de vuelo.

Nota.—Los operadores deberán cumplir con los requisitos relativos a la inclusión del equipamiento de la aeronave en los planes de vuelo repetitivos (RPL).

3.2.75.3 Cuando una falla o degradación afecte a la aeronave de manera que no sea posible cumplir las funcionalidades y requisitos de precisión P-RNAV expresadas en el párrafo 3.2.7.1.1.1 antes de su salida, el explotador de la aeronave no insertará la letra "P" en la casilla 10 del plan de vuelo. Consecuentemente, para un vuelo para el cual el plan de vuelo haya sido presentado, se presentará un nuevo plan de vuelo y se cancelará el anterior. Para un vuelo que sea operado de acuerdo con un plan de vuelo repetitivo (RPL), el plan de vuelo repetitivo será cancelado y se presentará un nuevo plan de vuelo apropiado.

3.2.75.4 Adicionalmente, cuando una falla o degradación afecte a la aeronave de manera que no sea posible cumplir con las funcionalidades y requisitos de precisión B-RNAV expresadas en el párrafo 3.2.7.1.1.2 antes de su salida, el explotador de la aeronave no insertará las letras "S", "R" o "P" en la casilla 10 del plan de vuelo. Como estos vuelos requieren una especial actuación por parte del ATC, la casilla 18 del plan de vuelo contendrá STS/RNAVINOP. Consecuentemente, para un vuelo para el cual el plan de vuelo haya sido presentado, se presentará un nuevo plan de vuelo y se cancelará el anterior. Para un vuelo que sea operado de acuerdo con un plan de vuelo repetitivo (RPL), el plan de vuelo repetitivo será cancelado y se presentará un nuevo plan de vuelo apropiado.

3.2.76 Altitudes mínimas de vuelo para operaciones en rutas RNAV.

Salvo que una aeronave en vuelo IFR esté recibiendo guía vectorial radar por el ATC, el piloto es responsable de la separación de los obstáculos. Por lo tanto, la utilización de RNAV no exime a los pilotos de la responsabilidad de cerciorarse de que cualquier autorización o instrucción ATC sea segura a este respecto. El ATC asignará niveles que coincidan o estén por encima de las altitudes mínimas de vuelo establecidas.

3.2.77 Procedimientos para operaciones en rutas RNAV.

3.2.77.1 Se comprobará el funcionamiento correcto del sistema RNAV de la aeronave antes de entrar, y durante las operaciones, en una ruta RNAV. Ello incluirá confirmación de que:

a) La ruta es conforme a la autorización; y

b) La precisión de navegación RNAV de la aeronave cumple con los requisitos de precisión de navegación de los procedimientos RNAV de ruta, entrada o salida, según corresponda.

3.2.77.2 Cuando una aeronave no pueda cumplir con los requisitos indicados en 3.2.7.1.1.1 ó 3.2.7.1.1.2, según se requiera para la ruta o procedimiento RNAV, como consecuencia de una falla o degradación del sistema RNAV, el piloto solicitará una autorización revisada.

Nota.—Véase la fraseología recogida en 3.2.7.8.1.

3.2.77.3 Las medidas subsiguientes del control del tránsito aéreo con respecto a una aeronave que no pueda cumplir con los requisitos especificados en 3.2.7.1.1.1 ó 3.2.7.1.1.2, debido a la falla o degradación del sistema RNAV, dependerán de la naturaleza de la falla notificada y de la situación general del tránsito. En muchas ocasiones podrán continuar las operaciones de conformidad con la autorización ATC vigente. Cuando esto no pueda hacerse, podrá solicitarse una autorización revisada para volver a la navegación VOR/DME.

3.2.77.4 Para operaciones en rutas de salida y llegada RNAV, cuando se haya expedido una autorización ATC para un procedimiento RNAV para el cual la aeronave no esté aprobada, el piloto informará al ATC el cual deberá proporcionar una ruta alternativa.

Nota.—Véase la fraseología recogida en 3.2.7.8.1.

3.2.77.5 Si una aeronave no puede cumplir con los requisitos especificados en el apartado 3.2.7.1.1.2, como resultado de la falla o degradación del sistema RNAV que sea detectado antes de la salida de un aeródromo donde no es posible efectuar su reparación, debería permitirse a la aeronave dirigirse al aeródromo apropiado más cercano donde la reparación pueda ser realizada. Cuando se dé la autorización a tal vuelo, el ATC deberá tener en consideración el tráfico existente y previsto, pudiendo modificar la hora de salida, el nivel de vuelo o la ruta prevista del vuelo. Se podrán realizar ajustes posteriores según sea necesario en el transcurso del vuelo.

3.2.78 Procedimientos ATC.

3.2.78.1 Fraseología.

3.2.78.1.1 Si un procedimiento RNAV de salida o llegada que ha sido asignado pero que no puede ser aceptado por el piloto debido al equipo RNAV o a circunstancias asociadas con la operación, el piloto informará al ATC inmediatamente haciendo uso de la frase:

UNABLE (designator) DEPARTURE (or ARRIVAL) DUE RNAVTYPE.

IMPOSIBLE SALIDA (o LLEGADA) (designador) DEBIDO AL TIPO RNAV.

3.2.78.1.2 Si por cualquier otra razón, el piloto no puede cumplir con el procedimiento de área terminal asignado, el piloto informará al ATC inmediatamente haciendo uso de la frase:

UNABLE (designator) DEPARTURE (or ARRIVAL) (reasons).

IMPOSIBLE SALIDA (o LLEGADA) (designador) (razones).

3.2.78.1.3 Si el ATC no puede asignar un procedimiento RNAV de salida o llegada solicitado por el piloto, por razones asociadas con el tipo de equipo RNAV a bordo indicado en el FPL/CPL, el ATC informará al piloto haciendo uso de la siguiente frase:

UNABLE TO ISSUE (designator) DEPARTURE (or ARRIVAL) DUE RNAVTYPE.

IMPOSIBLE CONCEDER SALIDA (o LLEGADA) (designador) DEBIDO AL TIPO RNAV.

3.2.7.8.1.4 Si por cualquier otra razón, el ATC no puede asignar un procedimiento de salida o llegada solicitado por el piloto, el ATC informará al piloto haciendo uso de la frase:

UNABLE TO ISSUE (designator) DEPARTURE (or ARRIVAL) (reasons).

IMPOSIBLE CONCEDER SALIDA (o LLEGADA) (designador) (razones).

3.2.7.8.1.5 El ATC pedirá confirmación de la capacidad del piloto para aceptar un procedimiento RNAV de salida o llegada específico mediante la siguiente fraseología:

ADVISE IF ABLE (designator) DEPARTURE (or ARRIVAL).

CONFIRME SI PUEDE SALIDA (o LLEGADA) (designador).

3.2.7.8.2 Degradación del sistema RNAV.

3.2.7.8.2.1 Si, como resultado de la falla o la degradación del sistema RNAV,

a) detectado después de la salida, la aeronave no puede cumplir los requisitos del apartado 3.2.7.1.1.1; o

b) detectado antes o después de la salida, la aeronave no puede cumplir con los requisitos del apartado 3.2.7.1.1.2,

se aplicarán los siguientes procedimientos ATC.

3.2.7.8.2.2 Mensajes de coordinación.

a) Coordinación asistida por computadora de los mensajes de estimación. En caso de mensajes automatizados que no contengan la información proporcionada en la casilla 18 del plan de vuelo, la dependencia/unidad ATC transferidora informará a la dependencia/unidad ATC receptora complementando oralmente el mensaje ACT con la frase "RNAV FUERA DE SERVICIO" (RNAV OUT OF SERVICE) después del distintivo de llamada de la aeronave afectada.

b) Coordinación oral de los mensajes de estimación. Cuando se utilice la coordinación oral, la dependencia/unidad ATC transferidora incluirá la frase "RNAV FUERA DE SERVICIO" (RNAV OUT OF SERVICE) al final del mensaje.

3.2.7.8.2.3 Fraseología.

3.2.7.8.2.3.1 El piloto incluirá, inmediatamente después del distintivo de llamada de la aeronave, la frase "IMPOSIBLE RNAV DEBIDO A EQUIPO" (UNABLE RNAV DUE EQUIPMENT) tras la falla o degradación del sistema RNAV cada vez que establezca contacto inicial con una frecuencia ATC.

3.2.7.8.2.4 Autorizaciones ATC.

3.2.7.8.2.4.1 Con respecto a la falla o degradación del sistema RNAV en vuelo, mientras la aeronave esté operando en una ruta ATS que requiera el uso de B-RNAV:

a) la aeronave será autorizada a volar por rutas ATS definidas por VOR/DME; o

b) si tales rutas no están disponibles, la aeronave será autorizada a volar por medio de radioayudas convencionales, es decir, VOR/DME; o

c) cuando no se disponga de los procedimientos anteriores, el ATC, cuando sea posible proporcionará a la aeronave vectores radar hasta que la aeronave pueda reanudar su propia navegación.

Nota.—Cuando la aeronave sea autorizada conforme con a) o b) puede requerir, cuando sea posible, se-

guimiento radar continuo por la dependencia ATC correspondiente.

3.2.7.8.2.4.2 Con respecto a la falla o degradación del sistema RNAV en vuelo, de una aeronave que esté operando un procedimiento de salida o llegada que requiera la utilización de RNAV:

a) Deberá proporcionarse vectores radar a la aeronave hasta que ésta pueda reanudar su propia navegación, o

b) La aeronave será autorizada a volar por medio de radioayudas convencionales, es decir, VOR/DME.

3.2.7.9 Procedimientos ATC para aeronaves de Estado no equipadas con RNAV pero que cumplan con una precisión de navegación RNP 5.

3.2.7.9.1 Instrucciones para cumplimentar el plan de vuelo.

3.2.7.9.1.1 Los operadores de aeronaves de Estado no equipadas con RNAV no insertarán las letras "S", "R" o "P" en la casilla 10 del plan de vuelo.

3.2.7.9.1.2 Como estos vuelos requieren una especial atención por parte del ATC, en la casilla 18 del plan de vuelo se insertará "STS/NONRNAV".

3.2.7.9.2 Coordinación de mensajes.

3.2.7.9.2.1 Coordinación asistida por computadora de los mensajes de estimación. En caso de mensajes automatizados que no contengan la información proporcionada en la casilla 18 del plan de vuelo, la dependencia/unidad ATC que los expida informará a la dependencia/unidad de control de tránsito aéreo receptora complementando oralmente el mensaje ACT con la frase "RNAV-NEGATIVO" (NEGATIVE-RNAV) después del distintivo de llamada de la aeronave en cuestión.

3.2.7.9.2.2 Coordinación oral de los mensajes de estimación. Cuando se utilice la coordinación oral, la dependencia ATC que expide el mensaje incluirá la frase "RNAV-NEGATIVO" (NEGATIVE-RNAV) al final del mensaje.

3.2.7.9.2.3 Fraseología.

3.2.7.9.2.3.1 El piloto incluirá la frase "RNAV-NEGATIVO" (NEGATIVE-RNAV) inmediatamente después del distintivo de llamada de la aeronave cada vez que establezca contacto inicial con una frecuencia ATC.

3.2.7.9.2.4 Autorizaciones ATC.

3.2.7.9.2.4.1 En áreas terminales (TMA), las aeronaves de Estado pueden ser dirigidas únicamente a través de procedimientos RNAV si están equipadas con el equipo RNAV apropiado (aplicación de los apartados 3.2.7.1.1.1 y 3.2.7.1.1.2).

3.2.7.9.2.4.2 Para las aeronaves de Estado no equipadas RNAV pero que cumplan con una precisión de navegación RNP 5, que operen en ruta, se aplicarán los siguientes procedimientos:

a) la aeronave de Estado deberá ser autorizada a volar por rutas ATS definidas por VOR/DME; o

b) si tales rutas no están disponibles, la aeronave deberá ser autorizada a volar por medio de radioayudas convencionales, es decir, VOR/DME.

Nota.—La aeronave de Estado que proceda según a) o b) puede requerir seguimiento radar continuo por la dependencia ATC correspondiente.

3.2.7.9.2.4.3 Cuando los procedimientos anteriores no puedan ser aplicados, la dependencia ATC proporcionará a la aeronave de Estado guía vectorial radar hasta que la aeronave pueda reanudar su propia navegación.

3.2.7.10 Performance de Navegación Requerida (RNP).

La aplicación de procedimientos relativos a Performance de Navegación Requerida (RNP) se establecerá en virtud de acuerdos regionales de navegación aérea.

Nota.—El texto de orientación relativo a los requisitos de navegación figura en el Manual sobre la Performance de Navegación Requerida (RNP) Doc. 9613 de OACI.»

Cuatro. Se modifican los apartados 4.6.5.3.7, 4.6.5.3.8, 4.6.5.4.1.1, 4.6.5.4.2.1, 4.6.5.4.2.2, y 4.6.5.4.2.5, del Capítulo 6, así como el apartado 4.10.2.1 y se introducen los apartados 4.10.3.2.10, 4.10.3.5.9, y 4.10.4.3.14, en el Capítulo 10, del Libro Cuarto, que quedan redactados de la siguiente manera:

«4.6.5.3.7 Cuando sea necesario que las aeronaves con transpondedores IFF/SIF dejen de responder en Modo A/3, se solicitará a los pilotos que desconecten el Modo 3 "APAGUE TRANSPONDEDOR MODO TRES" (STOP SQUAWK MODETHREE). En ningún caso se solicitará que estén conectados en STANDBY, puesto que la operación del conmutador "STANDBY" impide al transpondedor IFF/SIF responder en todos los modos.

4.6.5.3.8 A menos que hayan recibido otras instrucciones del control del tránsito aéreo, la aeronave:

a) Antes de entrar en una zona cubierta por el radar secundario, responderá en Modo A Código 2000 si opera como vuelo controlado y en modo A Código 7000 si opera como vuelo no controlado; y

b) Conservará el último código de identidad asignado (Modo A) o el seleccionado de acuerdo con a) mientras se encuentre en una zona cubierta por el radar secundario.

c) En la FIR/UIR Canarias, siempre que una aeronave abandone la cobertura radar SSR o el área de dicha región de información de vuelo, la dependencia ATS asignará el Código A2000 a no ser que se haya coordinado otra cosa entre las dependencias ATS transferidora y aceptante.

4.6.5.4.1.1 El valor de tolerancia utilizado para determinar que la información sobre el nivel derivada del Modo C presentada al controlador es exacta, será de ± 60 m (± 200 ft) en espacio aéreo RVSM. En otro tipo de espacio aéreo, será de ± 90 m (± 300 ft), a menos que las autorida-

des ATS competentes especifiquen un valor menor, pero no inferior a ± 60 m (± 200 ft), si se considera más práctico.

4.6.5.4.2.1 El criterio que se utilizará para determinar que un cierto nivel está ocupado por una aeronave será de ± 60 m (± 200 ft) en espacio aéreo RVSM. En otro tipo de espacio aéreo, será de ± 90 m (± 300 ft), a menos que las autoridades ATS competentes especifiquen un valor menor, pero no inferior a ± 60 m (± 200 ft), si se considera más práctico.

Nota.—En el Manual de planificación de servicios de tránsito aéreo (Doc. 9426) se ofrece una breve explicación de las consideraciones en que se basa este valor.

4.6.5.4.2.2 Aeronaves que se mantienen a un nivel determinado. Se considera que una aeronave se mantiene en el nivel asignado mientras la información sobre el nivel, derivada del SSR en Modo C, indica que se halla dentro de las tolerancias apropiadas del nivel asignado, según se prescribe en 4.6.5.4.2.1.

4.6.5.4.2.5 Aeronaves que llegan a un nivel. Se considera que una aeronave ha alcanzado el nivel al cual ha sido autorizado, cuando tres renovaciones consecutivas de la información sobre el nivel, derivada del Modo C, han indicado que se encuentra dentro de las tolerancias apropiadas del nivel asignado, según se prescribe en 4.6.5.4.2.1.

4.10.2.1 La mayor parte de la fraseología de la Sección 4.10.3 de este Capítulo muestra textos de mensajes completos sin usar distintivos de llamada y no pretende ser exhaustiva. Cuando las circunstancias sean distintas es de esperar que los pilotos, el personal del ATS y demás personal de tierra utilicen lenguaje común y corriente, que debería ser lo más claro y conciso posible, a un nivel que satisfaga los requisitos para evitar cualquier confusión por parte de las personas que utilicen idiomas distintos del propio. La autoridad competente publicará los requisitos correspondientes teniendo en cuenta los acuerdos internacionales de navegación aérea, en particular, el Anexo 1 de OACI, licencias al personal.

4.10.3.2.10 Operaciones RNAV.

| | |
|---|--|
| <p>Para que un piloto informe al ATC de que no puede aceptar un procedimiento RNAV de salida o llegada debido al equipo RNAV o a circunstancias relacionadas con la operación...</p> <p>*a) IMPOSIBLE SALIDA (o LLEGADA) (designador) DEBIDO ALTIPO RNAV</p> | <p>*a) UNABLE (designator) DEPARTURE (or ARRIVAL) DUE RNAVTYPE</p> |
| <p>Para que un piloto informe al ATC que no puede cumplir con el procedimiento de área terminal asignado...</p> <p>*b) IMPOSIBLE SALIDA (O LLEGADA) (designador) (razones)</p> | <p>*b) UNABLE (designator) DEPARTURE (or ARRIVAL) (reasons)</p> |
| <p>Para que el ATC informe que no puede asignar un procedimiento RNAV de salida o llegada, solicitado por el piloto, debido al tipo de equipo RNAV...</p> <p>c) IMPOSIBLE CONCEDER SALIDA (O LLEGADA) (designador) DEBIDO ALTIPO RNAV</p> | <p>c) UNABLE TO ISSUE (designator) DEPARTURE (or ARRIVAL) DUE RNAVTYPE</p> |
| <p>Para que el ATC informe que no puede asignar un procedimiento de llegada o salida solicitado por el piloto por cualquier otra razón...</p> <p>d) IMPOSIBLE CONCEDER SALIDA (O LLEGADA) (designador) (razones)</p> | <p>d) UNABLE TO ISSUE (designator) DEPARTURE (or ARRIVAL) (reasons)</p> |

| | |
|--|--|
| <p>Para que el ATC pida confirmación al piloto para aceptar un procedimiento RNAV de salida o llegada específico...</p> <p>e) CONFIRME SI PUEDE SALIDA (O LLEGADA) (designador)</p> | <p>e) ADVISE IF ABLE (designator) DEPARTURE (or ARRIVAL)</p> |
| <p>Para que el piloto informe al ATC en la primera comunicación en cada frecuencia que no dispone de sistema RNAV...</p> <p>* f) (identificación de la aeronave) RNAV NEGATIVO</p> | <p>*f) (call sign) NEGATIVE RNAV</p> |
| <p>Para que el piloto comunique al ATC la falla o degradación del sistema RNAV...</p> <p>* g) (identificación de la aeronave) IMPOSIBLE RNAV DEBIDO A EQUIPO.</p> | <p>*g) (call sign) UNABLE RNAV DUE EQUIPMENT</p> |

4.10.3.5.9 Operaciones RNAV.

| | |
|---|-------------------------------|
| <p>Para complementar oralmente un intercambio de mensaje de estimación automatizado que no incluya automáticamente la información de la casilla 18 y también para completar oralmente los mensajes de estimación de aeronaves sin sistema RNA.</p> <p>a) RNAV NEGATIVO</p> | <p>a) NEGATIVE RNAV</p> |
| <p>Para comunicar la falla o degradación del sistema RNAV.</p> <p>b) RNAV FUERA DE SERVICIO</p> | <p>b) RNAV OUT OF SERVICE</p> |

4.10.4.3.14 Para solicitar la suspensión del Modo 3 del transpondedor.

| | |
|-------------------|--------------------------|
| APAGUE MODO TRES. | STOP SQUAWK MODE THREE.» |
|-------------------|--------------------------|

Cinco. En el Libro Quinto se modifican los apartados 5.1.2 y 5.1.3, que quedan redactados del siguiente modo:

«5.1.2 Operaciones especiales para helicópteros.

Se realizarán de conformidad con lo dispuesto en el apartado 2.3.9.

5.1.3 Plan de vuelo de acuerdo con las normas generales de este Reglamento.

En los vuelos de helicópteros es obligatoria la formalización del plan de vuelo. Quedan exentos, sin que tal exención pueda hacerse extensiva a los supuestos cruces de fronteras, los helicópteros que operen desde helipuertos eventuales o de emergencia, en los que no exista la posibilidad material de presentar plan de vuelo, en cuyo caso se presentará en el primer contacto radio con la dependencia de Control apropiada, siempre que la aeronave cuente con medios materiales para ello.

También son una excepción a esta norma los helicópteros que operen bajo una «Carta Operacional», si en ésta se contempla esta posibilidad y en las condiciones que se determinen.»

Seis. Se modifican los apartados correspondientes a la Casilla 10 y Casilla 18, que aparecen en el punto 2, Apéndice A, del Reglamento de Circulación Aérea, que quedan redactados de la siguiente manera:

«CASILLA 10: EQUIPO.

EQUIPO DE RADIOCOMUNICACIONES, DE AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y LA APROXIMACIÓN.

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).

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

| | |
|-----------------------|--------------------------------------|
| A (Sin asignar) | M OMEGA |
| B (Sin asignar) | O VOR |
| C LORAN C | P P-RNAV (5) |
| D DME | Q (Sin asignar) |
| E (Sin asignar) | R B-RNAV (5) |
| F (ADF) | T TACAN |
| G GNSS | U UHF RTF |
| H HF RTF | V VHF RTF |
| I Navegación inercial | W Aprobación RVSM (6) |
| J Enlace de datos (3) | X Aprobación MNPS (7) |
| K MLS | Y Equipo radio de 8,33 kHz (8) |
| L ILS | Z demás equipo instalado a bordo (2) |

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

(2) 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.

(3) Si se usa la letra J, especifíquese en la casilla 18 el equipo instalado a bordo, precedido de DAT/, seguido de una o varias letras según corresponda.

(4) La información sobre capacidad de navegación se proporciona al ATC a efectos de autorización y encaminamiento.

(5) Se utilizarán la letra P y la letra R para aeronaves aprobadas P-RNAV y B-RNAV, respectivamente.

(6) La inclusión de la letra W indica que la aeronave dispone de aprobación para el vuelo en espacio aéreo RVSM. En la casilla 18 deberá incluirse la matrícula de la aeronave precedida de REG/.

(7) La inclusión de la letra X indica que la aeronave dispone de aprobación para el vuelo en espacio aéreo MNPS. En la casilla 18 deberá incluirse la matrícula de la aeronave precedida de REG/.

(8) La inclusión de la letra Y indica que la aeronave está dotada de equipo radio con capacidad de asegurar una separación entre canales de 8,33 kHz.

EQUIPO DE VIGILANCIA.

INSÉRTESE una o dos de las letras siguientes, para indicar el tipo de equipo de vigilancia en funcionamiento, instalado a bordo:

Equipo SSR.

- N NIL.
- A Respondedor-Modo A (4 dígitos-4.096 códigos).
- C Respondedor-Modo A (4 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.

Equipo ADS.

D Función ADS.

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:

RFP/ El formato RFP/Qn se empleará para indicar el número del plan de vuelo sustitutivo, donde "n" se sustituirá por "1" para la primera sustitución, "2" para la segunda sustitución, y así sucesivamente.

Ejemplos: RFP/Q1, RFP/Q2, etc.

EET/ Designadores de puntos significativos o límites 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 (1).

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

Ejemplos:

EET/CAP0745 XYZ0830.
EET/EINN0204.

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 y cuando en la Casilla 10 se incluyan las letras W o X.

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:

STS/HUM: Vuelos que operan por razones humanitarias.

STS/HOSP: Vuelos médicos específicamente declarados por las autoridades sanitarias.

STS/SAR: Vuelos en misión de búsqueda y salvamento.

STS/HEAD: Vuelos con tratamiento de Jefe de Estado.

STS/STATE: Otros vuelos de autoridades del Estado.

STS/PROTECTED: Vuelos que requieren una seguridad especial. Indica que el plan de vuelo sólo estará disponible para determinadas personas.

STS/EMER: Vuelos en situación de emergencia.

STS/RNAVINOP: Aeronave con sistema B-RNAV inoperativo.

STS/NONRNAV: Aeronave de Estado no equipada con RNAV.

STS/EXM833: Aeronave exonerada del requisito de transporte obligatorio de equipo de radio con capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz.

STS/ Texto libre: Ejemplo: (un motor parado) STS/ONE ENG INOP.

Si fuera necesario utilizar más de un designador en el mismo FPL se hará en campos STS/separados. Ejemplo: STS/HEAD STS/PROTECTED.

Nota.-Estos designadores deben ser utilizados únicamente por las autoridades estatales o sanitarias apropiadas. El uso fraudulento de estos designadores se considera un quebranto serio de los procedimientos y será sancionado como tal.

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 performance 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).

DAT/ Datos importantes relacionados con la capacidad de enlace de datos, utilizando una o varias de las letras S, H, V y M. Ejemplo:

DAT/S para enlace de datos por satélite.

DAT/H para enlace de datos HF.

DAT/V para enlace de datos VHF.

DAT/M para enlace de datos SSR en modo S.

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(los) aeródromo(s) de alternativa, si se inserta ZZZZ en la Casilla 16.

RALT/ Nombre de aeródromo(s) de alternativa en ruta.

CODE/ Dirección de aeronave (expresada como código alfanumérico de seis caracteres hexadecimales) cuando lo requiera la autoridad ATS competente. Ejemplo: "F00001" es la dirección de aeronave más baja contenida en el bloque específico administrado por la OACI.

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

DOF/ El formato DOF/AAMMDD se empleará para indicar, cuando se determine, la fecha de realización del vuelo, donde AAMMDD se sustituirá por seis dígitos, dos para el año, dos para el mes y dos para el día, por ese orden.»

Siete. Se modifica el apartado 3 del Apéndice L, del Reglamento de la Circulación Aérea, que queda redactado en los términos que figuran a continuación:

«3. Ejemplos:

| COMO SE ENUNCIA EN RADIOTELEFONÍA | COMO SE REGISTRA EN LA DEPENDENCIA DE SERVICIOS DE TRÁNSITO AEREO Y SE REMITE A LA OFICINA METEOROLÓGICA CORRESPONDIENTE |
|---|--|
| I. ¹ AIREP SPEEDBIRD CINCO SEIS OCHO POSICIÓN CUATRO NUEVE DOS CINCO NORTE CEROS CINCO CEROS OESTE UNO TRES UNO SIETE NIVEL DE VUELO TRES UNO CEROS CINCO CEROS NORTE CEROS CUATRO CEROS OESTE UNO TRES CINCO CINCO CINCO CEROS NORTE CEROS TRES CEROS OESTE SIGUIENTE AUTONOMÍA CEROS OCHO TRES CEROS TEMPERATURA MENOS CUATRO SIETE VIENTO DOS CINCO CINCO GRADOS SEIS CINCO NUDOS TURBULENCIA MODERADA ENGELAMIENTO LIGERO. | I.-BAW568 4925N050W 1317 F310 MS47 255/65 KT TURB MOD ICE FBL. |
| II. ² JAPANAIR CUATRO CUATRO UNO SOBRE ORDON CEROS NUEVE TRES CEROS NIVEL DE VUELO TRES CINCO CEROS ONADE UNO CEROS CEROS SIETE OMPPA SIGUIENTE TEMPERATURA MENOS CINCO TRES VIENTOTRES UNO CEROS GRADOS SEIS CEROS KILÓMETROS POR HORA TURBULENCIA LIGERA ENGELAMIENTO LIGERO. | II.-JAL441 ORDON 0930 F350 MS53 310/60KMH TURB FBL ICE FBL. |
| III. ³ AIREP ESPECIAL CLIPPER UNO CEROS UNO POSICIÓN CINCO CEROS CUATRO CINCO NORTE CEROS DOS CEROS UNO CINCO OESTE UNO CINCO TRES SEIS NIVEL DE VUELO TRES UNO CEROS ASCENDIENDO A NIVEL DE VUELO TRES CINCO CEROS TORMENTAS CON GRANIZO. | III.-ARSPAA1015045N02015W 1536 F310 ASC F350 TSGR. |
| IV. ⁴ ESPECIAL NIUGINI DOS SIETE TRES SOBREVOLANDO MADANG CEROS OCHO CUATRO SEIS UNO NUEVE MIL PIESTURBULENCIA FUERTE. | IV.-ARS ANG273 MID 0846 19000FT TURB SEV. |

¹ Aeronotificación ordinaria para un vuelo transoceánico que ha sido designado para notificar observaciones meteorológicas ordinarias a meridianos espaciados a intervalos de 10°. No se requiere que se transmita a las oficinas meteorológicas correspondientes la información sobre la posición siguiente, el punto significativo siguiente y la autonomía.

² Aeronotificación ordinaria para un vuelo transoceánico que se requiere que notifique observaciones meteorológicas ordinarias en puntos significativos especificados. No se requiere que se transmita a las oficinas meteorológicas correspondientes la información sobre la posición siguiente y el punto significativo siguiente.

³ Se requiere una aeronotificación especial debido a que ocurren tormentas con granizo generalizadas.

⁴ Se requiere una aeronotificación especial debido a la turbulencia fuerte. La aeronave se encuentra en un reglaje del altímetro QNH.»

Disposición final única. *Entrada en vigor.*

Esta orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del Estado, salvo los apartados Tres, Cuatro, Seis y Siete del artículo único de esta orden, que entrarán en vigor el 1 de noviembre de 2005.

Madrid, 19 de septiembre de 2005.

FERNÁNDEZ DE LA VEGA SANZ

MINISTERIO DE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

15638 *CORRECCIÓN de errores del Real Decreto 951/2005, de 29 de julio, por el que se establece el marco general para la mejora de la calidad en la Administración General del Estado.*

Advertidos errores en el Real Decreto 951/2005, de 29 de julio, por el que se establece el marco general para la

mejora de la calidad en la Administración General del Estado, publicado en el «Boletín Oficial del Estado» número 211, de 3 de septiembre de 2005, se procede a efectuar las oportunas rectificaciones:

En la página 30205, primera columna, en el preámbulo, en la decimotercera línea del tercer párrafo, donde dice: «...Secretaría de Estado de Hacienda...»; debe decir: «...Secretaría de Estado de Hacienda y Presupuestos...».

En la página 30207, primera columna, en el artículo 10.3, donde dice: «...previstas en el artículo 9.3...»; debe decir: «...previstas en el artículo 9.c)...».

En la página 30207, primera columna, en el artículo 11.1, donde dice: «...último inciso del artículo 9.3...»; debe decir: «...último inciso del párrafo c) del artículo 9...».

En la página 30209, segunda columna, en el artículo 29.1, donde dice: «...organismos señalados en el artículo 4.1...»; debe decir: «...organismos señalados en el artículo 4...».

En la página 30211, primera columna, en la disposición adicional quinta, donde dice: «...Secretaría de Estado de Hacienda...»; debe decir: «...Secretaría de Estado de Hacienda y Presupuestos...».