

As referencias ao artigo 65.4.c) entenderanse feitas ao artigo 65.4.a).

As referencias ao artigo 65.4.d) entenderanse feitas ao artigo 65.4.b).

As referencias ao artigo 65.4.f) entenderanse feitas ao artigo 65.4.d).

As referencias ao artigo 65.5.c) entenderanse feitas ao artigo 65.5.d).

As referencias ao artigo 65.5.d) entenderanse feitas ao artigo 65.5.e).

As referencias ao artigo 65.5.e) entenderanse feitas ao artigo 65.5.c)»

Once. Incorpórase un anexo IV co seguinte contido:

«ANEXO IV

Pictograma indicativo do uso obrigatorio do cinto de seguraza nos asentos dos vehículos destinados ao transporte de persoas de máis de nove prazas, incluídos o condutor, nos cales figure este

(Cor: personaxe branco sobre fondo azul)



Disposición derogatoria única. *Derrogación normativa.*

Quedan derogados os seguintes preceptos do Real decreto 443/2002, do 27 de abril, sobre condicións de seguraza no transporte escolar e de menores:

Artigo 4.2.4, parágrafos segundo e terceiro.

Artigo 4.3.1 e 3.

Así mesmo, quedan derogadas cantas disposicións de igual ou inferior rango se opoñan ao establecido neste regulamento.

Disposición derradeira única. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor o día seguinte ao da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid o 1 de setembro de 2006.

JUAN CARLOS R.

A vicepresidenta primeira do Goberno
e ministra da Presidencia,

MARÍA TERESA FERNÁNDEZ DE LA VEGA SANZ

15407 *ORDE PRE/2733/2006, do 28 de agosto, pola que se introducen modificacións no Regulamento de circulación aérea, aprobado polo Real decreto 57/2002, do 18 de xaneiro, relativas á xestión de afluencia de tránsito aéreo e as telecomunicacións.* («BOE» 212, do 5-9-2006.)

O Regulamento da circulación aérea, aprobado por Real decreto 57/2002, do 18 de xaneiro, ditado en desenvolvemento da Lei 48/1960, de normas reguladoras da navegación aérea, do 21 de xuño, foi obxecto de diversas modificacións derivadas dos cambios introducidos pola Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) nos anexos e documentos ao Convenio de Chicago e da necesidade de adaptar as operacións de voo ás innovacións técnicas producidas en materia de aeronavegación.

A disposición derradeira primeira do mencionado real decreto faculta os ministros de Defensa e de Fomento para introduciren, con suxeición ao disposto na Orde da Presidencia de Goberno do 8 de novembro de 1979, pola que se crea a Comisión Interministerial prevista no artigo 6.º do Real decreto lei 12/1978, do 27 de abril, sobre fixación e delimitación de facultades entre os ministerios de Defensa e de Fomento en materia de aviación, cantas modificacións de carácter técnico foren precisas para a adaptación das operacións de voo ás innovacións técnicas que se produzan e especialmente ao disposto na normativa contida nos anexos OACI e nos tratados e convenios internacionais dos cales España sexa parte.

Na actualidade, cómpre modificar o Regulamento da circulación aérea no concernente á xestión de afluencia de tránsito aéreo para a súa adaptación ás emendas que a citada organización de aviación civil internacional introduciu nos documentos 7030/4/EUR/ (serie n.º EUR/NAT-S 01/49-EUR RAC/17) (Procedementos suplementarios rexionais); 7754 (Plan de navegación aérea) Vol. I, Basic ANP (Serie n.º: EUR/NAT 01/50-ATFM) e Vol.II, FASID (Serie n.º: EUR/NAT-F 02/21 -ATFM) así como no documento CFMU handbook da Organización Europea para a Seguridade da Navegación Aérea «Eurocontrol», da cal España forma parte. Estas modificacións contribuirán a unha circulación máis segura e ordenada que garanta a utilización ao máximo da capacidade do servizo de control de tránsito aéreo.

Así mesmo, cómpre adoptar as emendas que a citada organización de aviación civil internacional introduciu nos anexos 10, 11 e 15, relativos a «telecomunicacións aeronáuticas», «servizos de tránsito aéreo» e «servizos de información aeronáutica» respectivamente, así como nos documentos 4444 (procedementos para os servizos de navegación aérea) e 7030 (procedementos suplementarios rexionais). Neste sentido, as emendas incorporan criterios de seguraza para evitar a posibilidade de colisión nas operacións aéreas (sistema ACAS), condicións relativas á utilización das comunicacións radiotelefónicas polos provedores dos servizos de tránsito aéreo e, por último, a actualización de aspectos relativos ao servizo de información aeronáutica.

Finalmente, como aspectos relevantes da tramitación pódense citar, canda o trámite de audiencia ás entidades e asociacións representativas de intereses económicos, profesionais e corporativos directamente afectados polo contido da norma, o informe favorable da Comisión Interministerial entre Defensa e Fomento (CIDFO), de conformidade co disposto no Real decreto lei 12/1978, do 27 de abril, sobre fixación e delimitación de facultades entre os ministerios de Defensa e de Transportes e Comunicacions,

e a disposición adicional quinta da Lei 21/2003, do 7 de xullo, de seguranza aérea.

Na súa virtude, por proposta da ministra de Fomento e do ministro de Defensa, de acordo co Consello de Estado, dispoño:

Artigo único. *Modificación do Regulamento da circulación aérea, aprobado polo Real decreto 57/2002, do 18 de xaneiro.*

O Regulamento de circulación aérea aprobado polo Real decreto 57/2002, do 18 de xaneiro, queda modificado como segue:

Un. Modifícanse as definicións e abreviaturas que figuran nos capítulos 1 e 2 do libro primeiro «Definicións e abreviaturas» nos seguintes termos:

«1.1 Definicións:

Documentación integrada de información aeronáutica. Un conxunto de documentos que comprende os seguintes elementos:

as emendas AIP, coas emendas correspondentes;

suplementos da AP;

NOTAM;

AIC;

listas de verificación e listas de NOTAM vigentes.

Xestión de Afluencia do Tránsito Aéreo (ATFM).

Servizo ATM establecido co obxectivo de contribuír a unha circulación segura, ordenada e expedita do tránsito aéreo, asegurando que se utiliza ao máximo posible a capacidade ATC, e que o volume de tránsito é compatible coas capacidades declaradas pola autoridade ATS competente.

Xestión do Tránsito Aéreo (ATM)

Servizo que comprende a administración do espazo aéreo, a xestión de afluencia do tránsito aéreo e os servizos de tránsito aéreo.

Posición de Xestión de Afluencia (FMP).

Posición de coordinación en materia ATFM localizada nun centro de control de área (ACC) que actúa como nexo de unión entre CFMU e o ACC e os seus aeródromos asociados.»

«1.1 Abreviaturas:

Abrev.	Significado
ATFM	Xestión de Afluencia do Tránsito Aéreo.
ATM	Xestión do Tránsito Aéreo.
CFMU	Unidade Central de Xestión de Afluencia.
FMP	Posición de Xestión de Afluencia.»

Dous. Modifícase o punto 2.3.2.2 do libro segundo «Regulamento do aire», que queda redactado nos seguintes termos:

«2.3.2.2 Dereito de paso.

A aeronave que teña o dereito de paso manterá o seu rumbo e velocidade, pero ningunha destas

regras eximirá o piloto ao seu mando da obriga de proceder na forma máis eficaz para evitar unha colisión, o que inclúe levar a cabo as manobras anticolidión necesarias, baseándose nos avisos de resolución proporcionados polo equipo ACAS.

Nota.—O uso das indicacións do ACAS veñen descritos nos puntos 2.3.2.2.8 e seguintes.

2.3.2.2.8 Procedementos ACAS.

2.3.2.2.8.1 Os pilotos utilizarán as indicacións do ACAS na evitación de posibles colisións, o melloramento do seu coñecemento da situación e na busca activa e adquisición visual do tránsito co cal poidan entrar en conflito.

2.3.2.2.8.2 Nos procedementos especificados en 2.3.2.2.8.3 non se incluírá nada que lle impida ao piloto ao mando decidir segundo o seu mellor xuízo e exercer plena autoridade para elixir as accións que xulgue máis adecuadas para resolver un conflito de tránsito ou previr unha posible colisión.

Nota: a capacidade do ACAS de desempeñar a súa función de axuda aos pilotos para evitar as posibles colisións depende da resposta correcta e oportuna dos pilotos ás indicacións do ACAS.

2.3.2.2.8.3 Uso das indicacións do ACAS

Os pilotos utilizarán as indicacións xeradas polo ACAS de conformidade coas consideracións seguintes respecto da seguranza:

a) Os pilotos non realizarán ningunha manobra coas súas aeronaves polo único motivo de responder a avisos do tránsito (TA);

Nota: o obxectivo dos TA é alertar os pilotos respecto da posibilidade dun aviso de resolución (RA), aumentar o seu coñecemento da situación e axudar á observación visual do tránsito co cal poidan entrar en conflito. Non obstante, é posible que o tránsito observado visualmente non sexa o mesmo que produce un TA. A percepción visual dun encontro pódese interpretar erroneamente, en particular, de noite.

b) Despois de recibir un TA, os pilotos utilizarán toda a información dispoñible co fin de se prepararen para adoptar as medidas apropiadas en caso de que se produza un aviso de resolución (RA);

c) En caso dun RA, os pilotos:

1) responderán inmediatamente seguindo o indicado no RA, a menos que por iso se poña en perigo a seguranza da aeronave;

Nota 1.—As advertencias de perda, de cizallamento do vento e dos sistemas de advertencia da proximidade do terreo teñen prioridade sobre o ACAS.

Nota 2.—O tránsito observado visualmente podería non ser o mesmo tránsito que ocasiona o RA. A percepción visual dun encontro pódese interpretar erroneamente, en particular, de noite.

2) seguirán as instrucións do RA mesmo se existe un conflito entre o RA e a instrución de manobra do control de tránsito aérea (ATC);

3) non executarán manobras en sentido contrario a un RA.

Nota: no caso dun encontro coordinado ACAS-ACAS, os RA complementáanse entre si co fin de

reducir a posibilidade de colisión. As manobras, ou a ausencia de manobras, que dean como resultado velocidades verticais contrarias ao sentido do RA, pódense traducir nunha colisión coa aeronave que representa ameaza.

4) tan pronto como sexa posible, na medida en que o permita o volume de traballo da tripulación de voo, notificaranlle sobre o RA á dependencia ATC apropiada, incluíndo o sentido de toda desviación respecto da instrución ou autorización vixente de control de tránsito aéreo.

Nota: agás se o piloto informa, o ATC non sabe cando o ACAS expide RA. É posible que o ATC expida instrucións que son inadvertidamente contrarias ás indicacións do RA do ACAS. En consecuencia, é importante notificarlle ao ATC cando non se seguen as instrucións ATC porque pode haber conflito cun RA.

5) cumpriran prontamente con calquera RA modificado;

6) limitarán as alteracións da traxectoria de voo ao mínimo necesario para cumprir cos avisos de resolución;

7) prontamente volveranse ater aos termos da instrución ou autorización do ATC ao resolverse o conflito; e

8) notificaranlle ao ATC ao volver aos termos da autorización vixente.»

Tres. Modifícanse os puntos 3.2.17.5, 3.2.26 e 3.2.27 do capítulo 2, e 3.3.7.1.1 e 3.3.7.4 do capítulo 3, do libro terceiro «Servizos de tránsito aéreo», que quedan redactados nos termos seguintes:

«3.2.17.5 Tomaranse medidas adecuadas para evitar que as emisións dos raios láser afecten negativamente as operacións de voo.

3.2.26 Competencia lingüística.

3.2.26.1 O provedor de servizos de tránsito aéreo asegurase de que os controladores de tránsito aéreo falen e comprendan os idiomas utilizados nas comunicacións radiotelefónicas conforme o especificado no anexo 1 de OACI e o que poida establecer a autoridade competente de acordo con tratados internacionais.

3.2.26.2 Agás o caso de que as comunicacións entre as dependencias de control de tránsito aéreo se efectúen nun idioma convidado mutuamente, o idioma inglés utilizarase para tales comunicacións.

3.2.27 Arranxos para casos de continxencia.

As autoridades dos servizos de tránsito aéreo elaborarán e promulgarán plans de continxencia para a súa execución no caso de interrupción ou posible interrupción dos servizos de tránsito aéreo e os servizos de apoio correspondentes no espazo aéreo no cal teñen a responsabilidade de proporcionar os ditos servizos. Estes plans de continxencia elaboraranse en estreita coordinación coas autoridades dos servizos de tránsito aéreo responsables do abastecemento de servizos en partes adxacentes do espazo aéreo e cos usuarios do espazo aéreo correspondentes.

3.3.7.1.1 A autorización do control de tránsito aéreo conterà:

a) a identificación da aeronave que figura no plan de voo;

b) o límite da autorización;

c) a ruta de voo (1).

d) o nivel ou niveis de voo para toda a ruta ou parte dela e cambios de nivel, se corresponde (2).

e) as instrucións ou información necesaria sobre outros aspectos, como as manobras de aproximación ou de saída, as comunicacións e a hora en que expira a autorización (3).

f) a quenda de saída (slot ATFM), cando sexa aplicable (4).

3.3.7.4. Quenda de saída (slot ATFM) como parte da autorización ATC.

Cando, como consecuencia da xestión da demanda de tránsito aéreo fronte á capacidade do ATC, sexa necesario aplicar medidas ATFM, poderanse emitir quendas de saída (slot ATFM) que formarán parte da autorización ATC. Nestes casos a quenda de saída estará incluída e formará parte da dita autorización ATC e como tal a aeronave estará obrigada ao seu cumprimento con suxeición aos procedementos publicados.»

Catro. Modifícanse os puntos 4.2.11 cos puntos 4.2.11.1, 4.2.11.2, 4.2.11.3 e engádesse o punto 4.2.11.4, do capítulo 2, así como os puntos 4.10.3.1.3, 4.10.3.4.8, 4.10.3.4.11, 4.10.3.4.22 e 4.10.3.5.1 do capítulo 10, do libro cuarto «Procedementos para os servizos de navegación aérea», que quedan redactados nos termos seguintes:

«4.2.11 Capacidade do sistema ATS e xestión da afluencia do tránsito aéreo.

4.2.11.1 Capacidade ATS.

4.2.11.1.1 Xeneralidades.

Enténdese por capacidade o volume de tránsito aéreo operacionalmente aceptable.

A capacidade exprésase en función do número de aeronaves que entran nunha parte especificada do espazo aéreo (sector), sobrevoen un punto, despeguen ou aterren nun aeródromo (ou grupo de aeródromos) nun determinado período de tempo. A capacidade pode variar durante as horas do día e entre os días da semana.

Enténdese por capacidade sostible a máxima afluencia de tránsito alcanzable nunha unidade de tempo específica que cabe manter ao longo dun tempo, de conformidade cos requisitos en materia de seguranza e o factor medio de demora aceptable. A capacidade sostible deberá constituír o factor principal para efectos de planificación.

Enténdese por capacidade máxima a máxima afluencia de tránsito que se pode alcanzar soamente na unidade de tempo especificada, normalmente unha hora, pero que non se mantén durante un longo período, cumpríndose os requisitos en materia de seguranza e sen que se produza ningún incremento excesivo no factor medio de demora.

(1) O piloto ao mando pediralles aos servizos de tránsito aéreo, se ten dúbida en calquera momento, unha descrición detallada da ruta.

(2) Se a autorización, polo que respecta aos niveis, abrangue unicamente parte da ruta, é importante que a dependencia de control de tránsito aéreo especifique o punto ata o cal afecta parte da autorización que atinxe aos niveis, sempre que sexa necesario para asegurar a observancia de 2.3.6.5.2.2. a).

(3) A hora de expiración da autorización é aquela en que caduca automaticamente se non se iniciou o voo.

(4) As compañías aéreas e os pilotos deberanse axustar en todo momento á quenda de saída (slot ATFM) asignada, asumindo as posibles demoras en terra.

A capacidade máxima que se pode lograr durante períodos curtos podería ser bastante maior que os valores de capacidade sostible.

Enténdese por capacidade declarada (ou publicada) a capacidade notificada aos organismos apropiados. A capacidade declarada basearase na capacidade sostible.

Enténdese por capacidade dispoñible a máxima afluencia de tránsito alcanzable nunha unidade de tempo específica, en función das condicións reais do sistema ATS en cada momento, que cabe manter ao longo dun tempo, de conformidade cos requisitos en materia de seguranza e o factor medio de demora aceptable. En condicións óptimas, a capacidade dispoñible correspóndese coa capacidade declarada.

4.2.11.1.2 Determinación da capacidade do sistema ATS.

A autoridade ATS competente, con base no funcionamento en condicións óptimas do sistema, determinará a capacidade deste e calculará o nivel da demanda por enriba do cal se deberá regular a afluencia de tránsito.

4.2.11.1.2.1 Para garantir que non se pon en perigo a seguranza, sempre que se pronostique que a demanda de tránsito en determinado espazo aéreo ou aeródromo exceda da capacidade dispoñible do ATC, aplicaranse medidas para regular consequentemente os volumes de tránsito.

4.2.11.1.2.2 A capacidade do sistema, mesmo cando funcione en condicións normais, pódese ver diminuída, entre outras causas, por condicións meteorolóxicas adversas ou a interrupción temporal dunha instalación ATC ou dunha axuda para a navegación.

4.2.11.1.2.3 A autoridade ATS competente disporá de medios para determinar a redución de capacidade e para regular a afluencia de tránsito co fin de que este opere en condicións de seguranza e fluidez.

4.2.11.2 Xestión da Afluencia do Tránsito Aéreo (ATFM)

4.2.11.2.1 A Xestión da Afluencia do Tránsito Aéreo (ATFM) é un servizo complementario do Control de Tránsito Aéreo (ATC). O seu obxectivo é contribuir a que a afluencia do tránsito sexa segura, ordenada e expedita, asegurando simultaneamente que a capacidade ATC se utilice ao máximo e que o volume de tránsito sexa compatible coa capacidade declarada pola autoridade ATS correspondente protexéndoa contra sobrecargas, segundo os criterios técnicos de Eurocontrol (CFMU).

Na rexión EUR, as medidas ATFM aplicaranse para aqueles períodos nos cales se espere que a demanda de tránsito estea próxima ou incluso exceda a capacidade ATC máxima nas áreas afectadas.

4.2.11.2.2 A Unidade Central de Xestión de Afluencia (CFMU) de Eurocontrol, situada en Bruxelas, é a responsable de planificar, coordinar, promulgar e executar as medidas ATFM dentro da súa área de responsabilidade en coordinación coas posicións de control de afluencia (FMP) establecidas en cada centro de control de área (ACC).

As FMP son as responsables de lle proporcionar, en todo momento, á CFMU a información e os datos relacionados co ACC correspondente e os seus aeródromos asociados, necesarios en cada unha das fases ATFM, así como de manter informado o ACC sobre a situación ATFM.

O servizo para a Xestión de Afluencia do Tránsito Aéreo, ATFM, está dispoñible para todos os Estados da Rexión EUR e proporcióname de acordo coas disposicións contidas nos documentos de OACI: Doc. 4444 «PANS-ATM» e Doc. 7754 «Plan de navegación aérea EUR».

Nota: o Doc. 7754 de OACI «Plan de Navegación Aérea da Rexión Europea, vol. II: documento para a implantación de instalacións e servizos (FASID), contén unha lista dos Estados da Rexión EUR que reciben os servizos do sistema ATFM (ASTER: sistema ATFM da rexión EUR)

Nota: o Doc. 7754 de OACI «Plan de Navegación Aérea da Rexión Europea, vol. II: documento para a implantación de instalacións e servizos (FASID), contén unha lista dos Estados da Rexión EUR que reciben os servizos do sistema ATFM (ASTER: sistema ATFM da rexión EUR)

4.2.11.3 Aplicación das medidas ATFM.

4.2.11.3.1 Co fin de avaliar a demanda fronte á capacidade do ATC, téñense en conta todos os voos IFR, incluíndo a parte IFR dos voos mixtos IFR/VFR, independentemente do seu status. Cando sexa necesario xestionar esta demanda aplicaranse medidas ATFM e asignaranse quendas de saída mediante a hora calculada de despegamento (CTOT).

Nota: unha quenda de saída (slot ATFM) emítese como hora calculada de despegamento (CTOT), que se define como a hora en que a aeronave debe despegar.

4.2.11.4 Vixilancia das quendas de saída

4.2.11.4.1 O ATC é o responsable da vixilancia das quendas de saída no aeródromo de saída. Os procedementos exactos que se deberán seguir dependerán da maneira en que o ATS estea organizado en cada aeródromo. Aínda así deberanse cumprir os seguintes requisitos:

a) O Estado asegurarse de que, cando sexa aplicable, un slot ATFM, ou quenda de saída, se inclúa como parte dunha autorización ATC. Cando o ATC emita unha autorización terá en conta, se é de aplicación, tanto a quenda de saída como a suspensión dun voo.

b) Proporcionaráselles toda información necesaria relativa a restricións en vigor e asignación de quendas ás dependencias ATC responsables de vixiar as quendas de saída.

c) Os explotadores de aeronaves débense informar e cumprir:

1) Cos procedementos ATFM xerais que inclúen a presentación do plan de voo, as medidas estratéxicas ATFM e os requisitos de intercambio de mensaxes; e

2) Con medidas ATFM vixentes (por exemplo: medidas aplicables no día da operación, tales como asignación de slot ATFM ou suspensión de voo).

No manual de eurocontrol: Basic CFMU-Handbook e os seus anexos, así como en AP explícanse detalladamente os procedementos que rexen o abastecemento do servizo ATFM e a aplicación das medidas ATFM, comprendidas as mensaxes que se deben utilizar.»

4.10.3.1.3 Fraseoloxía que se empregará no espazo aéreo onde se utiliza unha separación entre canles de 8,33 kHz.

4.10.3.1.3.1 Comunicacións relacionadas con capacidade 8,33 kHz.

<p>Para preguntar sobre a capacidade do equipo de radiocomunicacións:</p> <p>a) INDIQUE SE ESTÁ EQUIPADO CON OITO COMATRESTRES.</p> <p>Para indicar capacidade de 8,33 kHz.</p> <p>b) *CONFIRMO OITO COMATRESTRES.</p> <p>Para indicar ausencia de capacidade 8,33 kHz.</p> <p>c) *NEGATIVO OITO COMATRESTRES.</p> <p>Para indicar a capacidade UHF.</p> <p>d) *EQUIPADO UHF.</p> <p>Para pedir información de exención.</p> <p>e) INDIQUE SITUACIÓN DE EXENCIÓN SOBRE OITO COMATRESTRES.</p> <p>Para indicar que está eGENTO de condicións 8,33 kHz</p> <p>f) * (distintivo de chamada da aeronave) EGENTO DE OITO COMATRESTRES</p> <p>Para indicar que unha autorización se dá para previr a entrada de aeronaves non equipadas en espazo aéreo onde o dito equipamento é obrigatorio.</p> <p>g) (autorización/instrución)</p> <p>REQUISITO OBRIGATORIO OITO COMATRESTRES</p>	<p>a) ADVISE EIGHT POINTTHREETHREE EQUIPPED.</p> <p>b) *AFFIRM EIGHT POINTTHREETHREE.</p> <p>c) * NEGATIVE EIGHT POINTTHREETHREE.</p> <p>d) * UHF EQUIPPED.</p> <p>e) ADVISE EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTION STATUS.</p> <p>f) * (aircraft call sign). EXEMPTED EIGHT POINTTHREETHREE.</p> <p>g) (clearance / instruction). DUE EIGHT POINT THREE THREE COMPULSORY REQUIREMENT.</p>
---	---

4.10.3.1.3.2. Para solicitarlle ao piloto que confirme a selección 8,33 kHz

a) CONFIRME CANLE (nome) OITO COMATRESTRES.	a) CONFIRM EIGHT POINTTHREETHREE CHANNEL (name).
b) * CONFIRMO CANLE (nome) OITO COMATRESTRES.	b) * AFFIRM EIGHT POINTTHREETHREE CHANNEL (name).

4.10.3.1.3.3 Transferencia de control e cambio de frecuencia/ canle.

<p>a) CHAME A (distintivo de chamada da dependencia) (frecuencia) [ou CANLE (nome)].</p> <p>b) AS (ou SOBRE) (hora ou lugar) [ou CANDO] [PASANDO/ ABANDONANDO / ACADANDO] (nivel) CHAME A (distintivo de chamada da dependencia) (frecuencia) [ou CANLE (nome)].</p> <p>c) SE NON ESTABLECE CONTACTO (instrucións)</p> <p>d) ESCOITE A (distintivo de chamada da dependencia) (frecuencia) [na CANLE (nome)] (1)</p> <p>e) *SOLICITO CAMBIO A (frecuencia) [ou CANLE (nome)].</p> <p>f) CAMBIO DE FRECUENCIA (ou CANLE) APROBADA.</p> <p>g) VIXÍE (distintivo de chamada da dependencia) (frecuencia) (ou CANLE (nome))</p> <p>h) * vixiando (frecuencia) (ou CANLE (nome))</p> <p>i) CANDO ESTEA LISTO chame A (distintivo de chamada da dependencia) (frecuencia) [ou CANLE (nome)].</p> <p>j) MANTÉÑA ESTA FRECUENCIA (ou ESTA CANLE).</p>	<p>a) CONTA CT (unit call sign) (frequency) [or CHANNEL (name)].</p> <p>b) AT (or OVER) (time or place) [or WHEN] [PASSING / LEAVING/ REACHING] (level) CONTACT (unit call sign) (frequency) (or CHANNEL (name)).</p> <p>c) IF NO CONTACT (instruction).</p> <p>d) STAND BY (frequency) [or CHANNEL (name)].</p> <p>e) * REQUEST CHANGE TO (frequency) [or CHANNEL (name)].</p> <p>f) FREQUENCY (or CHANNEL) CHANGE APPROVED</p> <p>g) MONITOR (unit call sign) (frequency) (or CHANNEL (name))</p> <p>h) *MONITORING (frequency) [or CHANNEL (name)].</p> <p>i) WHEN READY CONTACT (unit call sign) (frequency) [or CHANNEL (name)].</p> <p>j) REMAIN THIS FREQUENCY (or CHANNEL).</p>
---	---

Exemplo: «AIR FRANCE DOUS SETE CATRO CHAME A CONTROL FRANCIA CANLE UNTRES DOUS DECIMAL CERO UN CERO». («AIR FRANCE TWO SEVEN FOUR CONTACT FRANCE CONTROL CHANNEL ONE THREE TWO DECIMAL ZERO ONE ZERO.»

4.10.3.4.8 Procedementos de rodaxe.

Para a saída:

*a) [tipo de aeronave] [categoría de ronsel turbulento se é «pesado»] [localización da aeronave] SOLICITO RODAXE [intencións];

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

*b) [tipo de aeronave] [categoría de ronsel turbulento se é «pesado»] [localización da aeronave] (reglas de voo) A (aeródromo de destino) SOLICITO RODAXE [intencións];

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

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

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

Cando se necesitan instrucións detalladas para a rodaxe:

*d) [tipo de aeronave] [categoría de ronsel turbulento se é «pesado»] SOLICITO INSTRUCCIÓNS DE RODAXE DETALLADAS;

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

e) RODE VÍA (traxecto concreto que se debe seguir) A PUNTO DE ESPERA [número] [PISTA (número)] [HORA (minutos)];

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

Cando non se dispón de información de aeródromo proveniente doutra fonte, por exemplo ATIS:

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

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

g) TOME (ou VIRE) PRIMEIRA (ou SEGUNDA) INTERSECCIÓN ESQUERDA (ou DEREITA);

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

h) RODE VÍA (identificación de rúa de rodaxe);

TAXI VÍA (identification of taxiway);

i) RODE VÍA PISTA (número);

TAXI VÍA RUNWAY (number);

j) RODE A TERMINAL (ou outra localización, por exemplo, ZONA DE AVIACIÓN XERAL) [POSTO ESTACIONAMENTO (número)];

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

Para operacións de helicópteros:

*k) SOLICITO RODAXE AÉREA DESDE A VÍA ATA (localización ou encamiñamento, segundo corresponda);

REQUEST AIR-TAXIING FROM (or VÍA) TO (location or routing as appropriate);

l) EFECTUE RODAXE AÉREA ATA (ou VÍA) (localización ou encamiñamento, segundo corresponda) [PRECAUCIÓN (po, cifra alta, detritos libres, aeronaves lixeiras en rodaxe, persoal, etc.)];

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

m) EFECTUE RODAXE AÉREA VÍA (ruta directa, solicitada ou especificada) ATA (localización, heliporto, área de operacións ou movemento, pista activa ou inactiva). EVITE (aeronave ou vehículos ou persoal).

AIR TAXI VÍA (direct, as requested, or specified route) TO (location, heliport, operating or movement area, active or inactive runway). AVOID (aircraft or vehicles or personnel).

Despois da aterraxe:

*n) SOLICITO REGRESAR POR PISTA;
REQUEST BACKTRACK;

ou REGRESO POR PISTA APROBADO;
BACKTRACK APPROVED;

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

En xeral:

*q) [situación da aeronave] SOLICITO RODAXE A (destino no seu aeródromo);

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

r) RODE EN LIÑA RECTA;

TAXI STRAIGHT AHEAD;

s) RODE CON COIDADADO;

TAXI WITH CAUTION;

t) CEDA PASO A (descrición e posición doutras aeronaves);

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

*u) CEDO PASO A (tránsito);

GIVING WAY TO (traffic);

*v) TRÁNSITO (ou tipo de aeronave) á VISTA;

TRAFFIC (or type of aircraft) IN SIGHT;

w) RODE A APARTADOIRO DE ESPERA;

TAXI INTO HOLDING BAY;

x) SIGA (descrición doutra aeronave ou vehículo);

FOLLOW (description of other aircraft or vehicle);

e) DEIXE PISTA LIBRE;

VACATE RUNWAY;

*z) PISTA LIBRE;

RUNWAY VACATED;

aa) ACELERE RODAXE [motivo];

EXPEDITE TAXI [reason];

*bb) ACELERANDO RODAXE;

EXPEDITING;

cc) [PRECAUCIÓN] RODE MÁIS AMODO [motivo];

[CAUTION] TAXI SLOWER [reason];

*dd) RODANDO MÁIS AMODO.

SLOWING DOWN.

*Indica unha transmisión do piloto.

4.10.3.4.11. Preparación para o despegamento

a) IMPOSIBLE CONCEDER RUTA SAÍDA (designador) DEBIDO (razóns);

UNABLE TO ISSUE (designator) DEPARTURE (reasons);

b) NOTIFIQUE CANDO LISTO [PARA SAÍDA];

REPORT WHEN READY [FOR DEPARTURE];

c) ¿ESTÁ LISTO [PARA SAÍDA]?;

ARE YOU READY [FOR DEPARTURE]?;

d) ¿ESTÁ LISTO PARA SAÍDA INMEDIATA? ARE YOU READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE?;

*e) LISTO;

READY.

Se non pode autorizar o despegamento:

f) ESPERE [motivo];

WAIT [reason];

Autorización para entrar á pista e esperar a autorización de despegamento:

g) ENTRE E MANTEÑA;

Nota: a continuación pode ir f).

LINE UP;

+h) ENTRE E MANTEÑA PISTA (número);

LINE UP RUNWAY (number);

i) ENTRE E MANTEÑA. ESTEA LISTO PARA SAÍDA INMEDIATA;

LINE UP. BE READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE.

Autorizacións condicionais:

++j) (condición) ENTRE E MANTEÑA;

(condition) LINE UP;

Xustificante de recepción dunha autorización condicional:

*k) (condición) ENTRAR E MANTER;

(condition) LINING UP;

Confirmación, ou non confirmación da repetición de autorización condicional:

l) CORRECTO (ou REPITO (segundo corresponda)).

[THAT IS] CORRECT (or I SAY AGAIN. (as appropriate).

*m) SOLICITO SAÍDA DESDE INTERSECCIÓN PISTA (número) CON (RÚA DE RODAXE (designador)) (ou PISTA (número));

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

n) NOTIFIQUE SE PODE SAÍR DESDE INTERSECCIÓN PISTA (número) CON (RÚA DE RODAXE (designador)) (ou PISTA (número));

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

o) DESDE INTERSECCIÓN PISTA (número) CON (RÚA DE RODAXE (designador)) (ou PISTA (número)) (distancia) METROS DISPONIBLES;

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

* Indica unha transmisión do piloto.

+ Cando exista posibilidade de confusión durante operacións en varias pistas á vez

++ As disposicións relativas ao uso das autorizacións condicionais figuran en 4.10.2.4.

4.10.3.4.22 Transmisión de quenda de saída e mensaxes relacionadas.

Transmisión da hora de despegamento calculada (CTOT) a partir dunha mensaxe de asignación de quenda de saída.

a) SLOT (hora).

SLOT (time).

Cambio de CTOT como consecuencia dunha mensaxe de revisión de quenda.

b) SLOT REVISADO (hora).

REVISED SLOT (time).

Cancelación de CTOT como consecuencia dunha mensaxe de cancelación de quenda.

c) SLOT CANCELADO, NOTIFIQUE LISTO.

SLOT CANCELLED, REPORT READY.

Suspensión dun voo ata novo aviso como consecuencia dunha mensaxe de suspensión de voo

d) VOO SUSPENDIDO ATA NOVO AVISO, DEBIDO A (razón).

FLIGHT SUSPENDED UNTIL FURTHER NOTICE DUE (reason).

Activación dun voo suspendido como consecuencia dunha mensaxe de de-suspensión (ou reactivación).

e) VOO REACTIVADO, NOTIFIQUE LISTO.

SUSPENSION CANCELLED, REPORT READY.

Denegación de posta en marcha por requirila demasiado tarde para cumprir o CTOT

f) IMPOSIBLE APROBAR POSTA EN MARCHA DEBIDO A SLOT EXPIRADO, SOLICITE NOVO SLOT.

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

Denegación de posta en marcha por requirila demasiado pronto para cumprir co CTOT.

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

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

4.10.3.5.1 Estimacións e revisións

a) ESTIMADA [dirección do voo] (distintivo de chamada da aeronave) [USANDO RESPONDEDOR

(código SSR)] (tipo) ESTIMANDO (punto significativo) (hora) (nivel) (ou DESCENDENDO DE (nivel) A (nivel)) (ou ASCENDENDO DE (nivel) A (nivel)) [VELOCIDADE (TAS presentada)] (ruta) [OBSERVACIÓN];

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

Estación transmisora:

b) ESTIMADO (punto significativo) PARA (distintivo de chamada da aeronave);

ESTIMATE (significant point) ON (aircraft call sign).

Resposta da estación receptora (se se conta con detalles do plan de voo):

(tipo de aeronave) (destino);

(aircraft type) (destination).

Resposta da estación transmisora:

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

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

Nota: en caso de non se dispor dos detalles do plan de voo, a estación receptora responderá a b) NON HAI DETALLES (NO DETAILS) e a estación transmisora dará a previsión completa como se indica en a).

c) ESTIMADO GLOBO(S) LIBRE(S) NON TRIPULADO(S) (identificación e clasificación) ESTIMADO(S) SOBRE (lugar) ÁS (hora) (NIVEL(IS) DE VOO NOTIFICADO(S) (cifra ou cifras) (ou NIVEL(IS) DE VOO DESCONECIDO(S)) DESPRAZÁNDOSE CARA A (dirección) VELOCIDADE ESTIMADA RESPECTO AO CHAN (cifra) (outra información pertinente, se a houber).

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

d) REVISIÓN (distintivo de chamada da aeronave) (detalles que sexan necesarios).

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

Cinco. Modifícanse os puntos 8.4.3.7 e 8.4.4.5 do capítulo 4, os puntos 8.5.1 ata o 8.5.3 do capítulo 5, os puntos 8.6.1.1 e 8.6.1.5 do capítulo 6, o punto 8.8.1.2.1 e engádesse o punto 8.8.2.2 ao capítulo 8, e modifícanse os puntos 8.10.1.3 GEN 3, 8.10.3.2 AD 2 e 8.10.3.3 AD 3 do capítulo 10, do libro oitavo «Servizo de información aeronáutica», que quedan redactados nos seguintes termos:

«8.4.3.7 Cando non se publique ningunha emenda ás AIP nos intervalos regulares establecidos ou datas de publicación, farase a correspondente notificación NIL (ningunha) e distribuirase como lista mensual impresa en linguaxe clara dos NOTAM vigentes segundo o exixido por 8.5.2.13.3.

8.4.4.5 Expedirase unha lista de verificación dos suplementos AIP vixentes a intervalos de non máis dun mes. Esta información expedirase mediante a lista mensual impresa en linguaxe clara dos NOTAM vigentes segundo o exixido por 8.5.2.13.3.

8.5.1 Iniciación.

8.5.1.1 Iniciarase un NOTAM e expedirase coa maior brevidade cando a información que se teña que distribuír sexa de carácter temporal e de curta

duración ou cando se introduzan con pouco tempo de aviso previo cambios permanentes, ou temporais de longa duración, que sexan de importancia para as operacións, salvo cando o texto sexa extenso ou conteña gráficos. A información de curta duración que conteña texto extenso ou gráficos publicarase como suplemento AIP (véxase 8.4.4.1).

Nota: os cambios que sexan de importancia para as operacións relativos aos casos que se enumeran no punto 8.6.1.6.1. publícanse dentro do sistema de regulamentación e control da información aeronáutica (AIRAC) que se detalla no capítulo 6.

8.5.1.1.1 Os NOTAM iniciaránse e expediránse en relación coa información seguinte:

a) establecemento, peche ou cambios importantes que afecten as operacións de aeródromo/heliportos ou pistas;

b) establecemento, eliminación e cambios importantes que afecten as operacións dos servizos aeronáuticos (AGA, AIS, ATS, COM, MET, SAR, etc.);

c) establecemento ou eliminación de axudas electrónicas e doutra clase para a navegación aérea e aeródromos/heliportos. Isto comprende: interrupción ou reiniciación de calquera servizo; cambio de frecuencias, cambio nas horas de servizo notificadas, cambio de identificación, cambio de orientación (axudas dirección (axudas direccionais); cambio de localización; aumento ou diminución nun 50% ou máis da potencia; cambios nos horarios das radiodifusións ou no seu contido, e irregularidade ou inseguranza de operación de calquera axuda electrónica para a navegación aérea e dos servizos de comunicacións aeroterrestres;

d) establecemento, eliminación ou cambios importantes nas axudas visuais;

e) interrupción ou reiniciación do funcionamento dos compoñentes importantes dos sistemas de iluminación dos aeródromos;

f) establecemento, eliminación ou cambios importantes nos procedementos dos servizos de navegación aérea;

g) presenza ou eliminación de defectos ou impedimentos importantes na área de manobras;

h) modificacións e limitacións na subministración de combustible, lubricantes e oxíxeno;

i) cambios importantes nas instalacións e servizos dispoñibles de busca e salvamento;

j) establecemento, interrupción ou reiniciación do servizo dos faros de perigo que sinalan obstáculos importantes para a navegación aérea;

k) cambios nas disposicións que requiran medidas inmediatas, por exemplo, respecto de zonas prohibidas debido a actividades SAR;

l) presenza de perigos para a navegación aérea (comprendidos os obstáculos, manobras militares, exhibicións e competicións, actividades importantes de paracaidismo fóra de lugares promulgados);

m) erección, eliminación ou modificación de obstáculos importantes para a navegación aérea nas áreas de despegamento/ascenso, aproximación frustrada, aproximación e na franxa de pista;

n) establecemento ou suspensión (incluso a activación ou desactivación), segundo sexa aplicable, de zonas prohibidas, restrinxidas ou perigosas, ou cambios no seu carácter;

o) establecemento ou suspensión de zonas, rutas ou partes destas nas cales existe a posibilidade de interceptacións e nas cales se require manterse á escoita na frecuencia VHF de emerxencia de 121,5 MHz;

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

q) cambios significativos do nivel de protección de que normalmente se dispón nun aeródromo para fins de salvamento e extinción de incendios; iniciarase un NOTAM só cando se trate dun cambio de categoría e o dito cambio deberase indicar claramente;

r) presenza, eliminación ou cambios importantes de condicións perigosas debidas a neve, neve fundente, xeo ou auga na área de movemento;

s) aparición de epidemias que necesiten cambios nos requisitos notificados respecto a vacinas e corentenas;

t) prognósticos de radiación cósmica solar, cando se facilitan;

u) cambios de importancia para as operacións por actividade volcánica, lugar, data e hora de erupcións volcánicas e/ou extensión horizontal e vertical de nubes de cinsas volcánicas, comprendidos o sentido en que se moven, os niveis de voo e as rutas ou tramos de rutas que poderían estar afectados;

v) liberación á atmosfera de materiais radioactivos ou produtos químicos tóxicos como consecuencia dun incidente nuclear ou químico, lugar, data e hora do incidente, niveis de voo e rutas ou tramos de rutas que poderían estar afectados, así como dirección do movemento;

w) establecemento de operacións de misións humanitarias de socorro, tales como as emprendidas baixo os auspicios das Nacións Unidas, xunto cos procedementos ou limitacións que afectan a navegación aérea; e

x) aplicación de procedementos de continxencia a curto prazo en casos de perturbación parcial, dos servizos de tránsito aéreo ou dos servizos de apoio correspondentes.

Nota: véxase punto 3.2.27

8.5.1.1.2 Considerarase a necesidade de iniciar un NOTAM en toda outra circunstancia que poida afectar as operacións da aeronave.

8.5.1.1.3 A información seguinte non se notificará por NOTAM:

a) traballos habituais de mantemento en plataformas e rúas de rodaxe que non afectan a segurancia de movemento das aeronaves;

b) traballos de sinalización de pistas, cando as operacións de aeronaves se poidan efectuar de xeito seguro noutras pistas dispoñibles, ou o equipamento utilizado poida ser retirado cando sexa necesario;

c) obstáculos temporais na veciñanza dos aeródromos/heliportos, que non afecten a operación segura das aeronaves;

d) falla parcial das instalacións de iluminación no aeródromo/heliporto, cando non afecte directamente as operacións de aeronaves;

e) falla parcial temporal das comunicacións aeroterrestres cando se saiba que se poden utilizar frecuencias adecuadas de alternativa;

f) a falta de servizos relativos aos movementos de plataforma e ao control de tránsito de estrada;

g) o feito de que non estean en servizo os letreiros para indicar un lugar ou destino ou outra información na área de movemento do aeródromo;

h) actividades de paracaidismo no espazo aéreo non controlado en condicións VFR (véxase 8.5.1.1.1 letra l), ou en lugares promulgados ou dentro de zonas perigosas ou prohibidas, no espazo aéreo controlado;

i) outra información de natureza analogamente temporal.

8.5.1.1.4 Deberase, sempre que sexa posible, comunicar con sete días de antelación, polo menos, a activación das zonas perigosas, restrinxidas ou prohibidas que se establecesen, e a realización de actividades que requiran restricións temporais do espazo aéreo, que non sexan debidas a operacións de emerxencia.

8.5.1.1.4.1 Comunicarase o antes posible toda anulación conseguinte das actividades ou toda redución das horas de actividade ou das dimensións do espazo aéreo afectado.

Sempre que sexa posible, convén avisar con 24 horas de antelación co fin de poder terminar oportunamente o proceso de notificación e facilitar a planificación da utilización do espazo aéreo.

8.5.1.1.5 Os NOTAM para notificar que non están en servizo as axudas á navegación aérea, as instalacións ou servizos de comunicacións, darán sempre que sexa posible unha idea do período en que non estean en servizo ou do tempo en que se espera restablecer o servizo.

8.5.1.1.6 Cando se publique unha emenda AIP ou un suplemento AIP de conformidade cos procedementos AIRAC, iniciárase un NOTAM dando unha breve descrición do contido, a data de entrada en vigor e o número de referencia da emenda ou suplemento. Este NOTAM terá a mesma data de entrada en vigor que a emenda ou suplemento e deberase manter válido no boletín de información previo ao voo por un período de 14 días.

Nota: no Manual para os servizos de información aeronáutica (Doc 8126) de OACI figuran os textos de orientación relativos á iniciación dos NOTAM nos cales se anuncian as datas de entrada en vigor de emendas AIP ou suplementos AIP de conformidade cos procedementos AIRAC («NOTAM iniciador»)

8.5.2 Especificacións xerais.

8.5.2.1 Á reserva do especificado en 8.5.2.3 e 8.5.2.4., cada NOTAM conterá a información na orde indicada no formato NOTAM do apéndice Q.

8.5.2.2 O texto dun NOTAM comporase utilizando os significados/fraseoloxía abreviada uniforme asignados ao código NOTAM da OACI, complementados mediante abreviaturas da OACI, indicadores, identificadores, designadores, distintivos de chamada, frecuencias, cifras e linguaxe clara.

8.5.2.2.1 Cando se seleccione un NOTAM para distribución internacional, deberase incluír o texto en inglés nas partes que se expresen en linguaxe clara.

Nota: os códigos NOTAM da OACI así como os significados /fraseoloxía abreviada uniforme e as abreviaturas da OACI figuran no documento titulado PANS-ABC (Doc. 8400)

8.5.2.3 A información relativa a depósitos de neve, neve fundente, xeo e auga estancada no pavimento dos aeródromos/heliportos conterá os datos, cando se notifique por medio dun SNOWTAM, na orde indicada no formato de SNOWTAM que figura no apéndice Q.

8.5.2.4 A información relativa a un cambio de importancia para as operacións na actividade volcánica, erupción volcánica ou nube de cinsas volcánicas conterá os datos, cando se notifiquen por medio dun ASHTAM, na orde indicada no formato de ASHTAM do apéndice Q.

8.5.2.5 O orixinador dos NOTAM asignará a cada un dos NOTAM un número de serie identificado por unha letra e un número de catro cifras seguidas dunha barra e dun número de dúas cifras

para o ano. O número de catro cifras será consecutivo e basearase no ano civil.

Nota: as series de NOTAM pódense identificar mediante as letras do A ao Z, con excepción do S e o T.

8.5.2.6. Cando un NOTAM conteña erros, expedirase un NOTAM cun número novo, que substitúa o NOTAM con erros.

8.5.2.7 Cando se expida un NOTAM que cancele ou substitúa un NOTAM anterior indicárase o número do NOTAM anterior. A serie, indicador de lugar e asunto de ambos os NOTAM serán os mesmos. Un NOTAM poderá ser unicamente cancelado ou substituído por outro NOTAM.

8.5.2.8 Cada NOTAM tratará unicamente dun asunto e dunha condición relativa ao asunto.

Nota: a orientación sobre a combinación dun asunto e unha condición relativa ao asunto de conformidade cos criterios de selección dos NOTAM figura no Manual para os servizos de información aeronáutica (Doc. 8126) de OACI.

8.5.2.9 Cada NOTAM será o máis conciso posible e redactarase de modo que se entenda claramente, sen remitir a outro documento.

8.5.2.10 Cada NOTAM transmitirase como mensaxe única de telecomunicación.

8.5.2.11 Os NOTAM que conteñan información de carácter permanente ou temporal de longa duración levarán as referencias apropiadas á AIP ou ao suplemento AIP.

8.5.2.12 Os indicadores de lugar, contidos no texto de todo NOTAM, serán os que figuran nos indicadores de lugar (Doc.7910 de OACI).

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

8.5.2.12.2 Se a un lugar non se lle asignase ningún indicador de lugar OACI, indicárase o nome do lugar en linguaxe clara soletreándoo de conformidade con 8.3.4.2.

8.5.2.13 Será expedida como NOTAM, polo Servizo Fixo Aeronáutico (AFS), unha lista de verificación dos NOTAM vixentes, a intervalos de non máis dun mes, utilizando o formato NOTAM especificado no apéndice Q, adxunto 2. Expedirase un NOTAM para cada serie.

8.5.2.13.1 A lista de verificación dos NOTAM conterá unha referencia ás últimas emendas AIP, suplementos AIP e polo menos ás AIC de distribución internacional.

8.5.2.13.2 A lista de verificación dos NOTAM terá a mesma distribución que a actual serie de mensaxes a que se refire e identificarase claramente como lista de verificación.

8.5.2.13.3 Prepararase coa menor demora posible e transmitiráselles polo medio máis rápido de que se dispoña aos destinatarios da documentación integrada de información aeronáutica unha lista mensual impresa en linguaxe clara dos NOTAM vixentes, comprendida a indicación das emendas AIP, AIC ultimamente expedidos e unha lista de verificación de suplementos AIP.

8.5.3. Distribución.

8.5.3.1 Os NOTAM distribuiranse en resposta a unha solicitude.

8.5.3.2 Os NOTAM prepararase de conformidade coas disposicións correspondentes dos procedementos de comunicacións da OACI.

8.5.3.2.1 Sempre que sexa posible, empregarase o AFS para a súa distribución dos NOTAM.

8.5.3.2.2 Cando algún NOTAM intercambiado segundo o especificado en 8.5.3.4 se envíe por outro medio que non sexa o AFS, empregarase un grupo de seis díxitos de data e hora que indique a data e a hora de orixe do NOTAM e a identificación do orixador, que precederá ao texto.

8.5.3.3 O Servizo de Información Aeronáutica determinará que NOTAM se debe difundir internacionalmente.

8.5.3.3.1 Cando sexa posible deberanse utilizar as listas de distribución selectiva. Estas listas teñen por obxecto evitar a distribución superflua de información.

8.5.3.4 O intercambio internacional de NOTAM terá lugar soamente por acordo mutuo entre as oficinas NOTAM internacionais interesadas. O intercambio internacional de ASHTAM (véxase 8.5.2.4) e de NOTAM cando os Estados sigan utilizando os NOTAM para distribuír información sobre actividade volcánica, incluírá os centros de avisos de cinzas volcánicas, e tomará en consideración os requisitos das operacións de longa distancia.

8.5.3.4.1 Poderanse facer arranxos para intercambio directo de SNOWTAM (véxase apéndice Q) entre aeródromos/heliportos.

8.5.3.4.2 Estes intercambios de NOTAM entre oficinas NOTAM internacionais limitaranse, en canto sexa posible, ás necesidades dos Estados interesados que os reciben, por medio de series separadas proporcionadas polo menos aos voos internacionais e interiores.

8.5.3.4.3 No posible, e de acordo cos requisitos estipulados en 8.5.3.4 usarase un sistema de distribución predeterminada para os NOTAM transmitidos polo AFS de conformidade con 8.5.4.

8.6.1.1 A información relativa ás circunstancias mencionadas no punto 8.6.1.6, distribuírase baixo o sistema regulamentado (AIRAC), é dicir, baseando o establecemento, suspensión ou cambios importantes nunha serie de datas comúns de entrada en vigor a intervalos de 28 días, comprendido o 29 de xaneiro de 1998.

A información notificada non se modificará de novo polo menos ata 28 días despois da data de entrada en vigor, a menos que a circunstancia notificada sexa de carácter temporal e non subsista por todo o período.

8.6.1.1.1 A información proporcionada segundo o sistema AIRAC publicarase en forma impresa, a dependencia AIS iniciará e distribuírá a información polo menos con 42 días de antelación respecto da data de entrada en vigor, de xeito que os destinatarios poidan recibila polo menos 28 días antes da dita data.

8.6.1.1.2 Sempre que se prevexan modificacións de importancia e cando sexa conveniente e factible, deberase fixar a data de publicación cunha antelación polo menos de 56 días con respecto á data de entrada en vigor.

8.6.1.5 Cando a dependencia AIS subministre información en forma electrónica respecto das circunstancias mencionadas nos puntos 8.6.1.6.1 e 8.6.1.6.2, distribuíraa, asegurándose de que as datas de entrada en vigor dos datos coincidan coas AIRAC utilizadas para a subministración de información en forma impresa e de maneira que lles chegue aos destinatarios polo menos con 28 días de antelación respecto da data de entrada en vigor AIRAC.

8.8.1.2.1 Proporcionarase información adicional actualizada concernente ao aeródromo de saída, relativa ao seguinte:

- a) traballos de construción ou de conservación na área de manobras ou contiguos a esta;
- b) partes desiguais da área de manobras, tanto se están sinaladas como se non, por exemplo, as partes rotas das superficies das pistas e rúas de rodaxe;
- c) presenza e profundidade de neve, xeo ou auga nas pistas e rúas de rodaxe; incluíndo o seu efecto na freada;
- d) a neve acumulada nas pistas ou nas rúas de rodaxe, ou adxacente e estas;
- e) as aeronaves estacionadas ou outros obxectos nas rúas de rodaxe ou xunto a estas;
- f) a presenza doutros perigos temporais.
- g) a presenza de aves que poidan ser un perigo para as operacións dunha aeronave;
- h) a avaria ou o funcionamento irregular dunha parte ou de todo o sistema de iluminación do aeródromo, incluíndo as luces de aproximación, de limiar, de pista, de rúa de rodaxe, de obstáculos, de zonas fóra de servizo da área de manobras e a fonte de enerxía eléctrica do aeródromo;
- i) O desenvolvemento en curso de operacións de misións humanitarias de socorro, tales como as emprendidas baixo os auspicios das Nacións Unidas, xunto cos procedementos ou limitacións que se apliquen ao respecto.

8.8.2.2 O Estado asegurarse de que se toman medidas para que nos aeródromos se reciba información respecto da presenza de aves que observen as tripulacións das aeronaves, e asegurarse así mesmo de que o servizo de información aeronáutica dispón de tal información para distribuíla segundo o requiran as circunstancias.

8.10.1.3 GEN 3. Servizos.

GEN 3.5.3. Observacións e informes meteorolóxicos.

Descrición detallada das observacións e informes meteorolóxicos proporcionados para a navegación aérea internacional, que comprenda:

- 1) o nome da estación e indicador de lugar da OACI;
- 2) o tipo e frecuencia das observacións, incluíndo unha indicación do tipo automático de observación;
- 3) os tipos de informes meteorolóxicos (p.ex. METAR) e a dispoñibilidade de prognósticos de tendencia;
- 4) o tipo específico de sistema de observación e número de lugares de observación utilizados para observar e notificar o vento na superficie, a visibilidade, o alcance visual na pista, a base de nubes, a temperatura e, cando corresponda, a cortante do vento (p.ex. anemómetro na intersección das pistas, transmisómetro nas proximidades da zona de toma de contacto, etc.);
- 5) as horas de funcionamento; e
- 6) unha indicación da información climatolóxica aeronáutica dispoñible.

GEN 3.5.7. Servizo VOLMET.

Descrición do servizo VOLMET, que comprenda:

- 1) o nome da estación transmisora;
- 2) o distintivo de chamada ou identificación e abreviatura para a emisión de telecomunicacións;
- 3) a frecuencia ou frecuencias utilizadas para a radiodifusión;
- 4) o período de radiodifusión;
- 5) as horas de servizo;
- 6) a lista dos aeródromos/heliportos para os cales se inclúen notificacións e/ou prognósticos;

7) as notificacións, prognósticos e información SIGMET incluídos, e observacións que correspondan.

GEN 3.5.8. Servizo SIGMET e AIRMET.

Descrición da vixilancia meteorolóxica proporcionada dentro das rexións de información de voo ou áreas de control para as cales se facilitan servizos de tránsito aéreo, incluíndo unha lista das oficinas de vixilancia meteorolóxica, que comprenda:

- 1) o nome da oficina de vixilancia meteorolóxica, indicador de lugar da OACI;
- 2) as horas de funcionamento;
- 3) as rexións de información de voo ou áreas de control a que se presta servizo;
- 4) os tipos de información SIGMET publicados (SIGMET, SST SIGMET) e períodos de validez;
- 5) os procedementos específicos que se aplican á información SIGMET (p.ex. para cinzas volcánicas, ciclóns tropicais);
- 6) os procedementos aplicados á información AIRMET (de conformidade cos acordos rexionais de navegación aérea pertinentes);
- 7) as dependencias de servizos de tránsito aéreo ás cales se proporciona información SIGMET e AIRMET; e
- 8) outra información (p.ex. relativa a calquera limitación do servizo, etc.).

8.10.3.2 AD 2. Aeródromos.

**** AD 2.11. Información meteorolóxica subministrada.

Descrición detallada da información meteorolóxica que se proporciona no aeródromo e unha indicación da oficina meteorolóxica encargada de prestar o servizo enumerado, incluíndo:

- 1) o nome da oficina meteorolóxica conexas;
- 2) as horas de servizo e, cando corresponda, designación da oficina meteorolóxica responsable fóra desas horas;
- 3) a oficina responsable da preparación de TAF e períodos de validez e intervalo de expedición dos prognósticos;
- 4) tipo da dispoñibilidade de prognósticos de tipo tendencia para o aeródromo e intervalos de expedición;
- 5) información respecto da forma en que se facilitan as exposicións verbais e/ou as consultas;
- 6) tipo de documentación de voo subministrada e idioma ou idiomas utilizados na documentación de voo;
- 7) cartas e outra información que se exixa ou se utilice para as exposicións verbais ou as consultas;
- 8) equipamento suplementario de que se dispón para subministrar información sobre condicións meteorolóxicas p. ex., radar meteorolóxico e receptor para as imaxes de satélite;
- 9) a dependencia ou dependencias dos servizos de tránsito aéreo ás cales se subministra información meteorolóxica; e
- 10) información adicional (p.ex. con respecto a calquera limitación de servizo, etc.).

8.10.3.3 Heliportos.

**** AD 3.11. Información meteorolóxica subministrada.

Descrición detallada da información meteorolóxica que se proporciona no heliporto conxuntamente cunha indicación da oficina meteorolóxica encargada de prestar o servizo enumerado, que comprenda:

- 1) o nome da oficina meteorolóxica conexas;

2) as horas de servizo e, cando corresponda, designación da oficina meteorolóxica responsable fóra desas horas;

3) a oficina responsable da preparación de TAF e períodos de validez dos prognósticos;

4) a dispoñibilidade de prognósticos de tipo tendencia para o heliporto e intervalos de expedición;

5) información respecto da forma en que se facilitan as exposicións verbais e/ou as consultas;

6) tipo de documentación de voo subministrada e idioma ou idiomas utilizados na documentación de voo;

7) cartas e outra información que se exhiba ou se utilice para as exposicións verbais ou as consultas;

8) equipamento suplementario de que se dispón para subministrar información sobre condicións meteorolóxicas; p. ex. radar meteorolóxico e receptor para as imaxes de satélite;

9) a dependencia ou dependencias dos servizos de tránsito aéreo ás cales se subministra información meteorolóxica; e

10) información adicional (p.ex. con respecto a calquera limitación de servizo, etc.).»

Seis. Modifícanse os puntos 10.5.1.1.1.; 10.5.2.1.1.1.; 10.5.2.1.1.2.; 10.5.2.1.1.3.; 10.5.2.1.3.3.1; 10.5.2.1.4.2 e 10.5.2.1.4.5 do capítulo 5 do libro décimo «Telecomunicacións aeronáuticas, que quedan redactados nos termos seguintes:

«10.5.1.1.1. Utilizarase a fraseoloxía normalizada da OACI en todas as situacións para as que se especificase. Só cando a fraseoloxía normalizada non sexa útil para unha transmisión prevista, utilizarase unha linguaxe clara.

10.5.2.1.1.1 As comunicacións aeroterrestres en radiotelefonía efectuaranse no idioma que a estación terrestre usa normalmente ou en inglés.

Nota: o idioma normalmente usado pola estación en terra non ten que ser necesariamente o do Estado en que está situada. Poderíase convir rexionalmente nun idioma común como requisito para as estacións terrestres da rexión en cuestión.

10.5.2.1.1.2 Usarase o inglés por petición de toda estación de aeronave en todas as estacións terrestres que sirvan a aeroportos designados e a rutas usadas polos servizos aéreos internacionais.

10.5.2.1.1.3 Os idiomas dispoñibles nunha determinada estación en terra indicaranse nas publicacións de información aeronáutica e demais información aeronáutica que se publique respecto desas instalacións.

10.5.2.1.1.3.1 Cando o idioma utilizado para as comunicacións sexa o inglés, os números transmitiránse usando a seguinte pronuncia:

Número ou elemento numérico	Pronuncia	Pronunciation
0	cero	SI-RO
1	un	UAN
2	dous	TU
3	tres	TRI
4	catro	FO-ar
5	cinco	FA-IF
6	seis	SIKS
7	sete	SEV'N
8	oito	EIT
9	nove	NAI-na
decimal	decimal	DE-si-mal
centos (hundred)	centos	JAN-dred
mil (thousand)	mil	ZAU-sand

10.5.2.1.4.2 As transmisións efectuaranse en forma concisa e nun ton de conversa normal.

10.5.2.1.4.5 As mensaxes aceptadas para transmisión deberanse transmitir en linguaxe clara ou en fraseoloxía OACI sen alterar en modo ningún o sentido da mensaxe. As abreviaturas aprobadas, contidas no texto da mensaxe que se debe transmitir a unha aeronave, deberanse converter nas palabras ou frases completas que tales abreviaturas representan no idioma empregado, salvo aquelas abreviaturas que, pola súa utilización frecuente e común, son xeralmente comprendidas polo persoal aeronáutico.»

Sete. Modifícanse os adxuntos 1, 2 e 3 do apéndice Q «formatos SNOWTAM, NOTAM E ASHTAM, que quedan redactados nos termos seguintes:

«APÉNDICE Q.

ADXUNTO 1.

INSTRUCCIÓNS PARA CUBRIR O FORMATO DE SNOWTAM.

1. Xeneralidades.

a) Cando se notifican datos que se refiren a dúas ou tres pistas transmítense de novo os datos indicados de C a P inclusive.

b) Débense omitir completamente os recadros xunto co seu indicador cando non haxa información que deba ser incluída.

c) Débense utilizar unidades do sistema métrico decimal e non se notificará a unidade de medida.

d) A validez máxima dos SNOWTAM é de 24 horas. Débense publicar novos SNOWTAM sempre que ocorra un cambio de importancia nas condicións. Considéranse de importancia os cambios seguintes, relativos ao estado das pistas:

1) un cambio de arredor de 0,05 no coeficiente de rozamento;

2) cambios no espesor dos depósitos de ordes maiores que os seguintes: 20 mm para neve seca; 10 mm para neve mollada; 3 mm para neve fundente;

3) un cambio do 10%, ou máis, na lonxitude ou largo dispoñible dunha pista;

4) todo cambio do tipo de depósitos ou extensión de cobertura que requira reclasificación nos recadros F ao T do SNOWTAM;

5) cando existan bancos de neve críticos nun lado da pista, ou en ambos os lados, todo cambio da altura ou da distancia a que se encontren a partir do eixe de pista;

6) todo cambio da conspicuidade da iluminación de pista provocado por un ocultamento das luces; e

7) toda outra condición considerada de importancia con base na experiencia ou nas circunstancias locais.

e) O encabezamento abreviado «TTAAiiii CCCC MMYGGgg (BBB)» inclúese para facilitar o tratamento automático das mensaxes SNOWTAM nos bancos de datos por computadora. A explicación dos símbolos é a seguinte:

TT = designador de datos SNOWTAM = SW;

AA = designador xeográfico dos Estados (por exemplo, LF = Francia, EG Reino Unido –(véxanse indicadores de lugar (Doc 7910) Parte 2 –índice das

letras de nacionalidade para os indicadores de lugar);

iiii = número de serie do SNOWTAM expresado por un grupo de catro cifras;

CCCC = indicador de lugar de catro letras correspondente ao aeródromo a que se refire o SNOWTAM (véxanse indicadores de lugar (Doc 7910);

MMYYGGgg = data/hora da observación/medición, de xeito que:

= MM = mes, é dicir, xaneiro = 01, decembro = 12;

= YY = día do mes;

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

(BBB) = grupo facultativo para designar:

= unha corrección dun SNOWTAM difundido previamente co mesmo número de serie = COR.

Nota: as parénteses en (BBB) significan que se trata dun grupo facultativo.

Exemplo: encabezamento abreviado do SNOWTAM núm. 149 de Zürich, medición/observación do 7 de novembro ás 0620 UTC:

SWLSOI49 LSZH 11070620.

2. Recadro A-indicador de lugar do aeródromo (indicador de lugar de catro letras).

3. Recadro B-grupo data/hora de 8 cifras –indica a hora de observación na secuencia mes, día, hora e minutos en UTC; este recadro débese cubrir sempre.

4. Recadro C-número máis baixo designador de pista.

5. Recadro D-lonxitude en metros da pista limpa, se é inferior á lonxitude publicada (véxase o recadro T para notificar se parte da pista non está limpa).

6. Recadro E-largo en metros da pista, se é inferior ao largo publicado; se está desprazada á esquerda ou á dereita do eixe, engádase «L» ou «R» segundo se vexa desde o limiar que teña o número designador máis baixo.

7. Recadro F-depósitos sobre a lonxitude da pista, segundo se explica no formato de SNOWTAM. Pódense utilizar combinacións adecuadas destes números para indicar condicións variables sobre os distintos segmentos da pista. Se hai máis dun depósito no mesmo tramo da pista, estes deberíanse notificar en orde desde a parte superior ata a parte inferior. As acumulacións causadas polo vento, os espesores de depósitos apreciablemente superiores aos valores medios ou outras características importantes dos depósitos pódense notificar no recadro T en linguaxe clara.

Nota: ao final deste apéndice figuran as definicións dos diversos tipos de neve.

8. Recadro G-espesor medio en milímetros de depósito correspondente a cada terzo da lonxitude total da pista, ou «XX» se non é medible ou non é importante desde o punto de vista operacional. A avaliación débese efectuar cunha precisión de 20 mm para neve seca, 10 mm para neve mollada e 3 mm para neve fundente.

9. Recadro H-medición do rozamento correspondente a cada terzo de pista e dispositivo de medición utilizado. Coeficiente medido ou calculado (dúas cifras) ou, se non se dispón deste, rozamento na superficie estimado (unha cifra), en orde empe-

zando polo limiar que teña o número designador de pista máis baixo. Insírese unha clave 9 cando o estado da superficie ou do dispositivo de medición do rozamento dispoñible non permite efectuar unha medición fiable do rozamento na superficie. Utilídense as seguintes abreviaturas para indicar o tipo de dispositivo de medición do rozamento utilizado:

BRD Frenómetro-dinómetro.

GRT Medidor do asimento.

MUM Medidor do valor Mu.

RFT Medidor do rozamento na pista.

SFH Medidor do rozamento na superficie (pneumáticos de alta presión).

SFL Medidor do rozamento na superficie (pneumáticos de baixa presión).

SKH Esvarómetro (pneumáticos de alta presión).

SKL Esvarómetro (pneumáticos de baixa presión).

TAP Medidor Tapley

Se se utiliza outro equipamento especifíquese en linguaxe clara.

10. Recadro J-bancos de neve críticos. Se os hai, insírase a altura en centímetros e a distancia con respecto ao bordo da pista en metros, seguidas de esquerda («L») ou dereita («R») ou ambos os lados («LR»), tal como se ven desde o limiar que ten o número de designación de pista máis abaixo.

11. Recadro K-se as luces de pista están ocultas, insírase «SI» seguido de «L», «R» ou ambos «LR» tal como se ve desde o limiar que teña en número de designación de pista máis baixo.

12. Recadro L-cando se prevexa realizar unha nova limpeza da pista, anótese a lonxitude e o largo da pista ou «TOTAL» se a pista se deberá limpar na súa totalidade.

13. Recadro M-anótese a hora UTC prevista para a terminación da limpeza.

14. Recadro N-pódese utilizar a clave correspondente ao recadro F para describir as condicións das rúas de rodaxe; anótese «NON» se non se dispón das rúas de rodaxe que sirvan á pista conexas.

15. Recadro P-se é aplicable, anótese «SI» seguido pola distancia lateral en metros.

16. Recadro R-pódese utilizar a clave correspondente ao recadro F para describir as condicións da plataforma; anótese «NON» se a plataforma está inutilizable.

17. Recadro S-anótese a hora UTC prevista da próxima observación/medición.

18. Recadro T-describase en linguaxe clara toda información de importancia operacional pero notifíquese sempre en lonxitude de pista non despexada (recadro D) e o grao de contaminación da pista (recadro F) para cada terzo da pista (se procedese) de conformidade coa escala seguinte:

contaminación da pista –10% –se a contaminación é inferior ao 10%
contaminación da pista –25% –se a contaminación é de 1 a 25%
contaminación da pista –50% –se a contaminación é de 26 a 50%
contaminación da pista –100% –se a contaminación é de 51 a 100%.

EXEMPLO DE FORMATO SNOWTAM QUE FOI CUBERTO

[GG EHAMZQZX EDDFZQZX EKCHZQZX

070645 LSZHNYX

SWLSOI49 LSZH 11070620

SNOWTAMOI49

A) LSZH B) 11070620 C) 02 D) P)

c) 09 D) P)

c) 12 D) P)

R) NO S) 11070920 T) DESCONXELAMENTO]

Definicións dos diversos tipos de neve.

Neve (en terra).

a) Neve seca: neve que, se está solta, se desprende ao soprar ou, se se compacta á man, se disgrega inmediatamente ao soltala. Densidade relativa: ata 0,35 exclusiva.

b) Neve mollada: neve que, se se compacta á man, se adhire e amosa tendencia a formar bólas ou se fai realmente unha bóla de neve. Densidade relativa: de 0,35 a 0,5 exclusiva.

c) Neve compactada: neve que se comprimiu ata formar unha masa sólida que non admite máis compresión e que mantén a súa cohesión ou escacha en anacos se se levanta. Densidade relativa: 0,5 ou máis.

d) Neve fundente: neve saturada de auga que, cando se lle dá un golpe contra o chan coa sola do zapato, se proxecta en forma de salpicaduras. Densidade relativa: 0,5 a 0,8.

Nota: as mesturas de xeo, de neve e/ou de auga estancada poden, especialmente cando hai precipitación de chuvia, de chuvia e neve ou de neve, ter densidades relativas superiores a 0,8. Estas mesturas, polo seu gran contido de auga ou de xeo, teñen un aspecto transparente e non translúcido, o cal, cando a mestura ten unha densidade relativa bastante alta, as distingue facilmente da neve fundente.

ADXUNTO 2.

INSTRUCCIÓNS PARA CUBRIR O FORMATO DE NOTAM.

1. XENERALIDADES.

Transmitiranse a liña de cualificativos (recadro Q) e todos os identificadores (recadros A a G inclusive), cada un seguido do signo de peche de parénteses como se indica no formato, a non ser que non haxa ningunha entrada respecto dun determinado identificador.

2. NUMERACIÓN DOS NOTAM.

A cada NOTAM débesele adxudicar unha serie determinada mediante unha letra e un número que debe ser de catro cifras seguidas dunha barra e dun número de dúas cifras para o ano (por ex. A0023/03).

3. CUALIFICATIVOS (RECADRO Q).

O recadro Q subdivídese en oito campos, separados por barras. Se non se incorpora ningunha entrada ao campo, non é necesario transmitir espazos en branco entre as barras. No Manual para os servizos de información aeronáutica (Doc 8126 de OACI) danse exemplos de como

se deben cubrir os campos. A definición de cada campo é a seguinte:

1) FIR.

a) Indicador de lugar da OACI da FIR afectada ou, se se aplica a máis dunha FIR dentro dun Estado, as dúas primeiras letras do indicador de lugar da OACI dun Estado máis «XX». Os indicadores de lugar da OACI das FIR en cuestión indícanse entón no recadro A).

b) Se un Estado expide un NOTAM que afecta as FIR dun grupo de Estados, inclúense as dúas primeiras letras do indicador de lugar da OACI do Estado expedidor máis «XX». Os indicadores de lugar das FIR en cuestión indícanse entón no recadro A).

2) CÓDIGO NOTAM.

Todos os grupos do código NOTAM conteñen un total de cinco letras e a primeira letra é sempre o «Q». A segunda e terceira letras identifican o asunto e a cuarta e a quinta letras indican o estado do asunto obxecto da notificación. Para as combinacións de segunda e terceira e cuarta e quinta letras insírense os códigos NOTAM da OACI enumerados nos PANS-ABC (Doc 8400 de OACI) ou nos criterios de selección dos NOTAM contidos no Manual para os servizos de información aeronáutica (Doc 8126 de OACI) ou insírense unha das seguintes combinacións, segundo corresponda:

a) Se o asunto non figura no código NOTAM (Doc 8400) nin nos criterios de selección dos NOTAM (Doc 8126); insírense «XX» como segunda e terceira letras (p. ex. QXXAK);

b) Se as condicións correspondentes ao asunto non figuran no código NOTAM (Doc 8400) nin nos criterios de selección dos NOTAM (Doc 8126), insírense «XX» como cuarta e quinta letra (p. ex. QFAXX).

c) Cando se expida un NOTAM que conteña información importante para as operacións de conformidade con 8.6. ou cando se expida para anunciar a entrada en vigor de emendas ou suplementos AIP de conformidade cos procedementos AIRAC, insírense «TT» como cuarta e quinta letras do código NOTAM.;

d) Cando se expida un NOTAM que conteña unha lista de verificación dos NOTAM vixentes, insírense «KKKK» como segunda, terceira, cuarta e quinta letras; e

e) As seguintes letras catro e cinco do código NOTAM utilizaranse para cancelar un NOTAM:

AK: REINICIADA A OPERACIÓN NORMAL.

AL: FUNCIONANDO (OU DE NOVO FUNCIONANDO) Á RESERVA DE LIMITACIÓNS/CONDICIÓN ANTERIORMENTE PUBLICADAS.

AO: OPERACIONAL.

CC: COMPLETADO.

XX: LINGUAXE CLARA.

3) TRÁNSITO.

I = IFR.

V = VFR.

K = O NOTAM é unha lista de verificación.

Nota.-Dependendo do asunto e contido do NOTAM, o campo cualificativo TRÁNSITO pode conter cualificativos combinados. As posibles combinacións figuran nos criterios de selección dos NOTAM

do Manual para os servizos de información aeronáutica (Doc 8126).

4) OBXECTIVO.

N = NOTAM seleccionado para que os explotadores de aeronaves lle presten inmediata atención.

B = NOTAM seleccionado para unha entrada no boletín de información previa ao voo.

(PIB).

O = NOTAM relativo ás operacións de voo.

M = NOTAM sobre asuntos varios: non suxeito a elección pero dispoñible a solicitude.

K = o NOTAM é unha lista de verificación.

Nota: dependendo do asunto e contido do NOTAM, o campo cualificativo OBXECTIVO pode conter cualificativos combinados. As posibles combinacións figuran nos criterios de selección dos NOTAM do Manual para os servizos de información aeronáutica (Doc 8126).

5) ALCANCE.

A = aeródromo.

E = en ruta.

W = aviso Nav.

K = o NOTAM é unha lista de verificación.

Nota: dependendo do asunto e contido do NOTAM, o campo cualificativo ALCANCE pode conter cualificativos combinados. As posibles combinacións figuran nos Criterios de selección dos NOTAM do Manual para os servizos de información aeronáutica (Doc 8126). Se o asunto se cualifica AE, o indicador de localización do aeródromo débese deixar constancia por escrito no recadro A.

6) e 7) INFERIOR / SUPERIOR.

Sempre se cubrirán os límites INFERIOR e SUPERIOR e só se expresarán en niveis de voo (FL). Cando se trate de avisos para a navegación e restricións do espazo aéreo, os valores introducidos serán consecuentes cos proporcionados nos recadros F) e G).

Se o asunto non contén información específica sobre a altitude, insírense «000» para INFERIOR e «999» para SUPERIOR como valores por defecto.

8) COORDENADAS RAIÓ.

A latitude e a lonxitude cunha precisión dun minuto, así como un número de tres cifras para a distancia correspondente ao raio de influencia en NM (p. ex. 4700N 01140E043). As coordenadas representan aproximadamente o centro dun círculo cun raio que abrangue toda a área de influencia e se o NOTAM afecta toda a FIR/UIR ou máis dunha FIR/UIR, introdúzase o valor de raio por defecto «999».

4. RECADRO A).

Con respecto á instalación, ao espazo aéreo, ou ás condicións que son obxecto da notificación, anótase o indicador de lugar do Doc 7910 da OACI do aeródromo, ou da FIR nos cales están situados. Se corresponde, pódese indicar máis dunha FIR/UIR. Se non houber dispoñible ningún indicador de lugar OACI, utilícese as letras de nacionalidade da OACI que figuran no Doc 7910 da OACI, parte 2, máis XX e seguida no recadro E polo nome en linguaxe clara.

5. RECADRO B).

Para o grupo data-hora utilícese un grupo de dez cifras representando o ano, mes, día, horas e minu-

tos UTC. Esta entrada é a data-hora de entrada en vigor do NOTAM N. Nos casos de NOTAMR e NOTAMC, o grupo data-hora representa a data e hora efectivas de orixe do NOTAM.

6. RECADRO C).

Con excepción do NOTAMC, utilizarase un grupo de data-hora (un grupo de dez cifras representando o ano, mes, día, horas e minutos UTC) que indique a duración da información, a non ser que a información sexa de carácter permanente; neste caso débese inserir no seu lugar a abreviatura «PERM». Se a información relativa á data-hora non é segura, indícarase a duración aproximada utilizando un grupo de data-hora seguido da abreviatura «EST». Cancelarase ou substituirase calquera NOTAM en que estea incluída unha indicación «EST» antes da data-hora especificadas no recadro C).

7. RECADRO D).

Se a situación é de perigo, o estado de funcionamento ou condición das instalacións notificadas continúan conforme un horario específico entre as datas-horas indicadas nos recadros B) e C), insírase a dita información no recadro D). Se o recadro D) excede de 200 caracteres, considerárase a posibilidade de proporcionar tal información nun NOTAM en partes múltiples.

Nota.—No Doc 8126 proporciónase orientación relativa á definición harmonizada do contido do recadro D).

8. RECADRO E).

Úsese o código NOTAM decodificado, complementado cando sexa necesario por abreviaturas da OACI, indicadores, identificadores, designadores, distintivos de chamada, frecuencias, cifras e linguaxe clara. Cando se selecciona un NOTAM para distribución internacional, incluírase a versión inglesa das partes que se expresen en linguaxe clara. Esta entrada será clara e concisa para proporcionar unha entrada conveniente ao PIB. No caso de NOTAMC, incluírase unha referencia ao asunto e unha mensaxe de estado para que se poida verificar con precisión se a condición é plausible.

9. RECADROS F) e G).

Estes recadros son normalmente aplicables aos avisos para a navegación ou ás restricións do espazo aéreo e habitualmente forman parte da entrada do PIB. Insíranse tanto as alturas límite inferior como superior da zona de actividades ou restricións, indicando claramente o nivel da referencia e as unidades de medida.

Nota: para exemplos de NOTAM véxase o Doc 8126 e os PANS-ABC (Doc 8400)

ADXUNTO 3.

INSTRUCCIÓNS PARA CUBRIR O FORMATO DE ASHTAM.

1. XENERALIDADES.

1.1 O ASHTAM proporciona información sobre a situación da actividade dun volcán cando un cambio na actividade volcánica ten, ou se prevé que terá, importancia para as operacións. A información en cuestión submínistrase utilizando o nivel de código de cores de alerta para os volcáns que se indican en 3.5.

1.2 En caso de que se produza unha erupción volcánica con nube de cinzas de importancia para as operacións, o ASHTAM tamén proporciona información sobre a localización, extensión e movemento

da nube de cinzas e as rutas aéreas e niveis de voo afectados.

1.3 A expedición dun ASHTAM dando información sobre unha erupción volcánica, de conformidade coa sección 3, non se debería atrasar ata dispor de toda a información completa de A) a K), senón que se debería expedir inmediatamente despois de recibir notificación de que ocorreu ou se prevé que ocorra unha erupción, ou de que ocorreu ou se prevé que ocorra un cambio de importancia para as operacións pola situación da actividade dun volcán, ou de que se comunicase a existencia dunha nube de cinzas. En caso de que se espere unha erupción e polo tanto non haxa evidencia nese momento da existencia de nube de cinzas, deberíanse cubrir os recadros A) a E) e indicar, respecto dos recadros F) a I), que «non se aplica». Análogamente, se se notifica unha nube de cinzas volcánicas, por exemplo, mediante aeronotificación especial, pero non se sabe nese momento cal é o volcán orixinador, o ASHTAM deberíase expedir en principio mencionando nos recadros A) a E) as palabras « descoñécese », e os recadros F) a K) deberíanse cubrir segundo corresponda baseándose na aeronotificación especial, ata que se reciba nova información. Noutras circunstancias, en caso de non dispor da información concreta para algún dos recadros A) a K), indíquese «NIL».

1.4 O período máximo de validez dos ASHTAM é de 24 horas. Débense expedir novos ASHTAM cando cambie o nivel da alerta.

2. ENCABEZAMENTO ABREVIADO.

2.1 Despois do encabezamento habitual de comunicacións AFTN, inclúese o encabezamento abreviado «TT AA iii CCCC MMYGGgg (BBB)» para facilitar o tratamento automático das mensaxes ASHTAM nos bancos de datos informatizados. A explicación dos símbolos é a seguinte:

TT = designador de datos ASHTAM = VA;

AA = designador xeográfico dos Estados, p. ex., NZ Nova Zelandia [véxanse indicadores de lugar (Doc 7910 de OACI), parte 2, índice das letras de nacionalidade para os indicadores de lugar];

iii = número de serie do ASHTAM expresado por un grupo de catro cifras;

CCCC = indicador de lugar de catro letras correspondente á rexión de información de voo en cuestión [véxanse indicadores de lugar (Doc 7910 de OACI), parte 5, enderezos dos centros por conta das FIR/UIR];

MMYYGGgg = data/hora do informe, onde:

MM = mes, p. ex. xaneiro = 01, decembro = 12.

YY = día do mes.

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

(BBB) = grupo facultativo para corrixir unha mensaxe ASHTAM difundida previamente co mesmo número de serie = COR.

Nota: as parénteses en (BBB) significan que se trata dun grupo facultativo.

Exemplo: encabezamento abreviado do ASHTAM correspondente á FIR Auckland Oceanic, informe do 7 de novembro ás 0620 UTC:

VANZ0001 NZZO 11070620.

3. CONTIDO DO ASHTAM.

3.1 Recadro A –rexión de información de voo afectada, equivalente en linguaxe clara do indicador

de lugar anotado no encabezamento abreviado, neste exemplo «FIR Auckland Oceanic».

3.2 Recadro B –data e hora (UTC) da primeira erupción.

3.3 Recadro C –nome do volcán e número do volcán segundo figuran no Manual sobre cinzas volcánicas, materiais radioactivos e «nubes» de produtos químicos tóxicos (título provisional), apéndice H (Doc 9691*) da OACI e no Mapa mundial dos volcáns e das principais características aeronáuticas.

*En preparación.

3.4 Recadro D –latitude/lonxitude do volcán en graos enteiros ou radial e distancia desde o volcán ata a axuda para a navegación (segundo se cita no Manual sobre cinzas volcánicas, materiais radioactivos e «nubes» de produtos químicos tóxicos, apéndice H (Doc 9691*) da OACI e no Mapa mundial dos volcáns e das principais características aeronáuticas).

*En preparación.

3.5 Recadro E –código de cores para indicar o nivel de alerta da actividade volcánica, incluídos os niveis previos de actividade, expresado así:

Nivel de código de cores de alerta	Situación da actividade do volcán
Vermello alerta.	Erupción volcánica en actividade. Columna/nube de cinzas notificado por enriba de FL 250 ou Volcán perigoso, erupción probable, previsión de columna/nube de cinzas que ascenderá por enriba de FL 250.
Laranxa alerta.	Erupción volcánica en actividade pero a columna/nube de cinzas non alcanza nin se prevé que alcance o FL 250 ou
Amarelo alerta.	Volcán perigoso, erupción probable pero non se espera que a columna/nube de cinzas alcance o FL 250. Volcán activo de tempo en tempo e recentemente incremento notable da actividade volcánica, o volcán non se considera actualmente perigoso pero deberíase exercer cautela ou (Despois dunha erupción, é dicir, cambio de alerta de cor vermella ou laranxa a cor amarela) –A actividade volcánica diminuíu notablemente, o volcán non se considera actualmente perigoso pero deberíase exercer cautela.
Verde alerta.	A actividade volcánica considérase terminada e o volcán volveu ao seu estado normal.

Nota: o código de cores para indicar o nivel de alerta respecto da actividade do volcán e todo cambio con relación á situación de actividade anterior debería ser información proporcionada ao centro de control de área polo organismo vulcanolóxico correspondente do Estado en cuestión, p. ex., «ALERTA VERMELLO DESPOIS DE AMARELO» ou «ALERTA VERDE DESPOIS DE LARANXA».

3.6. Recadro F –Se se notifica unha nube de cinzas volcánicas de importancia para as operacións, indíquese a extensión horizontal e a base/cume da nube de cinzas utilizando a latitude/lonxitude (en graos enteiros) e as altitudes en miles de metros (pés) ou o radial e a distancia respecto do volcán orixinador. A información pódese basear inicialmente só nunha aeronotificación especial pero a información subseguinte pode ser máis detallada con base no asesoramento da oficina de vixilancia meteorolóxica responsable ou do centro de avisos de cinzas volcánicas.

3.7 Recadro G –Indíquese o sentido prognosticado de movemento da nube de cinzas a niveis seleccionados, baseándose no asesoramento da oficina de vixilancia meteorolóxica responsable ou do centro de avisos de cinzas volcánicas.

3.8 Recadro H –Indíquense as rutas aéreas e os tramos de rutas e niveis de voo afectados, ou que se prevé que resultarán afectados.

3.9 Recadro I –Indíquense os espazos aéreos, rutas aéreas ou tramos de rutas aéreas pechados e rutas alternativas dispoñibles.

3.10 Recadro J –Fonte da información, p. ex. «aeronotificación especial» ou «organismo vulcanolóxico», etc; a fonte da información deberíase indicar sempre, tanto se ocorreu de feito a erupción ou se notificou a nube de cinzas, como en caso contrario.

3.11 Recadro K –Inclúase en linguaxe clara toda información de importancia para as operacións alén do antedito.»

Oito. Suprímese a definición de «Control de afluencia» do capítulo 1, Definicións, e a abreviatura «ATFMU» do capítulo 2, Abreviaturas, do libro primeiro do Regulamento da circulación aérea.

Disposición derradeira única. *Entrada en vigor.*

Esta orde entrará en vigor o día seguinte ao da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 28 de agosto de 2006.–A vicepresidenta primeira do Goberno e ministra da Presidencia, María Teresa Fernández de la Vega Sanz.

15576 *ORDE PRE/2743/2006, do 5 de setembro, pola que se modifica o anexo I do Real decreto 1406/1989, do 10 de novembro, polo que se impoñen limitacións á comercialización e ao uso de certas substancias e preparados perigosos (tolueno e triclorobenceno).* («BOE» 214, do 7-9-2006.)

O Real decreto 1406/1989, do 10 de novembro, estableceu unha serie de limitacións á comercialización e ao uso de determinadas substancias e preparados perigosos e ditouse con base na normativa da Unión Europea que regula esta materia. Esta constitúena a Directiva 76/769/CEE do Consello, do 27 de xullo de 1976, relativa á aproximación das disposicións legais, regulamentarias e administrativas dos Estados membros que limitan a comercialización e o uso de determinadas substancias e preparados perigosos, e as súas posteriores modificacións e adaptacións ao progreso técnico.

O citado real decreto experimentou numerosas modificacións no seu anexo I, como consecuencia da evolución da normativa comunitaria na materia e da necesidade de incrementar os niveis de protección da saúde humana e do ambiente.

Recentemente publicouse a Directiva 2005/59/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 26 de outubro de 2005, pola que se modifica por vixésimo oitava vez a