

ANNEX II

Part B de l'annex II del Reial decret 569/1990

Residus de plaguicides	Límits màxims en mg/kg		
	A la carn, inclosa la matèria grassa, els preparats de carns, els menuts i els greixos animals que figuren a l'annex I dins dels codis NC 0201, 0202, 0203, 0204, 0205, 00 00, 0206, 0207, ex 0208, 0209 00, 0210, 1601 00, 1602	A la llet i els productes lactis que figuren a l'annex I dins els codis NC 0401, 0402, 0405 00 i 0406	Als ous frescos sense closca, ous d'aviram i rovells d'ou que figuren a l'annex I dins els codis NC 0407 00 i 0408
Pimetrozina	0,01 * (p)	0,01 * (p)	0,01 * (p)

* Indica el llindar de determinació analítica.

(p) Indica el límit màxim de residus provisional.

(Aquesta Ordre es publica tenint en compte la Correcció d'errades inserida en el «Butlletí Oficial de l'Estat» número 207, de data 29 d'agost de 2002.)

17316 REIAL DECRET 894/2002, de 30 d'agost, pel qual es modifica el Reial decret 443/2001, de 27 d'abril, sobre condicions de seguretat en el transport escolar i de menors. («BOE» 209, de 31-8-2002.)

El Reial decret 443/2001, de 27 d'abril, sobre condicions de seguretat en el transport escolar i de menors, estableix en la prescripció tècnica 2a de l'apartat 2 de l'article 4 els requisits que han de complir les portes de servei dels vehicles utilitzats en la realització del transport escolar i de menors.

El mateix Reial decret no preveu un termini transitori específic per a la implantació d'aquests requisits per part dels autobusos que ja prestaven servei de transport escolar i de menors en entrar en vigor. Tanmateix, el fet que una bona part d'aquests autobusos necessiti que s'hi facin reformes per adequar-se a les exigències contingudes en el precepte esmentat dificulta que aquestes puguin ser efectuades amb caràcter immediat, fonamentalment per la manca de capacitat de subministrament pels fabricants dels diversos elements necessaris per modificar o substituir les portes.

Com a conseqüència, s'ha considerat convenient establir un termini transitori per a l'adequació progressiva dels vehicles que actualment presten servei de transport escolar i, a aquest efecte, s'ha estimat raonable seguir la pauta marcada per la disposició transitòria tercera del mateix Reial decret en relació amb la implantació progressiva d'altres requisits exigits.

En virtut d'això, a proposta dels ministres de Foment, de l'Interior, d'Educació, Cultura i Esport i de Ciència i Tecnologia, d'acord amb el Consell d'Estat i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres en la reunió del dia 30 d'agost de 2002,

DISPOSO:

Article únic. *Modificació del Reial decret 443/2001, de 27 d'abril.*

S'afegeix un segon paràgraf a la disposició transitòria tercera del Reial decret 443/2001, de 27 d'abril, sobre condicions de seguretat en el transport escolar i de menors, amb el text següent:

«En termes idèntics i amb la mateixa garantia d'implantació total en el curs acadèmic

2007-2008, cada Administració pública ha de fer l'aplicació progressiva del que disposa la prescripció tècnica 2a de l'apartat 2 de l'article 4, d'acord amb les seves competències en matèria d'indústria.»

Disposició final única. *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret entra en vigor l'endemà de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, 30 d'agost de 2002.

JUAN CARLOS R.

El vicepresident primer del Govern
i ministre de la Presidència,
MARIANO RAJOY BREY

17317 ORDRE PRE/2167/2002, de 26 d'agost, per la qual s'aprova la modificació del Reglament de circulació aèria operativa. («BOE» 209, de 31-8-2002.)

La disposició final primera del Reial decret 1489/1994, d'1 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de circulació aèria operativa, faculta els ministres de Defensa i de Foment per introduir, amb subjecció al que disposa l'Ordre de la Presidència del Govern de 8 de novembre de 1979, per la qual es crea la Comissió Interministerial prevista a l'article 6 del Reial decret llei 12/1978, de 27 d'abril, sobre fixació i delimitació de facultats entre els ministeris de Defensa i de Foment en matèria d'aviació, totes les modificacions de caràcter tècnic que siguin necessàries per adaptar les operacions de vol a les innovacions tècniques que es produeixin, i especialment al que disposa la normativa que contenen els annexos d'OACI i els tractats i convenis internacionals dels quals Espanya sigui part.

Per donar cobertura normativa a les condicions en les quals s'aplica la separació vertical mínima entre aeronaus, de 300 metres (1.000 peus) entre nivell de vol 290 i nivell de vol 410 inclusivament en espai aeri espanyol, de conformitat amb l'acord regional de navegació aèria, inclòs en l'esmena número 200 del Document 7030 —Procediments suplementaris regionals— d'OACI,

és necessari modificar i incorporar certs conceptes i apartats al Reglament de circulació aèria operativa, que queda modificat en els termes que estableix aquesta Ordre, en la tramitació de la qual s'ha complert el que disposa l'Ordre de la Presidència del Govern de 8 de novembre de 1979 per la qual es crea la Comissió Interministerial de Defensa i Transports (CIDETRA), modificada per l'Ordre de la Presidència del Govern d'11 de febrer de 1985, i han estat escoltades les entitats i associacions interessades.

Així mateix, segons acord entre els ministeris de Foment i Defensa les publicacions d'informació aeronàutiques vigents a Espanya, civil (AIP) i militar (MILAIP), s'integren en una única publicació.

En virtut d'això, a proposta dels ministres de Defensa i de Foment, dispo:

Primer.—S'exclouen les definicions i abreviatures del llibre primer i els apartats del llibre vuitè del Reglament de circulació aèria operativa, que figuren a l'annex I.

Segon.—S'afegeixen les definicions i les abreviatures del llibre primer i els apartats del llibre segon, quart i vuitè del Reglament de circulació aèria operativa, que figuren a l'annex II.

Tercer.—Es modifiquen les definicions i les abreviatures del llibre primer i els apartats del llibre segon, tercer, quart, vuitè i annex A del Reglament de circulació aèria operativa, que figuren a l'annex III.

Disposició final única.—Aquesta Ordre entra en vigor l'endemà de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, 26 d'agost de 2002.

RAJOY BREY

Excms. Srs. Ministres de Defensa i de Foment.

ANNEX I

Definicions, abreviatures i apartats que se suprimeixen

1. Llibre primer: Definicions i abreviatures.

1.1 Capítol primer: Definicions.

Queda suprimida la definició següent: Centre d'operacions de sector.

1.2 Capítol segon: Abreviatures.

Queden suprimides les abreviatures següents: COC, ESCAO, EVA, GRUCOA, MILAIC, MILAIP, MILAIRAC, SOC i WOC.

8. Llibre vuitè: Servei d'Informació Aeronàutica Militar.

8.2 Capítol segon: Publicació d'informació aeronàutica militar.

Queden suprimits els apartats següents: 8.2.1.3, 8.2.1.4 i 8.2.1.5.

8.4 Capítol quart: Informació temporal.

Queda suprimit l'apartat següent: 8.4.4.13.

ANNEX II

Definicions, abreviatures i apartats que s'afegeixen

1. Llibre primer: Definicions i abreviatures.

1.1 Capítol primer: Definicions.

S'afegeixen les definicions següents:

Aprovació RVSM: autorització perquè una aeronau pugui operar en espai aeri RVSM expedida per l'autoritat apropiada de l'Estat de l'operador o de l'Estat de matrícula.

Espai aeri RVSM: volum d'espai aeri determinat, des de nivell de vol 290 i fins a un nivell de vol superior

especificat, dins del qual s'aplica, en virtut d'un acord regional de navegació aèria, una separació vertical mínima entre aeronaus de 300 metres (1000 peus).

1.2 Capítol segon: Abreviatures.

S'afegeixen les abreviatures següents:

AOC	Centre d'operacions aèries.
BOC	Centre d'operacions de base aèria.
CAOC	Centre d'operacions combinades.
CRP	Punt d'informació i control.
EUR	Regió europea.
FLAS	Esquema d'assignació de nivells de vol.
GRUCAO	Grup de la Circulació Aèria Operativa.
GRUMOCA	Grup mòbil de control aeri.
GRUNOMAC	Grup nord de comandament i control.
MASPS	Especificacions mínimes d'actuació dels sistemes d'aeronau.
MILNOF	Oficina NOTAM militar.
RVSM	Separació vertical mínima reduïda.
VSM	Separació vertical mínima.

2. Llibre segon: De la circulació aèria operativa.

2.3 Capítol tercer: Regles generals.

S'afegeixen els apartats següents:

2.3.7.4 Les zones qualificades de prohibida, restringida o perillosa, quan estiguin activades, són espai aeri no controlat. Llevat que hi hagi acord en contra entre els controladors CAO i CAG, la separació vertical mínima aplicable entre una aeronau en vol fora de les zones activades esmentades i els límits superior i inferior d'aquestes és la següent:

a) 2.000 ft per sobre del límit superior, quan aquest sigui FL 290 o superior;

b) 2.000 ft per sota del límit inferior, quan aquest sigui FL 300 o superior;

c) 1.000 ft per sobre del límit superior quan aquest sigui FL 280 o inferior,

d) 1.000 ft per sota del límit inferior quan aquest sigui FL 280 o inferior.

2.3.14 Normativa específica per a espai aeri EUR RVSM.

2.3.14.1 Excepte les aeronaus d'Estat, cap aeronau no pot operar en espai aeri EUR RVSM llevat que disposi de l'aprovació corresponent.

Nota: Als efectes de l'RVSM a Europa són considerades únicament com a aeronaus d'Estat les «aeronaus utilitzades per a serveis militars, de duanes i policia».

2.3.14.2 Els vols de la CAO en espai RVSM els controlen els controladors de la CAO, llevat que hi hagi acord en contra entre els controladors de la CAO i la CAG.

2.3.14.3 A les aeronaus de la CAO els són aplicables les taules de nivells 1 i 2 previstes a l'annex A, segons correspongui.

2.3.14.4 A les aeronaus de la CAO amb aprovació RVSM que la perdin en vol, els és aplicable la separació respecte a aeronaus de la CAG prevista a 4.4.2.2 o 4.4.2.3 com a aeronaus sense aprovació RVSM, i no és necessari que davant d'aquesta contingència l'aeronau hagi d'abandonar l'espai aeri RVSM, llevat que hi hagi acord en contra entre els controladors de la CAO i la CAG.

2.3.14.5 A efectes d'aplicació de separació vertical, les aeronaus amb aprovació RVSM, que siguin escortades/interceptades, passen a ser considerades com a vol en formació d'aeronaus d'Estat.

4. Llibre quart: Procediments de control i coordinació.

4.4 Capítol quart: Separacions i autoritzacions. S'afegeix l'apartat següent:

4.4.2.3 Quan la coordinació amb la dependència ATC de la CAG no sigui possible, els controladors CAO:

a) Han de desviar si és necessari l'aeronau sota el seu control, per mantenir una separació mínima no inferior a la mínima establerta a l'RCA; i

b) Han d'evitar, en la mesura que les característiques del vol ho permetin, que el trànsit CAO es creui per davant del trànsit de la CAG a distàncies inferiors a:

15 NM, llevat que existeixi separació vertical constant.

25 NM, quan la separació vertical decreixi ràpidament i s'aproximi al mínim aplicable.

8. Llibre vuitè: Servei d'informació aeronàutica militar.

8.5 Capítol cinquè: Circulars d'informació aeronàutica militar.

S'afegeix l'apartat següent:

8.5.1.3 Les circulars d'informació aeronàutica de caràcter exclusiu militar s'inclouen en el IV tom de l'AIP Espanya.

ANNEX III

Definicions, abreviatures i apartats que es modifiquen

1. Llibre primer: Definicions i abreviatures.

1.1 Capítol primer: Definicions.

Es modifiquen les definicions següents:

Aeronau d'Estat:

Es consideren aeronaus d'Estat:

a) Les aeronaus militars.

b) Les aeronaus no militars destinades exclusivament a serveis estatals no comercials.

c) Als efectes de l'RVSM a Europa únicament es consideren aeronaus d'Estat les aeronaus utilitzades per a serveis militars, de duanes i de policia.

Circular d'informació aeronàutica militar: avís que conté informació que no requereix la iniciació d'un MILNOTAM ni la inclusió a l'AIP, però relacionada amb la seguretat del vol, la navegació aèria o assumptes de caràcter tècnic, administratiu o legislatiu.

Publicació d'informació aeronàutica militar: publicació bàsica en la qual s'inclou tota la informació aeronàutica relativa a bases aèries, aeròdroms, heliports i instal·lacions militars. Inclou tota la informació que d'una manera o altra pugui afectar la seguretat de les aeronaus o les operacions en vol. Forma part de l'AIP Espanya.

1.2 Capítol segon: Abreviatures.

Es modifica l'abreviatura següent:

RAC: normes de la CAO i dels serveis militars de trànsit aeri. AIP: Reglament de l'aire i servei de trànsit aeri.

2. Llibre segon: De la circulació aèria operativa.

2.3. Capítol tercer: Regles generals.

Es modifiquen els apartats següents:

2.3.3.1.2 Casos particulars.—Excepte quan hi hagi permís de l'autoritat competent militar, o quan sigui necessari per aterrar o enlairar-se, o quan sigui imprescindible per complir la missió assignada, les aeronaus han d'evitar volar sobre aglomeracions d'edificis en ciutats, pobles o llocs habitats o sobre una reunió de persones a l'aire lliure, a una altura inferior a:

	Helicòpters biturbina	Monomotors i bimotors d'hèlice i helicòpters monoturbina	Resta de les aeronaus
Fàbriques aïllades. Instal·lacions industrials. Centrals tèrmiques i preses. Hospitals, centres de repòs i altres instal·lacions de caràcter humanitari. Vols sensiblement paral·lels a carreteres. Aglomeracions en què la llargada mitjana no passa de 1.000 m.	1.000 ft (300 m)	1.000 ft (300 m)	3.000 ft (900 m)
Pobles i llogarrets de menys de 10.000 habitants. Reunions de persones, bestiar, instal·lacions esportives, platges freqüentades, etc.	500 ft (150 m)	1.000 ft (300 m)	2.000 ft (600 m)
Poblacions de més de 10.000 habitants.	500 ft (150 m)	2.000 ft (600 m)*	3.000 ft (900 m)
Muntanyes nevades amb perill d'allaus i centrals nuclears.	5.000 ft (1500 m)	5.000 ft (1500 m)	5.000 ft (1500 m)

* Per als helicòpters monoturbina en operacions especials vegeu 5.3.

2.3.10 Prioritat per tipus de circulació aèria en temps de pau.—Com a norma general, i tenint en compte el 2.3.9.5.1, les aeronaus que operin segons les Regles de vol de defensa aèria (ADFR) tenen prioritats sobre la resta de les aeronaus incloses les aeronaus de la CAG.

Nota: Les normes que figuren tot seguit no eximeixen les tripulacions aèries ni els controladors d'obrar en conseqüència per evitar una col·lisió entre aeronaus.

2.3.10.1 Fora de l'espai aeri reservat per a instrucció.—Fora de l'espai aeri reservat per a instrucció militar (zones restringides, perilloses o activades mitjançant NOTAM per a exercicis aèris):

Les aeronaus que operin segons les ADFR tenen prioritats sobre les aeronaus de la CAG.

Les aeronaus en missions SAR i/o humanitàries tenen prioritats sobre la resta d'aeronaus de la CAO i CAG, tret de les aeronaus que operin segons les ADFR.

2.7 Capítol setè: Plans de vol.

Es modifica l'apartat següent:

2.7.2.2 L'imprès del pla de vol, així com les instruccions per emplenar-lo, figuren a l'AIP Espanya. Aquest imprès està basat en el model OACI, i escrit en idioma espanyol i anglès.

3. Llibre tercer: Organització dels serveis CAO.

3.3 Capítol tercer: Organització dels serveis ATC de la CAO.

Es modifiquen els apartats següents:

3.3.2.2.1 Son dependències de coordinació:

Grup de la Circulació Aèria Operativa (GRUCAO), que actua com a unitat de coordinació.

Esquadrilles de Control de la Circulació Aèria Operativa (ECAO), que actuen com a dependències ATC.

3.3.2.3.3 Les comunicacions superfície/superfície inclouen les comunicacions necessàries per dur a terme les funcions de control i coordinació assignades, i enllacen les dependències de control CAO amb:

Grup de la Circulació Aèria Operativa (GRUCAO).
Elements de control del Sistema de defensa aèria.
Dependències de control CAO adjacents.
Altres dependències de control CAO.

Dependències de control d'aproximació i aeròdrom de bases aèries i aeròdroms, enclavats a la seva àrea de responsabilitat o que els puguin afectar operativament.

Dependències civils ATS, o d'altres, que en el moment oportú es considerin necessàries, en la seva àrea de responsabilitat.

3.3.3.3 GRUCAO:

Coordinar la CAO i la CAG amb l'òrgan civil corresponent del servei de control de la circulació aèria.

Coordinar funcionalment l'activitat de les dependències de control CAO entre si i amb relació a la resta de les agències ATC, civils i militars.

Planificar i controlar l'afluència de trànsit aeri amb una antelació entre 1 i 24 hores (pretàctica).

3.4 Capítol quart: Organització dels serveis de control de la defensa aèria.

Es modifiquen els apartats següents:

3.4.2.1.1 Els elements fonamentals són:

Centres d'informació i control (CRC).
Llocs d'informació i control (CRP).

3.4.2.2 Elements de coordinació.—Són elements de coordinació:

Grup de la Circulació Aèria Operativa.
Centres d'operacions de les unitats (BOC o SQOC).
Dependències de control de la CAO.
Altres quan es disposi així.

4. Llibre quart: Procediments de control i coordinació.

4.2 Capítol segon: Procediments de control, assessorament i coordinació.

Es modifica l'apartat següent:

4.2.1 Control.—Les dependències de control CAO dins del bloc de l'espai aeri de la seva responsabilitat exerceixen el control del trànsit aeri per a la qual cosa han de:

Conèixer a tota hora la situació de les aeronaus a les quals presten servei de control.

Establir i mantenir comunicació T/A amb les aeronaus de la CAO, fins que es transfereixi la responsabilitat del control a una altra dependència dels serveis de trànsit aeri.

Garantir que la transferència de control de les aeronaus entre les diverses dependències de trànsit aeri es fa d'una manera àgil i segura.

Proporcionar separacions a les aeronaus de la manera especificada als apartats 4.4.1 i 4.4.2 d'aquest Reglament.

Assignar codis SSR quan correspongui.

Transmetre a les aeronaus de la CAO tota indicació útil sobre la densitat del trànsit, presència de trànsits aeris al seu voltant i, davant d'un risc de col·lisió eventual, ordenar la maniobra evasiva adequada.

Proporcionar, a petició del comandant de l'aeronau/cap de formació o pilot al comandament, dades

per a ajuda a la navegació, informes meteorològics de la ruta i terminals, possibilitats de recuperació als aeròdroms, etc.

Garantir que en cas de pèrdua de contacte ràdio/radar es disposa immediatament de la informació següent:

- Indicatiu, tipus d'aeronau i número de missió;
- última posició coneguda i nivell;
- rumb i nivell assignat;
- condicions de vol;
- destí;
- ETA per a aproximació/penetració i tipus d'aquesta;
- Estat RVSM en cas que pretengui volar en espai RVSM.

4.3 Capítol tercer: Transferències de control.

Es modifiquen els apartats següents:

4.3.2.2 La dependència que transfereix la responsabilitat del control ha d'informar la dependència que accepta el dit control de:

Indicatiu de l'aeronau o formació.

Nombre d'avions i tipus.

Posició.

Rumb, velocitat i altitud de vol.

Codificació IFF/SIF.

Armament i missió (si escau).

Aprovació o no RVSM, en cas que pretengui volar en espai RVSM.

Totes les observacions que siguin rellevants per continuar la missió.

Així mateix, ha de comunicar l'indicatiu de trucada de la dependència acceptant i el canal o freqüència de trucada al comandant de l'aeronau/cap de formació o pilot al comandament, objecte de transferència, i mantenir-se a l'escolta, si és possible, fins que rebi confirmació per part de la dependència acceptant d'haver assumit el control de l'aeronau o formació.

4.3.3.3 Abans que finalitzi la missió a les zones reservades per a instrucció militar, el comandant de l'aeronau o cap de la formació ha de comunicar les seves intencions a la dependència del Sistema de defensa aèria, a fi que aquesta coordini amb l'antelació suficient la seva recuperació a la dependència ATC de la CAO corresponent.

4.4 Capítol quart: Separacions i autoritzacions.

Es modifiquen els apartats següents:

4.4.1.1 Separació horitzontal entre aeronaus CAO:

Quan les aeronaus estiguin sota control radar s'ha d'aplicar la mínima de separació radar de 5 NM, i es pot reduir a 3 NM quan l'autoritat ATS militar ho prescriu.

Quan les aeronaus no estiguin sota control radar s'han d'aplicar les mínimes de separació no radar indicades a l'RCA.

4.4.1.2 Separació vertical entre aeronaus CAO:

Quan les aeronaus estiguin per sota d'FL 290 s'ha d'aplicar la mínima de separació de 1.000 ft.

Quan les aeronaus estiguin per sobre d'FL 290 en espai aeri que no sigui RVSM s'ha d'aplicar la mínima de separació de 2.000 ft.

Quan les aeronaus estiguin en espai aeri RVSM s'ha d'aplicar la mínima de separació següent:

- 1.000 ft entre aeronaus amb aprovació RVSM;
- 2.000 ft entre aeronaus quan almenys una d'aquestes no tingui aprovació RVSM;
- 2.000 ft entre formacions o entre una formació i una altra aeronau amb aprovació RVSM o sense.

4.4.2.1 Amb l'excepció prevista a 4.4.2.2, la separació que han d'aplicar els controladors CAO entre les aeronaus o formacions de la seva circulació i les aeronaus de la CAG, quan hi hagi una coordinació adequada amb la dependència ATC corresponent de la CAG, és la que estableix l'RCA en relació amb el tipus de separació que la dependència ATC de la CAG apliqui.

4.4.2.2 La separació vertical mínima aplicable entre aeronaus d'Estat que operin com a OAT (CAO) i qualsevol altra aeronau que operi com a GAT (CAG), quan ambdues aeronaus estiguin operant dins de l'espai aeri EUR RVSM és de 600 m (2.000 ft).

Això no obstant, en un entorn d'espai aeri on ambdues dependències ATC, civil i militar, tinguin ple coneixement de l'estat d'aprovació RVSM de tot el trànsit implicat, es pot aplicar una separació vertical reduïda de 300 m (1.000 ft), entre una aeronau d'Estat amb aprovació RVSM que opera com a OAT (CAO) i un vol GAT (CAG) amb aprovació RVSM.

El paràgraf anterior permet l'aplicació d'una separació vertical mínima reduïda de 300 m (1.000 ft) entre aeronaus OAT (CAO) i GAT (CAG), o bé quan s'utilitzen sistemes avançats per a coordinació civil-militar, que mostren constantment als seus controladors respectius l'estat d'aprovació RVSM de totes les aeronaus implicades, o quan es du a terme una coordinació oral, incloent-hi informació referent a l'aprovació RVSM de cada aeronau.

8. Llibre vuitè: Servei d'informació aeronàutica militar.

8.1 Capítol primer: Generalitats.

Es modifiquen els apartats següents:

8.1.1.2 El MILAIS reuneix i compila la informació aeronàutica relativa a les bases aèries, aeròdroms, dependències de control, instal·lacions, etc. pertanyents al Ministeri de Defensa.

Això comprèn:

Direcció, coordinació i supervisió de les publicacions d'informació aeronàutica, de caràcter militar, amb les seves esmenes (normals o tipus AIRAC) i suplement publicats per la Divisió AIS d'AENA.

Publicació i distribució dels NOTAM militars (MILNOTAM).

Direcció i coordinació de la publicació de les circulars d'informació aeronàutica referent a la informació de caràcter militar.

8.1.2.1 El Ministeri de Defensa, Exèrcit de l'Aire, és el responsable de la informació aeronàutica militar publicada a l'AIP Espanya, que es generi en:

- Bases aèries d'utilització conjunta amb un aeroport públic d'interès general.
- Bases aèries o aeròdroms oberts al trànsit civil.
- Bases aèries i aeròdroms militars no inclosos en algun dels dos apartats anteriors.
- Qualsevol altra dependència del Ministeri de Defensa no inclosa als apartats anteriors.

8.1.2.4 Són de compliment obligatori per a les aeronaus militars les normes recollides a l'AIP, en les quals figuren tant les regles de la circulació aèria general com les regles de la circulació aèria operativa. A més de les normes anteriors s'han de tenir en compte els suplementes a aquest i els NOTAM/MILNOTAM en vigor.

8.1.2.5 El MILAIS controla que la informació necessària per a la seguretat i l'eficiència de la navegació aèria, generada en l'àmbit del Ministeri de Defensa, es posa a disposició de les:

- Tripulacions aèries.
- Esquadrilles de zona de vols.
- Dependències militars dels serveis ATS.

d) Serveis d'informació aeronàutica dels països OTAN, d'acord amb l'STANAG 7005.

8.1.3 Intercanvi d'informació aeronàutica militar.

8.2 Capítol segon: Publicació d'informació aeronàutica militar.

Es modifiquen els apartats següents:

8.2.1.1 L'AIP és la publicació que conté informació aeronàutica militar de caràcter permanent, i els canvis temporals de llarga durada. Conté informació essencial per a les operacions de les aeronaus.

8.2.1.2 La informació recollida a l'AIP s'ha de presentar com s'indica a continuació:

a) La informació general i de ruta s'inclou als apartats corresponents de GEN i ENR (tom I).

b) La informació militar de les bases aèries obertes al trànsit civil s'inclou als toms II i III.

c) La informació de les bases aèries, aeròdroms i heliports, així com la informació d'ús exclusiu militar, s'inclou al tom IV i la seva distribució és restringida.

8.2.2 Informació que s'ha de publicar.—S'ha de publicar mitjançant algun o diversos dels procediments inclosos als capítols III i IV qualsevol informació que derivi de:

a) Establiment, tancament o canvis importants que afectin les operacions de bases aèries o aeròdroms.

b) Establiment, eliminació i canvis importants que afectin les operacions dels serveis aeronàutics.

c) Establiment o eliminació d'ajuts electrònics i d'una altra classe per a la navegació aèria, i d'aeròdrom. Això comprèn: interrupció o represa de qualsevol servei; canvi de freqüències, canvi en les hores de servei notificades, canvi d'identificació, canvi d'orientació (ajuts direccionals); canvi d'ubicació, augment o disminució en un 50 per 100 o més de potència, canvis en els horaris de les radiodifusions o en el seu contingut, i irregularitat i inseguretat d'operació de qualsevol ajuda electrònica per a la navegació aèria i dels serveis de comunicacions aeroterrestres.

d) Establiment, eliminació o canvis importants en els ajuts visuals.

e) Interrupció o represa del funcionament dels components importants dels sistemes d'il·luminació de bases aèries o aeròdroms.

f) Establiment, eliminació o canvis importants en els procediments dels serveis de navegació aèria.

g) Presència o eliminació de defectes o impediments importants a l'àrea de maniobres.

h) Establiment, eliminació o canvis importants als dispositius de frenada dels avions (barreres).

i) Modificacions i limitacions en el subministrament de combustibles, lubricants i oxigen.

j) Canvis importants a les instal·lacions i els serveis disponibles de recerca i salvament aeri.

k) Establiment, interrupció o represa del servei dels fars de perill que assenyalen obstacles importants per a la navegació aèria.

l) Canvis en les disposicions que requereixin mesures immediates, per exemple, respecte a zones prohibides a causa d'activitats de recerca i salvament aeri.

m) Presència de perills per a la navegació aèria (compresos els obstacles, maniobres militars, exhibicions, competicions, activitats importants de paracaigudisme fora d'emplaçaments promulgats).

n) Erecció, eliminació o modificació d'obstacles importants per a la navegació aèria d'enlairament/ascens, aproximació frustrada, aproximació i a la franja de pista.

ñ) Establiment o suspensió (fins i tot l'activació o desactivació), segons sigui aplicable, de zones prohibides, restringides o perilloses, o canvis al seu caràcter.

o) Assignació, anul·lació o canvi d'indicadors de lloc.
 p) Canvis significatius del nivell de protecció de què normalment es disposa en un aeròdrom per a finalitats de salvament i extinció d'incendis; només quan canviï significativament la capacitat de salvament o extinció d'incendis.

q) Presència, eliminació o canvis importants de condicions perilloses degudes a neu, neu de fosa, gel o aigua a l'àrea de moviment.

8.2.3 Informació que s'ha de difondre amb caràcter local.—La informació que s'esmenta a continuació, en general, es pot divulgar amb caràcter local o verbalment pel controlador de TWR, sense incloure's en cap publicació aeronàutica:

a) Treballs habituals de manteniment en plataforma i carrers de rodada que no afectin la seguretat de moviment de les aeronaus;

b) treballs de senyalització de pistes, quan les operacions d'aeronaus es poden efectuar de manera segura en altres pistes disponibles, o l'equip utilitzat pugui ser retirat quan sigui necessari;

c) obstacles temporals al veïnat dels aeròdroms que no afectin l'operació de les aeronaus;

d) fallada parcial de les instal·lacions d'il·luminació a l'aeròdrom, quan no afecti directament les operacions d'aeronaus;

e) fallada parcial temporal o activació/desactivació de les barreres de frenada dels avions;

f) fallada parcial temporal de les comunicacions aeroterrestres quan se sàpiga que es poden utilitzar freqüències adequades d'alternativa;

g) la manca de serveis de senyals per maniobrar en plataforma i el control de trànsit rodat;

h) el fet que no estiguin en servei els rètols per indicar un emplaçament o un destí o una altra informació a l'àrea de moviment de l'aeròdrom;

i) modificacions de caràcter temporal als serveis mèdics disponibles als aeròdroms (primers ajuts);

j) altra informació de naturalesa anàlogament temporal que no afecti directament l'operació de les aeronaus.

8.3 Capítol tercer: Esmenes a l'AIP.

Es aplicable el que estableix l'RCA.

8.4 Capítol quart: Informació temporal.

Es modifiquen els apartats següents:

8.4.1.1 Tota informació aeronàutica de caràcter temporal s'ha de publicar mitjançant suplementos a l'AIP (AIP SUP), NOTAM o MILNOTAM. Quan la informació afecti notablement les operacions aèries, s'han de publicar els AIRAC SUP.

8.4.1.3 L'activació de zones per a grans exercicis nacionals o internacionals s'ha de fer mitjançant suplementos a l'AIP Espanya i s'ha de publicar almenys amb 4 setmanes d'antelació. Quan no es pugui publicar amb aquesta antelació, es pot publicar un MILNOTAM/NOTAM, i posteriorment el suplement corresponent, en cas que la informació exigeixi la publicació de gràfics.

8.4.2 Suplementos a l'AIP (AIP SUP).

8.4.2.2 Les pàgines dels suplementos s'han de numerar consecutivament basats en l'any civil.

8.4.3.3 El MILAIS ha de comunicar a l'AIS Espanya la informació de caràcter militar que, pel fet d'afectar la circulació aèria general, s'ha de publicar a les sèries de l'AIP Espanya:

Sèrie A. Distribució internacional.

Sèrie C. Distribució nacional.

8.4.3.5 Els MILNOTAM/NOTAM per notificar que no estan en servei els ajuts a la navegació aèria, instal·lacions o serveis de comunicacions, sempre que sigui possible, han de donar una idea del període en què estaran fora de servei o del temps en què s'espera restablir el servei.

8.4.4.1 Cada informació temporal s'ha de distribuir com a MILNOTAM, com a AIP SUP, o per ambdós procediments.

8.4.4.2 La informació distribuïda com a MILNOTAM s'ha de reemplaçar per un AIP SUP quan sigui probable que la durada de les circumstàncies notificades passi de tres mesos, o que el MILNOTAM hagi estat en vigor durant tres mesos.

8.5 Capítol cinquè: Circulars d'informació aeronàutica militar (AIC).

Es modifiquen els següents apartats:

8.5.1.1 S'inicia una AIC d'informació de caràcter militar sempre que sigui necessari publicar la informació aeronàutica que no s'ajusti als requisits de:

a) Les especificacions requerides per incloure-ho en una publicació d'informació aeronàutica, o

b) les especificacions requerides per iniciar un MILNOTAM.

8.5.2.1 La publicació d'una AIC de caràcter militar no eximeix de les obligacions que estableixen els capítols 3 i 4.

8.5.2.2 Les AIC de caràcter militar s'han d'expedir en forma impresa. A cada AIC de caràcter militar se li ha d'assignar un número de sèrie que ha de ser consecutiu i s'ha de basar en l'any natural.

8.5.2.3 El MILAIS ha de seleccionar les AIC de caràcter militar que hagin de tenir distribució internacional. Les AIC han de tenir la mateixa distribució internacional que els AIP SUP.

8.5.2.4 S'ha d'expedir, almenys una vegada l'any, una llista recapitulativa de les circulars d'informació aeronàutica vigents.

8.6 Capítol sisè: Informació anterior i posterior al vol.

Es modifiquen els següents apartats:

8.6.1.1 La informació aeronàutica indispensable per a la seguretat, la regularitat i l'eficiència de la navegació aèria s'ha de subministrar al personal d'operacions de vol, a les tripulacions i als serveis encarregats de donar informació abans del vol.

8.6.1.2 Aquesta informació ha d'incloure:

a) Publicacions d'informació aeronàutica (AIP i SUP);

b) NOTAM i MILNOTAM, desxifrats quan sigui necessari;

c) circulars d'informació aeronàutica (AIC tant de caràcter civil com militar); i

d) mapes i cartes.

ANNEX A
Taules de nivells de creuer

Los nivells de creuer que s'han d'observar quan ho exigeixi aquest Reglament són els següents:

1. A les àrees en què, en virtut d'acords regionals de navegació aèria i de conformitat amb les condicions especificades en aquests acords, s'apliqui una separació vertical mínima de 300 metres (1.000 peus) entre FL 290 i FL 410 inclusivament*.

(TAULA 1)

*Derrota ***

De 000° a 179° ***						De 180° a 359° ***					
Vols IOFR			Vols OVFR			Vols IOFR			Vols OVFR		
FL	Altitud/altituds		FL	Altitud/altituds		FL	Altitud/altituds		FL	Altitud/altituds	
	M	FT		M	FT		M	FT		M	FT
-90	—	—	—	—	—	0	—	—	—	—	—
10	300	1.000	—	—	—	20	600	2.000	—	—	—
30	900	3.000	35	1.050	3.500	40	1.200	4.000	45	1.350	4.500
50	1.500	5.000	55	1.700	5.500	60	1.850	6.000	65	2.000	6.500
70	2.150	7.000	75	2.300	7.500	80	2.450	8.000	85	2.600	8.500
90	2.750	9.000	95	2.900	9.500	100	3.050	10.000	105	3.200	10.500
110	3.350	11.000	115	3.500	11.500	120	3.650	12.000	125	3.800	12.500
130	3.950	13.000	135	4.100	13.500	140	4.250	14.000	145	4.400	14.500
150	4.550	15.000	155	4.700	15.500	160	4.900	16.000	165	5.050	16.500
170	5.200	17.000	175	5.350	17.500	180	5.500	18.000	185	5.650	18.500
190	5.800	19.000	195	5.950	19.500	200	6.100	20.000	205	6.250	20.500
210	6.400	21.000	215	6.550	21.500	220	6.700	22.000	225	6.850	22.500
230	7.000	23.000	235	7.150	23.500	240	7.300	24.000	245	7.450	24.500
250	7.600	25.000	255	7.750	25.500	260	7.900	26.000	265	8.100	26.500
270	8.250	27.000	275	8.400	27.500	280	8.550	28.000	285	8.700	28.500
290	8.850	29.000	—	—	—	300	9.150	30.000	—	—	—
310	9.450	31.000	—	—	—	320	9.750	32.000	—	—	—
330	10.050	33.000	—	—	—	340	10.350	34.000	—	—	—
350	10.650	35.000	—	—	—	360	10.950	36.000	—	—	—
370	11.300	37.000	—	—	—	380	11.600	38.000	—	—	—
390	11.900	39.000	—	—	—	400	12.200	40.000	—	—	—
410	12.500	41.000	—	—	—	430	13.100	43.000	—	—	—
450	13.700	45.000	—	—	—	470	14.350	47.000	—	—	—
490	14.950	49.000	—	—	—	510	15.550	51.000	—	—	—
Etc.	Etc.	Etc.	—	—	—	Etc.	Etc.	Etc.	—	—	—

* Excepte quan, en virtut d'acords regionals de navegació aèria, es prescriu una taula modificada de nivells de creuer basada en una separació vertical nominal mínima de 300 m (1.000 ft) per ser utilitzada, en condicions especificades, per aeronaus que volin per sobre de l'FL 410 dins de sectors determinats de l'espai aeri.

** Derrota magnètica o en zones polars a latituds de més de 70° i dins de les prolongacions dins d'aquestes zones que puguin prescriure les autoritats ATS competents, derrotes de quadrícula, segons determini una xarxa de línies paral·leles al meridià de Greenwich superposada a una carta esterogràfica polar, en la qual la direcció cap al Pol Nord s'empra com a nord de quadrícula.

*** Excepte quan, en virtut d'acords regionals de navegació aèria, es prescriu que de 090° a 269° i 270° a 089° es destinin a atendre les direccions predominants del trànsit i s'especifiquin els corresponents procediments de trànsit apropiats.

2. A les altres àrees:

(TAULA 2)

Derrota *

De 000° a 179° **						De 180° a 359° **					
Vols IOFR			Vols OVFR			Vols IOFR			Vols OVFR		
FL	Altitud/altituds		FL	Altitud/altituds		FL	Altitud/altituds		FL	Altitud/altituds	
	M	FT		M	FT		M	FT		M	FT
-90	—	—	—	—	—	0	—	—	—	—	—
10	300	1.000	—	—	—	20	600	2.000	—	—	—
30	900	3.000	35	1.050	3.500	40	1.200	4.000	45	1.350	4.500
50	1.500	5.000	55	1.700	5.500	60	1.850	6.000	65	2.000	6.500
70	2.150	7.000	75	2.300	7.500	80	2.450	8.000	85	2.600	8.500
90	2.750	9.000	95	2.900	9.500	100	3.050	10.000	105	3.200	10.500
110	3.350	11.000	115	3.500	11.500	120	3.650	12.000	125	3.800	12.500
130	3.950	13.000	135	4.100	13.500	140	4.250	14.000	145	4.400	14.500
150	4.550	15.000	155	4.700	15.500	160	4.900	16.000	165	5.050	16.500
170	5.200	17.000	175	5.350	17.500	180	5.500	18.000	185	5.650	18.500
190	5.800	19.000	195	5.950	19.500	200	6.100	20.000	205	6.250	20.500
210	6.400	21.000	215	6.550	21.500	220	6.700	22.000	225	6.850	22.500
230	7.000	23.000	235	7.150	23.500	240	7.300	24.000	245	7.450	24.500
250	7.600	25.000	255	7.750	25.500	260	7.900	26.000	265	8.100	26.500
270	8.250	27.000	275	8.400	27.500	280	8.550	28.000	285	8.700	28.500
290	8.850	29.000	300	9.150	30.000	310	9.450	31.000	320	9.750	32.000
330	10.050	33.000	340	10.350	34.000	350	10.650	35.000	360	10.950	36.000
370	11.300	37.000	380	11.600	38.000	390	11.900	39.000	400	12.200	40.000
410	12.500	41.000	420	12.800	42.000	430	13.100	43.000	440	13.400	44.000
450	13.700	45.000	460	14.000	46.000	470	14.350	47.000	480	14.650	48.000
490	14.950	49.000	500	15.250	50.000	510	15.550	51.000	520	15.850	52.000
Etc.	Etc.	Etc.	Etc.	Etc.	Etc.	Etc.	Etc.	Etc.	Etc.	Etc.	Etc.

* Derrota magnètica o en zones polars a latituds de més de 70° i dins de les prolongacions dins d'aquestes zones que puguin prescriure les autoritats ATS competents, derrotes de quadrícula, segons determini una xarxa de línies paral·leles al meridià de Greenwich superposada a una carta estereogràfica polar, en la qual la direcció cap al Pol Nord s'empra com a nord de quadrícula.

** Excepte quan, en virtut d'acords regionals de navegació aèria, es prescriu que de 090° a 269° i 270° a 089° es destinin a atendre les direccions predominants del trànsit i s'especifiquin els corresponents procediments de trànsit apropiats.