

Article 11. *Entrada en vigor.*

En compliment del Conveni de Santa Cruz de la Sierra constituït de la SEGIB, aquest Estatut s'ha d'aprovar en la XIV Cimera de San José de Costa Rica.

El present Estatut entra en vigor en la data en què ho faci el Conveni de Santa Cruz de la Sierra constituït de la SEGIB, sense detriment dels procediments interns de cada Estat membre.

Article 12. *Esmenes.*

Tota esmena al present Estatut ha de ser aprovada per la Cimera Iberoamericana, sobre la base de les recomanacions que proposi la Reunió de Ministres de Relacions Exteriors.

## Disposició transitòria primera.

A tots els efectes legals, la Secretaria General Iberoamericana (SEGIB) succeeix a la Secretaria de Cooperació Iberoamericana (SECIB) en els seus drets i obligacions. La SECIB continua exercint les seves funcions fins a l'entrada en vigor del Conveni de Santa Cruz de la Sierra constituït de la Secretaria General Iberoamericana. Mentre no sigui aprovat el primer pressupost anual de la SEGIB, el secretari general disposa de la seu i dels recursos humans i materials de la SECIB.

## Disposició transitòria segona.

Des del moment de la seva designació, el secretari general pot realitzar les activitats necessàries per posar en marxa la Secretaria.

## Disposició transitòria tercera.

El secretari general ha de comunicar per via diplomàtica als ministres de Relacions Exteriors iberoamericans el nomenament del personal directiu de la Secretaria General, i sotmetre a la seva aprovació les seves primeres disposicions en matèria pressupostària.

Aprovat a San José, Costa Rica, el dia 20 de novembre de 2004.

El present Estatut va entrar en vigor de forma general i per a Espanya el 2 de setembre de 2005, de conformitat amb el que estableix el seu article 11.

Es fa públic per a coneixement general.

Madrid, 12 de setembre de 2005.—El secretari general tècnic del Ministeri d'Afers Exteriors i de Cooperació, Francisco Fernández Fábregas.

## MINISTERI DE LA PRESIDÈNCIA

**15637** *ORDRE PRE/2912/2005, de 19 de setembre, per la qual s'introdueixen modificacions de caràcter tècnic en el Reglament de circulació aèria, aprovat pel Reial decret 57/2002, de 18 de gener, relatives a la navegació d'àrea, la utilització de transponedors de radar secundari i fraseologia, així com per a la realització d'operacions especials amb aeronaus d'ala fixa.* («BOE» 227, de 22-9-2005.)

El Reglament de circulació aèria aprovat pel Reial decret 57/2002, de 18 de gener, dictat en desplegament de la Llei 48/1960, de 21 de juny, de navegació aèria, va incorporar al nostre ordenament jurídic diversos annexos i documents de l'Organització d'Aviació Civil Internacional

(OACI), entre els quals hi ha el Document 7030 (Procediments Suplementaris Regionals) i el Document 4444 (Procediments per als Serveis de Navegació Aèria –Gestió de Trànsit Aeri–), que han estat modificats per aquesta Organització en aspectes relatius a la navegació d'àrea (RNAV), la utilització de transponedors de radar secundari i la fraseologia, modificacions, que també han de ser incorporades al Reglament de circulació aèria.

D'altra banda, aquest Reglament únicament preveu operacions especials per als helicòpters d'Estat en missions tàctiques (militars, policia i duana), els de recerca i salvament, els de transport sanitari d'urgència i evacuacions, i els de serveis contra incendis.

No obstant això, els actuals avenços tecnològics possibiliten una millora en el compliment d'aquestes missions mitjançant la utilització d'aeronaus d'ala fixa. Les prestacions pròpies dels avions tenen avantatges operatius davant dels helicòpters en algunes missions, perquè el fet de tenir més velocitat i autonomia els permet àrees més grans d'operació que en el cas dels helicòpters. A més, la utilització d'avions incrementa l'operativitat dels serveis contra incendis en disposar d'una flota d'aeronaus més gran, alhora que permet l'operació en condicions meteorològiques adverses per a la utilització dels helicòpters.

Aquesta Ordre, que té per objecte la modificació del Reglament de circulació aèria per adoptar les modificacions de l'OACI abans assenyalades, així com per regular la utilització d'avions (aeronaus d'ala fixa) en operacions especials, es dicta a l'empara de l'habilitació que conté la disposició final primera del Reial decret 57/2002, que faculta els ministres de Foment i de Defensa per introduir, en matèria d'aviació, totes les modificacions de caràcter tècnic que siguin necessàries per a l'adaptació de les operacions de vol a les innovacions tècniques que es produeixin, i especialment segons el que disposa la normativa que contenen els annexos d'OACI i els tractats i convenis internacionals dels quals Espanya és part.

En la seva elaboració han estat escoltats els sectors afectats i n'ha emès el preceptiu informe la Comissió Interministerial entre Defensa i Foment, d'acord amb el que preveu l'article 6 de la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria.

En virtut d'això, a proposta de la ministra de Foment i del ministre de Defensa, d'acord amb el Consell d'Estat, disposo:

*Article únic. Modificació del Reglament de circulació aèria aprovat pel Reial decret 57/2002, de 18 de gener.*

El Reglament de circulació aèria aprovat pel Reial decret 57/2002, de 18 de gener, queda modificat de la manera següent:

U. Al Llibre primer s'introdueixen les definicions següents:

«Carta operacional.

Carta que recull l'acord subscrit entre l'Estat Major de l'Exèrcit de l'Aire, la Direcció General d'Aviació Civil i el director general o càrrec equivalent de l'organisme públic encarregat de les operacions, en què es puntualitzen les condicions, els mitjans i els procediments necessaris per regular la cooperació mútua o la forma de dur a terme determinades operacions especials per a la realització de missions d'interès públic, que per la seva urgència o característiques es puguin veure afectades per l'estricta observació del Reglament de circulació aèria.

Operacions especials.

S'anomenen operacions especials les que, per motius d'interès públic duen a terme aeronaus en compliment d'una carta operacional, degudament aprovada pels orga-

nismes competents, en la qual s'estableixen els criteris d'operació i les exempcions a qualsevol de les disposicions que conté el Reglament de la circulació aèria, derivades de la urgència o les característiques de la missió encomanada.»

Dos. Al Llibre segon s'introdueix l'apartat 2.3.9 «Operacions especials», que queda redactat de la manera següent:

#### «2.3.9 Operacions especials.

Es cataloguen com a operacions especials les realitzades per aeronaus en:

- a) Missions militars de qualsevol naturalesa.
- b) Missions de policia pròpies de les Forces de Seguretat de l'Estat i de les policies autonòmiques que tinguin delegades aquestes competències.
- c) Missions de vigilància i persecució del trànsit en carreteres.
- d) Missions de vigilància i persecució duanera sobre terra o mar.
- e) Totes aquelles que es portin a terme per a la realització de missions de:

- 1r Recerca i salvament marítim o terrestre.
- 2n Transport sanitari d'urgència.
- 3r Evacuacions.
- 4t Serveis d'extinció d'incendis.

Els operadors de les aeronaus que duen a terme aquestes missions, totalment o parcialment, han de disposar d'una "carta operacional" degudament justificada i aprovada, en la qual s'estableixin els criteris d'operació i les possibles exempcions a les normes establertes.

La "carta operacional" ha de contenir com a mínim la informació següent:

- a) Característiques i justificació de les operacions especials que s'han de dur a terme en el compliment de les missions que l'organisme sol·licitant té assignades.
- b) Identificació de les exempcions al Reglament de circulació aèria necessàries per al compliment de les missions especials.
- c) Identificació dels aeròdroms i els heliports permanents i eventuals, horari operatiu, comunicacions i centre de coordinació.
- d) Procediments de coordinació amb la corresponent dependència de control de trànsit aeri.
- e) Dades relatives a la flota d'aeronaus, pilots, permisos administratius a les empreses.

S'entén que les exempcions al Reglament de circulació aèria incloses en una carta operacional es poden atorgar en qualsevol de les disposicions que conté el Reglament de circulació aèria, sempre que siguin imprescindibles per al compliment eficaç i segur de les operacions especials objecte d'aquesta carta operacional, amb motiu de les exigències plantejades per a la realització d'aquestes operacions.

Les aeronaus no es poden ajustar a aquestes exempcions quan no estiguin realitzant les operacions especials que s'especifiquen a la carta operacional corresponent.»

Tres. Es modifica l'apartat 3.2.7 del capítol 2 del Llibre tercer, que queda redactat de la manera següent:

«3.2.7 Navegació d'Àrea (RNAV) i Performance de Navegació Requerida (RNP).

En virtut d'acords regionals de navegació aèria, s'han d'establir els procediments aplicables per a les operacions amb navegació d'àrea (RNAV) i Performance de Navegació Requerida (RNP) a les FIR/UIR Barcelona, les Canàries i Madrid, i, en particular, els que s'especifiquen a continuació.

Nota.—A les aeronaus d'Estat no equipades amb RNAV els és aplicable el que estableix el paràgraf 3.2.7.9.

#### 3.2.7.1 Aplicació de procediments RNAV.

##### 3.2.7.1.1 Operacions en TMA.

3.2.7.1.1.1 Llevat del que indiquen els apartats 3.2.7.1.1.2 i 3.2.7.1.1.3, només les aeronaus equipades amb RNAV amb capacitat per mantenir la derrota amb una precisió lateral de  $\pm 1$  NM (2 vegades la desviació estàndard) i capacitat de determinar la seva posició horitzontal amb una precisió suficient que assegurí el requisit de manteniment en la derrota i que disposin de les funcionalitats i l'aprovació operacional corresponents, poden volar sota regles IFR procediments RNAV en àrea terminal (1). Aquest equip RNAV es designa d'ara endavant de Navegació d'Àrea de Precisió (P-RNAV).

Nota.—Els requisits funcionals i per a l'aprovació operacional corresponent a P-RNAV estan recollits en el document: JAA (Joint Aviation Authorities) TGL (Temporary Guidance Leaflet) No 10 o equivalent.

(1) En aquest context, els procediments d'àrea terminal exclouen els trams d'aproximació final i frustrada.

3.2.7.1.1.2 Les aeronaus equipades amb RNAV amb capacitat per mantenir la derrota amb una precisió lateral de  $\pm 5$  NM (2 vegades la desviació estàndard) i capacitat de determinar la seva posició horitzontal amb una precisió suficient que assegurí el requisit de manteniment en la seva derrota i que disposin de les funcionalitats i l'aprovació operacional corresponents, designades d'ara endavant de Navegació d'Àrea Bàsica B-RNAV, poden fer ús de segments o rutes RNAV de sortida i arribada quan es compleixin els criteris següents:

- a) La part B-RNAV de la ruta ha d'estar:

- 1) Per damunt de l'altitud mínima de vol corresponent (com ara l'Altitud Mínima de Sector, l'Altitud Mínima de Guia Vectorial Radar, etc.); i
- 2) Ha d'estar d'acord amb els criteris establerts en els PANS-OPS d'OACI (Doc. 8168 d'OACI) per a operacions en ruta; i
- 3) Ha d'estar conforme amb els principis de disseny de rutes B-RNAV; (1).

b) Els procediments de sortida han de ser convencionals (no-RNAV) fins a un fix convencional (o una altitud mínima). Més enllà d'aquest fix (o altitud mínima) el procediment B-RNAV pot ser establert d'acord amb el criteri a) assenyalat anteriorment; i

c) La part B-RNAV de la ruta d'arribada ha d'acabar en un fix convencional d'acord amb els criteris anteriors. Més enllà d'aquest punt l'arribada s'ha de completar per un procediment convencional (no-RNAV) o per mitjà de vectors radar; i

d) S'han de tenir en compte els procediments operatius de determinats usuaris que poden afectar l'operativitat del sistema (com, per exemple, posicionament inicial en pista, altituds mínimes d'acoblament del sistema automàtic de control de vol, etc.) (2); i

e) Els procediments d'arribada i sortida que puguin ser volats per aeronaus B-RNAV han d'estar identificats explícitament com a aprovats per a aplicació de B-RNAV.

Nota.—Per complir els requisits B-RNAV, les aeronaus han d'estar aprovades d'acord amb la JAA ACJ 20X4 (coneguda anteriorment com a JAATGL No 2, revisió 1) o equivalent.

- (1) Vegeu «Altituds mínimes de vol», apartat 3.2.21.

(2) L'exploador ha d'observar i procedir consegüentment amb les limitacions que es puguin recollir en la documentació rellevant de l'aeronau (com ara manuals de vol o els seus suplementos) en relació amb l'aplicació de la B-RNAV en àrea terminal.

3.2.71.1.3 Les aeronaus equipades amb RNAV basada en GNSS poden utilitzar únicament procediments RNAV designats GNSS i en els quals s'identifiqui que no es requereix aprovació P-RNAV per operar aquests procediments.

Nota.–Per complir el requisit de RNAV basada en GNSS, les aeronaus han d'estar aprovades d'acord amb la JAA ACJ 20X5 (coneguda anteriorment com a TGL No 3, revisió 1) o equivalent.

La designació de procediments RNAV GNSS requereix el compliment de tots els requisits que l'autoritat competent determini, incloent-hi els relatius a la infraestructura en terra, d'acord amb els estàndards i els acords internacionals que els afectin, en particular la JAA ACJ 20X5.

### 3.2.71.2 Operacions en ruta.

3.2.71.2.1 Únicament les aeronaus aprovades per a operacions B-RNAV poden planificar operacions IFR en les rutes ATS de les regions d'informació de vol / regions superiors d'informació de vol (FIR/UIR) d'acord amb 3.2.72.2. Les operacions de les aeronaus que no estan equipades amb RNAV, però que tenen una precisió de navegació que satisfà els requisits RNP 5, s'han de limitar a les rutes ATS que l'autoritat competent designi dins de l'espai aeri inferior, de conformitat amb l'apartat 3.2.71.2.2.

3.2.71.2.2 Mentre estiguin disponibles les estacions onmidireccionals VHF (VOR), les aeronaus que disposin d'un únic sistema RNAV que no compleixi la continuïtat mitjana de servei del 99,99 per 100 del temps de vol, poden ser aprovades per a operacions B-RNAV sempre que aquestes aeronaus disposin d'equips VOR i DME.

Nota.–L'autoritat competent pot designar rutes interiors dins de l'espai aeri inferior per a aeronaus que no tinguin equip RNAV i que tinguin una precisió de navegació que satisfà els requisits RNP 5.

### 3.2.72 Àmbit d'aplicació.

3.2.72.1 El que està previst respecte a P-RNAV s'ha d'aplicar per a procediments RNAV en àrea terminal, excloent-hi els trams d'aproximació final i frustrada.

3.2.72.2 El que preveu 3.2.71.2 s'aplica a les operacions realitzades d'acord amb les regles IFR en tota la xarxa de rutes ATS de les FIR/UIR de Barcelona, les Canàries i Madrid, notificades per l'autoritat competent.

### 3.2.73 Compliment.

3.2.73.1 L'Estat de matrícula o l'Estat de l'explotador, segons correspongui, ha de verificar el compliment del requisit de navegació.

Nota.–El text d'orientació relatiu als requisits de navegació associats amb les operacions B-RNAV està contingut a la JAA ACJ 20X4, i per a les operacions P-RNAV, a la JAA Temporary Guidance Leaflet 10.

### 3.2.74 Designació de rutes RNAV.

3.2.74.1 Tots els procediments instrumentals normalitzats de sortides i arribades RNAV han de ser adequadament designats com a RNAV de conformitat amb el que disposa l'apèndix N del Reglament de la circulació aèria, complementat, si s'escau, amb el Document 8168 (PANS-OPS) i annex 11, apèndix 3, d'OACI.

3.2.74.2 Totes les altres rutes RNAV han de ser designades de conformitat amb el que disposa l'apèndix N del Reglament de la circulació aèria, complementat, si s'escau, amb l'annex 11, apèndix 1, d'OACI.

### 3.2.75 Planificació de vol.

3.2.75.1 Els explotadors d'aeronaus aprovades per a operacions B-RNAV, com indica el paràgraf 3.2.71.1.2, han d'incloure la lletra «R» a la casella 10 del pla de vol.

3.2.75.2 A més de la lletra «R», els explotadors d'aeronaus aprovades per a operacions P-RNAV, com indica el paràgraf 3.2.71.1.1, també han d'incloure la lletra «P» a la casella 10 del pla de vol.

Nota.–Els operadors han de complir els requisits relatius a la inclusió de l'equipament de l'aeronau en els plans de vol repetitius (RPL).

3.2.75.3 Quan una fallada o degradació afecti l'aeronau de manera que no sigui possible complir les funcionalitats i els requisits de precisió P-RNAV expressades en el paràgraf 3.2.71.1.1 abans de la sortida, l'explotador de l'aeronau no ha d'inserir la lletra «P» a la casella 10 del pla de vol. Conseqüentment, per a un vol per al qual el pla de vol hagi estat presentat, s'ha de presentar un nou pla de vol i s'ha de cancel·lar l'anterior. Per a un vol que operi d'acord amb un pla de vol repetitiu (RPL), el pla de vol repetitiu ha de ser cancel·lat i s'ha de presentar un nou pla de vol apropiat.

3.2.75.4 A més, quan una fallada o degradació afecti l'aeronau de manera que no sigui possible complir les funcionalitats i els requisits de precisió B-RNAV expressats en el paràgraf 3.2.71.1.2 abans de la sortida, l'explotador de l'aeronau no ha d'inserir les lletres «S», «R» o «P» a la casella 10 del pla de vol. Com que aquests vols requereixen una actuació especial per part de l'ATC, la casella 18 del pla de vol ha de contenir STS/RNAVINOP. Conseqüentment, per a un vol per al qual el pla de vol hagi estat presentat, s'ha de presentar un nou pla de vol i cancel·lar l'anterior. Per a un vol que operi d'acord amb un pla de vol repetitiu (RPL), el pla de vol repetitiu ha de ser cancel·lat i s'ha de presentar un nou pla de vol apropiat.

### 3.2.76 Altituds mínimes de vol per a operacions en rutes RNAV.

Llevat que una aeronau en vol IFR estigui rebent guia vectorial radar per l'ATC, el pilot és responsable de la separació dels obstacles. Per tant, la utilització de RNAV no eximeix els pilots de la responsabilitat d'assegurar-se que qualsevol autorització o instrucció ATC sigui segura sobre això. L'ATC ha d'assignar nivells que coincideixin o estiguin per damunt de les altituds mínimes de vol establertes.

### 3.2.77 Procediments per a operacions en rutes RNAV.

3.2.77.1 S'ha de comprovar el funcionament correcte del sistema RNAV de l'aeronau abans d'entrar, i durant les operacions, en una ruta RNAV. Això ha d'incloure la confirmació que:

- La ruta és conforme a l'autorització; i
- La precisió de navegació RNAV de l'aeronau compleix els requisits de precisió de navegació dels procediments RNAV de ruta, entrada o sortida, segons correspongui.

3.2.77.2 Quan una aeronau no pugui complir els requisits indicats a 3.2.71.1.1 o 3.2.71.1.2, segons es requereixi per a la ruta o el procediment RNAV, com a conseqüència d'una fallada o degradació del sistema RNAV, el pilot ha de sol·licitar una autorització revisada.

Nota.–Vegeu la fraseologia recollida a 3.2.78.1.

3.2.77.3 Les mesures subsegüents del control del trànsit aeri respecte a una aeronau que no pugui complir els requisits especificats a 3.2.71.1.1 o 3.2.71.1.2, a causa de la fallada o degradació del sistema RNAV, depenen de la naturalesa de la fallada notificada i de la situació general del trànsit. Moltes vegades poden continuar les operacions de conformitat amb l'autorització ATC vigent. Quan això no es pugui fer, es pot sol·licitar una autorització revisada per tornar a la navegació VOR/DME.

3.2.7.7.4 Per a operacions en rutes de sortida i arribada RNAV, quan s'hagi expedit una autorització ATC per a un procediment RNAV per al qual l'aeronau no estigui aprovada, el pilot n'ha d'informar l'ATC, el qual ha de proporcionar una ruta alternativa.

Nota.—Vegeu la fraseologia recollida a 3.2.7.8.1.

3.2.7.7.5 Si una aeronau no pot complir els requisits especificats a l'apartat 3.2.7.1.1.2. com a resultat de la fallada o degradació del sistema RNAV que sigui detectada abans de la sortida d'un aeròdrom on no és possible fer-ne la reparació, s'hauria de permetre a l'aeronau dirigir-se a l'aeròdrom apropiat més proper on es pugui fer la reparació. Quan es doni l'autorització a aquest vol, l'ATC ha de tenir en consideració el trànsit existent i previst, i pot modificar l'hora de sortida, el nivell de vol o la ruta prevista del vol. Es poden fer ajustaments posteriors segons sigui necessari en el transcurs del vol.

### 3.2.7.8 Procediments ATC.

#### 3.2.7.8.1 Fraseologia.

3.2.7.8.1.1 Si un procediment RNAV de sortida o arribada que ha estat assignat però que no pot ser acceptat pel pilot a causa de l'equip RNAV o a circumstàncies associades a l'operació, el pilot n'ha d'informar l'ATC immediatament fent ús de la frase:

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

IMPOSSIBLE SORTIDA (o ARRIBADA) (designador) A CAUSA DEL TIPUS RNAV.

3.2.7.8.1.2 Si per qualsevol altre motiu, el pilot no pot complir el procediment d'àrea terminal assignat, el pilot n'ha d'informar l'ATC immediatament fent ús de la frase:

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

IMPOSSIBLE SORTIDA (o ARRIBADA) (designador) (motius).

3.2.7.8.1.3 Si l'ATC no pot assignar un procediment RNAV de sortida o arribada sol·licitat pel pilot, per raons associades amb el tipus d'equip RNAV a bord que indica l'FPL/CPL, l'ATC n'ha d'informar el pilot fent ús de la frase següent:

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

IMPOSSIBLE CONCEDIR SORTIDA (o ARRIBADA) (designador) A CAUSA DEL TIPUS RNAV.

3.2.7.8.1.4 Si per qualsevol altra raó, l'ATC no pot assignar un procediment de sortida o arribada sol·licitat pel pilot, l'ATC n'ha d'informar el pilot fent ús de la frase:

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

IMPOSSIBLE CONCEDIR SORTIDA (o ARRIBADA) (designador) (motius).

3.2.7.8.1.5 L'ATC ha de demanar confirmació de la capacitat del pilot per acceptar un procediment RNAV de sortida o arribada específic mitjançant la fraseologia següent:

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

CONFIRMI SI POT SORTIDA (o ARRIBADA) (designador).

#### 3.2.7.8.2 Degradació del sistema RNAV.

3.2.7.8.2.1 Si, com a resultat de la fallada o la degradació del sistema RNAV,

a) detectat després de la sortida, l'aeronau no pot complir els requisits de l'apartat 3.2.7.1.1.1.; o

b) detectat abans o després de la sortida, l'aeronau no pot complir els requisits de l'apartat 3.2.7.1.1.2, s'apliquen els procediments ATC següents.

#### 3.2.7.8.2.2 Missatges de coordinació.

a) Coordinació assistida per ordinador dels missatges d'estimació. En el cas de missatges automatitzats que no continguin la informació proporcionada a la casella 18 del pla de vol, la dependència/unitat ATC transferidora n'ha d'informar la dependència/unitat ATC receptora complementant oralment el missatge ACT amb la frase «RNAV FORA DE SERVEI» (RNAV OUT OF SERVICE) després del distintiu de trucada de l'aeronau afectada.

b) Coordinació oral dels missatges d'estimació. Quan s'utilitzi la coordinació oral, la dependència/unitat ATC transferidora ha d'incloure la frase «RNAV FORA DE SERVEI» (RNAV OUT OF SERVICE) al final del missatge.

#### 3.2.7.8.2.3 Fraseologia.

3.2.7.8.2.3.1 El pilot ha d'incloure, immediatament després del distintiu de trucada de l'aeronau, la frase «IMPOSSIBLE RNAV A CAUSA D'EQUIP» (UNABLE RNAV DUE EQUIPMENT) després de la fallada o degradació del sistema RNAV cada vegada que estableixi contacte inicial amb una freqüència ATC.

#### 3.2.7.8.2.4 Autoritzacions ATC.

3.2.7.8.2.4.1 Respecte a la fallada o degradació del sistema RNAV en vol, mentre l'aeronau estigui operant en una ruta ATS que requereixi l'ús de B-RNAV:

a) l'aeronau ha de ser autoritzada a volar per rutes ATS definides per VOR/DME; o

b) si aquestes rutes no estan disponibles, l'aeronau ha de ser autoritzada a volar per mitjà de radioajudes convencionals, és a dir, VOR/DME; o

c) quan no es disposi dels procediments anteriors, l'ATC, quan sigui possible ha de proporcionar a l'aeronau vectors radar fins que l'aeronau pugui reprendre la navegació.

Nota.—Quan l'aeronau sigui autoritzada d'acord amb a) o b) pot requerir, quan sigui possible, seguiment radar continu per la dependència ATC corresponent.

3.2.7.8.2.4.2 Respecte a la fallada o degradació del sistema RNAV en vol, d'una aeronau que estigui operant un procediment de sortida o arribada que requereixi la utilització de RNAV:

a) S'han de proporcionar vectors radar a l'aeronau fins que aquesta pugui reprendre la navegació, o

b) L'aeronau ha de ser autoritzada a volar per mitjà de radioajudes convencionals, és a dir, VOR/DME.

3.2.7.9 Procediments ATC per a aereaus d'Estat no equipades amb RNAV però que compleixin una precisió de navegació RNP 5.

#### 3.2.7.9.1 Instruccions per emplenar el pla de vol.

3.2.7.9.1.1 Els operadors d'aereaus d'Estat no equipades amb RNAV no han d'inserir les lletres «S», «R» o «P» a la casella 10 del pla de vol.

3.2.7.9.1.2 Com que aquests vols requereixen una atenció especial per part de l'ATC, a la casella 18 del pla de vol s'ha d'inserir «STS/NONRNAV».

#### 3.2.7.9.2 Coordinació de missatges.

3.2.7.9.2.1 Coordinació assistida per ordinador dels missatges d'estimació. En cas de missatges automatitzats

que no continguin la informació proporcionada a la casella 18 del pla de vol, la dependència/unitat ATC que els expedeixi ha d'informar la dependència/unitat de control de trànsit aeri receptora complementant oralment el missatge ACT amb la frase «RNAV-NEGATIU» (NEGATIVE-RNAV) després del distintiu de trucada de l'aeronau en qüestió.

3.2.79.2.2 Coordinació oral dels missatges d'estimació. Quan s'utilitzi la coordinació oral, la dependència ATC que expedeix el missatge ha d'incloure la frase «RNAV-NEGATIU» (NEGATIVE-RNAV) al final del missatge.

3.2.79.2.3 Fraseologia.

3.2.79.2.3.1 El pilot ha d'incloure la frase «RNAV-NEGATIU» (NEGATIVE-RNAV) immediatament després del distintiu de trucada de l'aeronau cada vegada que estableixi contacte inicial amb una freqüència ATC.

3.2.79.2.4 Autoritzacions ATC.

3.2.79.2.4.1 En àrees terminals (TMA), les aeronaus d'Estat poden ser dirigides únicament a través de procediments RNAV si estan equipades amb l'equip RNAV apropiat (aplicació dels apartats 3.2.7.1.1.1 i 3.2.7.1.1.2).

3.2.79.2.4.2 Per a les aeronaus d'Estat no equipades RNAV però que compleixin una precisió de navegació RNP 5, que operin en ruta, s'han d'aplicar els procediments següents:

- a) l'aeronau d'Estat ha de ser autoritzada a volar per rutes ATS definides per VOR/DME; o
- b) si aquestes rutes no estan disponibles, l'aeronau ha de ser autoritzada a volar per mitjà de radioajudes convencionals, és a dir, VOR/DME.

Nota.—L'aeronau d'Estat que procedeixi segons a) o b) pot requerir seguiment radar continu per la dependència ATC corresponent.

3.2.79.2.4.3 Quan els procediments anteriors no puguin ser aplicats, la dependència ATC ha de proporcionar a l'aeronau d'Estat guia vectorial radar fins que l'aeronau pugui reprendre la seva navegació.

3.2.7.10 Performance de Navegació Requerida (RNP).

L'aplicació de procediments relatius a Performance de Navegació Requerida (RNP) s'ha d'establir en virtut d'acords regionals de navegació aèria.

Nota.—El text d'orientació relatiu als requisits de navegació consta en el Manual sobre la Performance de Navegació Requerida (RNP) Doc. 9613 d'OACI.»

Quatre. Es modifiquen els apartats 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, i 4.6.5.4.2.5, del capítol 6, així com l'apartat 4.10.2.1, i s'introdueixen els apartats 4.10.3.2.10, 4.10.3.5.9. i 4.10.4.3.14 al capítol 10 del Llibre quart, que queden redactats de la manera següent:

«4.6.5.3.7 Quan sigui necessari que les aeronaus amb transponedors IFF/SIF deixin de respondre en Mode A/3, s'ha de sol·licitar als pilots que desconnectin el Mode 3 «APAGUI TRANSPONEDOR MODE TRES» (STOP SQUAWK MODETHREE). En cap cas s'ha de sol·licitar que estiguin connectats en STANDBY, perquè l'operació del commutador «STANDBY» impedeix al transponedor IFF/SIF respondre en tots els modes.

4.6.5.3.8 Llevat que hagin rebut altres instruccions del control del trànsit aeri, l'aeronau:

a) Abans d'entrar en una zona coberta pel radar secundari, ha de respondre en Mode A Codi 2000 si opera com a vol controlat i en mode A Codi 7000 si opera com a vol no controlat; i

b) Ha de conservar l'últim codi d'identitat assignat (Mode A) o el seleccionat d'acord amb a) mentre estigui en una zona coberta pel radar secundari.

c) A la FIR/UIR Canàries, sempre que una aeronau abandoni la cobertura radar SSR o l'àrea de l'esmentada regió d'informació de vol, la dependència ATS ha d'assignar el Codi A2000 excepte en cas que s'hagi coordinat una altra cosa entre les dependències ATS transferidora i acceptant.

4.6.5.4.1.1 El valor de tolerància utilitzat per determinar que la informació sobre el nivell derivada del Mode C presentada al controlador és exacta, és de  $\pm 60$  m ( $\pm 200$  ft) en espai aeri RVSM. En un altre tipus d'espai aeri, és de  $\pm 90$  m ( $\pm 300$  ft), llevat que les autoritats ATS competents especifiquin un valor més baix, però no inferior a  $\pm 60$  m ( $\pm 200$  ft), si es considera més pràctic.

4.6.5.4.2.1 El criteri que s'utilitza per determinar que un determinat nivell està ocupat per una aeronau és de  $\pm 60$  m ( $\pm 200$  ft) en espai aeri RVSM. En un altre tipus d'espai aeri, és de  $\pm 90$  m ( $\pm 300$  ft), llevat que les autoritats ATS competents especifiquin un valor més baix, però no inferior a  $\pm 60$  m ( $\pm 200$  ft), si es considera més pràctic.

Nota.—Al Manual de planificació de serveis de trànsit aeri (Doc. 9426) s'ofereix una breu explicació de les consideracions en què es basa aquest valor.

4.6.5.4.2.2 Aeronaus que es mantenen a un nivell determinat. Es considera que una aeronau es manté en el nivell assignat mentre la informació sobre el nivell, derivada de l'SSR en Mode C, indica que està dins de les toleràncies apropiades del nivell assignat, segons prescriu 4.6.5.4.2.1.

4.6.5.4.2.5 Aeronaus que arriben a un nivell. Es considera que una aeronau ha assolit el nivell al qual ha estat autoritzat quan tres renovacions consecutives de la informació sobre el nivell, derivada del Mode C han indicat que està dins de les toleràncies apropiades del nivell assignat, segons prescriu 4.6.5.4.2.1.

4.10.2.1 La major part de la fraseologia de la secció 4.10.3 d'aquest capítol mostra textos de missatges complets sense utilitzar distintius de trucada i no pretén ser exhaustiva. Quan les circumstàncies siguin diferents és d'esperar que els pilots, el personal de l'ATS i altre personal de terra utilitzin el llenguatge comú i corrent, que hauria de ser tan clar i concís com fos possible, a un nivell que satisfaci els requisits per evitar qualsevol confusió per part de les persones que utilitzin idiomes diferents del propi. L'autoritat competent ha de publicar els requisits corresponents tenint en compte els acords internacionals de navegació aèria, en particular, l'annex 1 d'OACI, llicències al personal.

4.10.3.2.10 Operacions RNAV.

<p><b>Perquè un pilot informi l'ATC que no pot acceptar un procediment RNAV de sortida o arribada a causa de l'equip RNAV o a circumstàncies relacionades amb l'operació.</b></p> <p>*a) IMPOSSIBLE SORTIDA (o ARRIBADA) (designador) A CAUSA DEL TIPUS RNAV</p>	<p>*a) UNABLE (designator) DEPARTURE (or ARRIVAL) DUE RNAVTYPE</p>
<p><b>Perquè un pilot informi l'ATC que no pot complir el procediment d'àrea terminal assignat.</b></p> <p>*b) IMPOSSIBLE SORTIDA (O ARRIBADA) (designador) (motius)</p>	<p>*b) UNABLE (designator) DEPARTURE (or ARRIVAL) (reasons)</p>
<p><b>Perquè l'ATC informi que no pot assignar un procediment RNAV de sortida o arribada, sol·licitat pel pilot, a causa del tipus d'equip RNAV.</b></p> <p>*c) IMPOSSIBLE CONCEDIR SORTIDA (O ARRIBADA) (designador) A CAUSA DEL TIPUS RNAV</p>	<p>c) UNABLE TO ISSUE (designator) DEPARTURE (or ARRIVAL) DUE RNAVTYPE</p>
<p><b>Perquè l'ATC informi que no pot assignar un procediment d'arribada o sortida sol·licitat pel pilot per qualsevol altre motiu.</b></p> <p>*d) IMPOSSIBLE CONCEDIR SORTIDA (O ARRIBADA) (designador) (motius)</p>	<p>d) UNABLE TO ISSUE (designator) DEPARTURE (or ARRIVAL) (reasons)</p>
<p><b>Perquè l'ATC demani confirmació al pilot per acceptar un procediment RNAV de sortida o arribada específic.</b></p> <p>*e) CONFIRMI SI POT SORTIDA (O ARRIBADA) (designador)</p>	<p>e) ADVISE IF ABLE (designator) DEPARTURE (or ARRIVAL)</p>
<p><b>Perquè el pilot informi l'ATC a la primera comunicació en cada freqüència que no disposa de sistema RNAV.</b></p> <p>*f) (identificació de l'aeronau) RNAV NEGATIU</p>	<p>*f) (call sign) NEGATIVE RNAV</p>
<p><b>Perquè el pilot comuniqui a l'ATC la fallada o la degradació del sistema RNAV.</b></p> <p>*g) (identificació de l'aeronau) IMPOSSIBLE RNAV A CAUSA D'EQUIP.</p>	<p>*g) (call sign) UNABLE RNAV DUE EQUIPMENT</p>

## 4.10.3.5.9 Operacions RNAV.

<p><b>Per complementar oralment un intercanvi de missatge d'estimació automatitzat que no inclogui automàticament la informació de la casella 18 i també per completar oralment els missatges d'estimació d'aeronaus sense sistema RNA.</b></p> <p>a) RNAV NEGATIU</p>	<p>a) NEGATIVE RNAV</p>
<p><b>Per comunicar la fallada o degradació del sistema RNAV.</b></p> <p>b) RNAV FORA DE SERVEI</p>	<p>b) RNAV OUT OF SERVICE</p>

## 4.10.4.3.14 Per sol·licitar la suspensió del Mode 3 del transponedor

APAGUI MODE TRES.	STOP SQUAWK MODE THREE.»
-------------------	--------------------------

Cinc. Al Llibre cinquè es modifiquen els apartats 5.1.2 i 5.1.3, que queden redactats de la manera següent:

«5.1.2 Operacions especials per a helicòpters.

S'han de fer de conformitat amb el que disposa l'apartat 2.3.9.

5.1.3 Pla de vol d'acord amb les normes generals d'aquest Reglament.

En els vols d'helicòpters és obligatòria la formalització del pla de vol. Queden exempts, sense que aquesta

exempció es pugui fer extensiva als suposats encreuaments de fronteres, els helicòpters que operin des d'heliports eventuais o d'emergència, en els quals no hi hagi la possibilitat material de presentar el pla de vol, cas en què s'ha de presentar en el primer contacte ràdio amb la dependència de Control apropiada, sempre que l'aeronau disposi de mitjans materials per fer-ho.

També són una excepció a aquesta norma els helicòpters que operin sota una «carta operacional», si en aquesta es preveu aquesta possibilitat i en les condicions que es determinin.»

Sis. Es modifiquen els apartats corresponents a la casella 10 i casella 18, que apareixen al punt 2, apèndix A, del Reglament de circulació aèria, que queden redactats de la manera següent:

«CASELLA 10: EQUIP.

EQUIP DE RADIOCOMUNICACIONS, D'AJUDES PER A LA NAVEGACIÓ I L'APROXIMACIÓ.

N si no es porta equip COM ni equip d'ajudes per a la navegació i l'aproximació per a la ruta considerada, o si l'equip no funciona, o

S si es porta equip normalitzat COM i d'ajudes per a la navegació i l'aproximació per a la ruta considerada i si aquest equip funciona, i/o (1).

INSERIU una o més lletres següents per indicar l'equip COM i d'ajudes per a la navegació i l'aproximació, disponible i que funciona:

A (Sense assignar)	M OMEGA
B (Sense assignar)	O VOR
C LORAN C	P P-RNAV (5)
D DME	Q (Sense assignar)
E (Sense assignar)	R B-RNAV (5)
F (ADF)	T TACAN
G GNSS	U UHF RTF
H HF RTF	V VHF RTF
I Navegació inercial	W Aprovació RVSM (6)
J Enllaç de dades (3)	X Aprovació MNPS (7)
K MLS	I Equip ràdio de 8,33 kHz (8)
L ILS	Z altres equip instal·lat a bord (2)

(1) Els equips VHF RTF, ADF, VOR i ILS es consideren normalitzats, llevat que l'autoritat ATS competent prescriu alguna una altra combinació.

(2) Si s'utilitza la lletra Z, especifiqueu a la casella 18 qualsevol altre tipus d'equip instal·lat a bord, precedit de COM/ i/o NAV/, segons correspongui.

(3) Si s'utilitza la lletra J, especifiqueu a la casella 18 l'equip instal·lat a bord, precedit de DAT/, seguit d'una o diverses lletres segons correspongui.

(4) La informació sobre la capacitat de navegació es proporciona a l'ATC als efectes d'autorització i encaminament.

(5) S'utilitzen la lletra P i la lletra R per a aeronaus aprovades P-RNAV i B-RNAV, respectivament.

(6) La inclusió de la lletra W indica que l'aeronau disposa d'aprovació per al vol en espai aeri RVSM. A la casella 18 s'ha d'incloure la matrícula de l'aeronau precedida de REG/.

(7) La inclusió de la lletra X indica que l'aeronau disposa d'aprovació per al vol en espai aeri MNPS. A la casella 18 s'ha d'incloure la matrícula de l'aeronau precedida de REG/.

(8) La inclusió de la lletra Y indica que l'aeronau està dotada d'equip ràdio amb capacitat d'assegurar una separació entre canals de 8,33 kHz.

EQUIP DE VIGILÀNCIA.

INSERIU una o dues de les lletres següents, per indicar el tipus d'equip de vigilància en funcionament, instal·lat a bord:

Equip SSR.

N NIL.

A Responedor-Mode A (4 dígit-4.096 codis).

C Responedor-Mode A (4 dígit-4.096 codis) i Mode C.

X Responedor-Mode S sense transmissió d'identificació d'aeronau ni d'altitud de pressió.

P Responedor-Mode S, inclosa la transmissió d'altitud de pressió però sense transmissió d'identificació d'aeronau.

I Responedor-Mode S, inclosa la transmissió d'identificació d'aeronau però sense transmissió d'altitud de pressió.

S Responedor-Mode S, inclosa la transmissió d'altitud de pressió i la transmissió d'identificació d'aeronau.

Equip ADS.

D Funció ADS.

CASELLA 18: ALTRES DADES.

INSERIU 0 (zero) si no hi ha altres dades, o qualsevol altra informació necessària, preferentment en l'ordre indicat a continuació, mitjançant l'indicador apropiat seguit d'una barra obliqua i de la informació que s'ha de consignar:

RFP/ El format RFP/Qn s'utilitza per indicar el número del pla de vol substitutiu, on «n» se substitueix per «1» per a la primera substitució, «2» per a la segona substitució, i així successivament.

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

EET/ Designadors de punts significatius o límits de la FIR i durada total prevista fins a aquests punts, o designadors de límits de la FIR quan estigui prescrit en acords regionals de navegació aèria o per l'autoritat ATS competent (1).

(1) No és obligatori inserir la durada total prevista fins als límits de la FIR Madrid i Barcelona.

Exemples:

EET/CAP0745 XYZ0830.

EET/EINN0204.

RIF/ Els detalls relatius a la ruta del nou aeròdrom de destinació, seguit de l'indicador de lloc OACI, de quatre lletres, corresponent a l'aeròdrom. La ruta revisada ha de ser objecte de renovació en vol de l'autorització.

Exemples:

RIF/DTA HEC KLAX.

RIF/ESP G94 CLA APPH.

RIF/LEMD.

REG/ Marques de matrícula de l'aeronau, si són diferents de la identificació de l'aeronau consignada a la casella 7 i quan a la casella 10 s'inclouin les lletres W o X.

SEL/ Clau SELCAL, si està prescrit per l'autoritat ATS competent.

OPR/ Nom de l'explotador, si no es desprèn clarament de la identificació de l'aeronau consignada a la casella 7.

STS/ Raó del tractament especial per part de l'ATS:

STS/HUM: Vols que operen per raons humanitàries.

STS/HOSP: Vols mèdics específicament declarats per les autoritats sanitàries.

STS/SAR: Vols en missió de recerca i salvament.

STS/HEAD: Vols amb tractament de cap d'Estat.

STS/STATE: Altres vols d'autoritats de l'Estat.

STS/PROTECTED: Vols que requereixen una seguretat especial. Indica que el pla de vol només està disponible per a determinades persones.

STS/EMER: Vols en situació d'emergència.

STS/RNAVINOP: Aeronau amb sistema B-RNAV inoperatiu.

STS/NONRNAV: Aeronau d'Estat no equipada amb RNAV.

STS/EXM833: Aeronau exonerada del requisit de transport obligatori d'equip de ràdio amb capacitat de separació entre canals de 8,33 kHz.

STS/Text lliure: Exemple: (un motor parat) STS/ONE ENG INOP.

Si és necessari utilitzar més d'un designador en el mateix FPL s'ha de fer en camps STS/separats. Exemple: STS/HEAD STS/PROTECTED.

Nota.—Aquests designadors han de ser utilitzats únicament per les autoritats estatals o sanitàries apropiades. L'ús fraudulent d'aquests designadors es considera un incompliment seriós dels procediments i s'ha de sancionar com a tal.

TYP/ Tipus d'aeronau, precedit/s, en cas que sigui necessari, del/s nombre/s d'aeronaus, quan ZZZZ estigui inserit a la casella 9.

PER/ Dades de performance de l'aeronau, quan així ho prescrigui l'autoritat ATS competent.

COM Dades importants relatives a l'equip de comunicacions segons ho requereixi l'autoritat ATS competent. (exemple: COM/UHF només).

DAT/ Dades importants relacionades amb la capacitat d'enllaç de dades, utilitzant una o diverses de les lletres S, H, V i M. Exemple:

DAT/S per a enllaç de dades per satèl·lit.  
 DAT/H per a enllaç de dades HF.  
 DAT/V per a enllaç de dades VHF.  
 DAT/M per a enllaç de dades SSR en mode S.

NAV/ Dades importants relatives a l'equip de navegació segons ho requereixi l'autoritat ATS competent. (exemple: NAV/INS).

DEP/ Nom de l'aeròdrom de sortida, quan ZZZZ estigui inserit a la casella 13, o l'indicador de lloc OACI de quatre lletres de la ubicació de la dependència ATS de la qual es poden obtenir dades del pla de vol suplementari, quan AFIL estigui inserit a la casella 13.

DEST/ Nom de l'aeròdrom de destinació, si s'inserix ZZZZ a la casella 16.

ALTN/ Nom del/s aeròdrom/s d'alternativa, si s'inserix ZZZZ a la casella 16.

RALT/ Nom d'aeròdrom/s d'alternativa en ruta.

CODE/ Direcció d'aeronau (expressada com a codi alfanumèric de sis caràcters hexadecimal) quan ho requereixi l'autoritat ATS competent. Exemple: «F00001» és la direcció d'aeronau més baixa continguda en el bloc específic administrat per l'OACI.

RMK/ Qualsevol altra observació en llenguatge clar, quan així ho requereixi l'autoritat ATS competent o quan s'estimi necessari.

DOF/ El format DOF/AAMMDD s'utilitza per indicar, quan es determini, la data de realització del vol, on AAMMDD se substitueix per sis dígits, dos per a l'any, dos per al mes i dos per al dia, per aquest ordre.»

Set. Es modifica l'apartat 3 de l'apèndix L, del Reglament de la circulació aèria, que queda redactat en els termes que figuren a continuació:

«3. Exemples:

COM S'ENUNCIA EN RADIOTELEFONIA		COM ES REGISTRA EN LA DEPENDÈNCIA DE SERVEIS DE TRÀNSIT AERI I ES REMET A L'OFICINA METEOROLÒGICA CORRESPONENT
I. <sup>1</sup>	AIREP SPEEDBIRD CINC SIS VUIT POSICIÓ QUATRE NOU DOS CINC NORD ZERO CINC ZERO OEST UTRES U SET NIVELL DE VOLTRES U ZERO CINC ZERO NORD ZERO QUATRE ZERO OEST U TRES CINC CINC CINC ZERO NORD ZERO TRES ZERO OEST SEGÜENT AUTONOMIA ZERO VUIT TRES ZERO TEMPERATURA MENYS QUATRE SET VENT DOS CINC CINC GRAUS SIS CINC NUSOS TURBULÈNCIA MODERADA GELAMENT LLEUGER.	I.—BAW568 4925N050W 1317 F310 MS47 255/65 KTTURB MOD ICE FBL.
II. <sup>2</sup>	JAPANAIR QUATRE QUATRE UN SOBRE ORDON ZERO NOU TRES ZERO NIVELL DE VOLTRES CINC ZERO ONADE U ZERO ZERO SET OMPPA SEGÜENT TEMPERATURA MENYS CINCTRES VENT TRES UN ZERO GRAUS SIS ZERO QUILOMETRES PER HORATURBULÈNCIA LLEUGERA GELAMENT LLEUGER.	II.—JAL441 ORDON 0930 F350 MS53 310/60KMH TURB FBL ICE FBL.
III. <sup>3</sup>	AIREP ESPECIAL CLIPPER U ZERO U POSICIÓ CINC ZERO QUATRE CINC NORD ZERO DOS ZERO U CINC OEST U CINCTRES SIS NIVELL DE VOL TRES U ZERO ASCENDINT A NIVELL DE VOL TRES CINC ZERO TEMPESTES AMB CALAMARSA.	III.—ARSPAA1015045N02015W 1536 F310 ASC F350 TSGR.
IV. <sup>4</sup>	ESPECIAL NIUGINI DOS SETTRES SOBREVOLANT MADANG ZERO VUIT QUATRE SIS U NOU MIL PEUSTURBULÈNCIA FORTA.	IV.—ARS ANG273 MID 0846 19000FT TURB SEV.

<sup>1</sup> Aeronotificació ordinària per a un vol transoceànic que ha estat designat per notificar observacions meteorològiques ordinàries a meridians espaiats a intervals de 10°. No es requereix que es transmeti a les oficines meteorològiques corresponents la informació sobre la posició següent, el punt significatiu següent i l'autonomia.

<sup>2</sup> Aeronotificació ordinària per a un vol transoceànic que es requereix que notifiqui observacions meteorològiques ordinàries en punts significatius específics. No es requereix que es transmeti a les oficines meteorològiques corresponents la informació sobre la posició següent i el punt significatiu següent.

<sup>3</sup> Es requereix una aeronotificació especial perquè hi ha tempestes amb calamarsa generalitzades.

<sup>4</sup> Es requereix una aeronotificació especial perquè la turbulència és forta. L'aeronau està en un reglatge de l'altímetre QNH.»

Disposició final única. *Entrada en vigor.*

Aquesta Ordre entra en vigor l'endemà de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat», llevat dels apartats tres, quatre, sis i set de l'article únic d'aquesta Ordre, que entren en vigor l'1 de novembre de 2005.

Madrid, 19 de setembre de 2005.

FERNÁNDEZ DE LA VEGA SANZ