

Tabla 3: La información sobre el diagnóstico se clasificará con arreglo a la nomenclatura CIE-10, según los criterios de inclusión para el caso de las enfermedades profesionales establecidos por Eurostat.

Tabla 4: Parte del cuerpo dañada según la siguiente clasificación.

TABLA 4
Parte del cuerpo dañada

Código	Descripción
00	Parte del cuerpo afectada, sin especificar.
10	Cabeza, no descrita con más detalle.
11	Cabeza (Caput), cerebro, nervios craneanos y vasos cerebrales.
12	Zona facial.
13	Ojo(s).
14	Oreja(s).
15	Dientes.
18	Cabeza, múltiples partes afectadas.
19	Cabeza, otras partes no mencionadas anteriormente.
20	Cuello, incluida la columna y las vértebras cervicales.
21	Cuello, incluida la columna y las vértebras del cuello.
29	Cuello, otras partes no mencionadas anteriormente.
30	Espalda, incluida la columna y las vértebras dorsolumbares.
31	Espalda, incluida la columna y las vértebras de la espalda.
39	Espalda, otras partes no mencionadas anteriormente.
40	Tronco y órganos, no descritos con más detalle.
41	Caja torácica, costillas, incluidos omoplatos y articulaciones acromioclaviculares.
42	Región torácica, incluidos sus órganos.
43	Región pélvica y abdominal, incluidos sus órganos.
48	Tronco, múltiples partes afectadas.
49	Tronco, otras partes no mencionadas anteriormente.
50	Extremidades superiores, no descritas con más detalle.
51	Hombro y articulaciones del húmero.
52	Brazo, incluida la articulación del cúbito.
53	Mano.
54	Dedo(s).
55	Muñeca.
58	Extremidades superiores, múltiples partes afectadas.
59	Extremidades superiores, otras partes no mencionadas anteriormente.
60	Extremidades inferiores, no descritas con más detalle.
61	Cadera y articulación de la cadera.
62	Pierna, incluida la rodilla.
63	Maléolo.
64	Pie.
65	Dedo(s) del pie.
68	Extremidades inferiores, múltiples partes afectadas.
69	Extremidades inferiores, otras partes no mencionadas anteriormente.
70	Todo el cuerpo y múltiples partes, no descritas con más detalle.
71	Todo el cuerpo (efectos sistémicos).
78	Múltiples partes del cuerpo afectadas.
99	Otras partes del cuerpo no mencionadas anteriormente.

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

187

ORDEN PRE/4063/2006, de 29 de diciembre, por la que se introducen modificaciones en el Reglamento de Circulación Aérea aprobado por el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, relativas a servicios de tránsito aéreo, procedimientos de navegación aérea y señales.

El Reglamento de la Circulación Aérea, aprobado por Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, en desarrollo de la Ley 48/1960, de 21 de junio, sobre Navegación Aérea, ha sido objeto de diversas modificaciones derivadas de los cambios introducidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en los anexos y documentos al Convenio de Chicago y la necesidad de adaptar las operaciones de vuelo a las innovaciones técnicas producidas en materia de aeronavegación.

La disposición final primera, «modificaciones de carácter técnico», del mencionado Real Decreto, faculta a la Ministra de Fomento y al Ministro de Defensa para introducir, con sujeción a lo dispuesto en la Orden de la Presidencia de Gobierno de 8 de noviembre de 1979, por la que se crea con carácter permanente, la Comisión Interministerial prevista en el artículo sexto del Real Decreto-ley 12/1978, de 27 de abril, sobre fijación y delimitación de facultades entre los Ministerios de Defensa y de Transportes y Comunicaciones en materia de aviación, cuantas modificaciones de carácter técnico fuesen precisas para la adaptación de las operaciones de vuelo a las innovaciones técnicas que se produzcan y especialmente a lo dispuesto en la normativa contenida en los anexos OACI y en los Tratados y Convenios Internacionales de los que España sea parte.

En la actualidad, es preciso modificar el Reglamento de la Circulación Aérea para su adaptación a la enmienda que la citada Organización de Aviación Civil Internacional ha introducido en el Anexo 2, enmienda n.º 38, y Anexo 11 enmienda n.º 42, relativos a «Reglas del Aire» y «Servicios de Tránsito Aéreo» respectivamente, así como a lo que figura en el Documento 4444 «Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea-Gestión del Tránsito Aéreo» relativo a Seguridad ATM.

También se hace preciso modificar algunas normas que regulan las operaciones en bien de la seguridad del tránsito aéreo, debiéndose adecuar el Reglamento de la Circulación Aérea en lo relativo a las colaciones a realizar por los pilotos una vez reciban autorizaciones o instrucciones del servicio de control de tránsito aéreo así como con respecto a la separación de aeronaves por estela turbulenta.

Asimismo, se considera necesario suprimir el uso de material pirotécnico para suministrar señales al tránsito de aeródromo desde las torres de control dado que existen, para indicar las mismas instrucciones, medios alternativos de menor peligrosidad.

Finalmente, como aspectos relevantes de la tramitación pueden citarse, junto al trámite de audiencia a las entidades y asociaciones representativas de intereses económicos, profesionales y corporativos directamente afectados por el contenido de la norma, el informe favorable de la Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento (CIDEFO), de conformidad con lo dispuesto en el Real-Decreto-ley 12/1978, de 27 de abril, sobre fijación y delimitación de facultades entre los Ministerios de Defensa y de Transportes y Comunicaciones, y la disposición adicional quinta de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de seguridad aérea.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Fomento y del Ministro de Defensa, de acuerdo con el Consejo de Estado, dispongo:

Artículo único. *Modificación del Reglamento de la Circulación Aérea, aprobado por el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero.*

El Reglamento de Circulación Aérea aprobado por el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, queda modificado como sigue:

Uno. Se modifican las definiciones y abreviaturas que figuran en los Capítulos 1 y 2 del Libro Primero «Definiciones y abreviaturas» en los siguientes términos:

1. En el Capítulo 1, definiciones, del Libro Primero, se adicionan las definiciones siguientes:

«Accidente.

Todo suceso, relacionado con la utilización de una aeronave, que ocurre dentro del período comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, durante el cual:

a) Cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:

hallarse en la aeronave, o
por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o
por exposición directa al chorro de un reactor,

excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o

b) La aeronave sufre daños o roturas estructurales que:

afectan adversamente su resistencia estructural, su prestación técnica o sus características de vuelo, y normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado,

excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita al motor, su capó o sus accesorios; o por daños limitados en las hélices, extremos de ala, antenas, neumáticos, frenos o carenas, pequeñas abolladuras o perforaciones en el revestimiento de la aeronave; o

c) La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

Aeródromo de alternativa en ruta para ETOPS.

Aeródromo de alternativa adecuado en el que podría aterrizar un avión con dos grupos motores de turbina si se le apagara un motor o si experimentara otras condiciones no normales o de emergencia en ruta en una operación ETOPS.

Actuación humana.

Capacidades y limitaciones humanas que repercuten en la seguridad y eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

Acuerdo ADS.

Plan de notificación ADS que rige las condiciones de notificación de datos ADS (o sea, aquéllos que exige la dependencia de servicios de tránsito aéreo, así como la frecuencia de dichas notificaciones, que deben acordarse antes de proporcionarse los servicios ADS).

Autorización anticipada.

Autorización otorgada a una aeronave por una dependencia de control de tránsito aéreo que no es

la autoridad de control actual respecto a dicha aeronave.

Comunicaciones por enlace de datos.

Forma de comunicación destinada al intercambio de mensajes mediante enlace de datos.

Comunicaciones por enlace de datos controlador piloto (CPDLC).

Comunicación entre el controlador y el piloto por medio de enlace de datos para las comunicaciones ATC.

Contrato ADS.

Medio que permite al sistema de tierra y a la aeronave establecer las condiciones de un acuerdo ADS, en el cual se indican las condiciones en que han de iniciarse los informes ADS, así como los datos que deben figurar en los mismos.

Incidente.

Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones aéreas.

Personal que ejerce funciones significativas desde el punto de vista de la seguridad.

Personas que podrían poner en peligro la seguridad de la aviación si cumplieran sus obligaciones y funciones del modo indebido, lo cual comprende –sin limitarse sólo a los que siguen– a los miembros de tripulaciones, al personal de mantenimiento de aeronaves y a los controladores de tránsito aéreo.

Principios relativos a factores humanos.

Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción, operaciones y mantenimiento aeronáuticos y cuyo objeto consiste en establecer una interfaz segura entre los componentes humano y de otro tipo del sistema mediante la debida consideración de la actuación humana.

Punto de recorrido de paso (vuelo por).

Punto de recorrido que requiere anticipación del viraje para que pueda realizarse la interceptación tangencial del siguiente tramo de una ruta o procedimiento.

Punto de recorrido de sobrevuelo.

Punto de recorrido en el que se inicia el viraje para incorporarse al siguiente tramo de una ruta o procedimiento.

Radiotelefonía.

Forma de radiocomunicación destinada principalmente al intercambio oral de información.

Servicio automático de información terminal por enlace de datos (ATIS-D).

Suministro del ATIS mediante enlace de datos.

Servicio automático de información terminal-voz (ATIS-voz).

Suministro del ATIS mediante radiodifusiones orales continuas y repetitivas.

Sustancias psicoactivas.

El alcohol, los opiáceos, los cannabinoides, los sedativos e hipnóticos, la cocaína, otros psicoestimulantes, los alucinógenos y los disolventes volátiles, con exclusión del tabaco y la cafeína, así como otras que determinen las autoridades sanitarias nacionales.

Uso problemático de ciertas sustancias.

El uso de una o más sustancias psicoactivas por el personal aeronáutico de manera que:

- a) constituya un riesgo directo para quien las usa o ponga en peligro las vidas, la salud o el bienestar de otros; o
- b) provoque o empeore un problema o desorden de carácter ocupacional, social, mental o físico.»

2. En el Capítulo 1, definiciones, del Libro Primero, se modifican las siguientes definiciones, quedando redactadas del siguiente modo:

«Hora prevista de aproximación.

Hora a la que el ATC prevé que una aeronave que llega, después de haber experimentado una demora, abandonará el punto de referencia de espera para completar su aproximación para aterrizar. La hora a que realmente se abandone el punto de referencia de espera dependerá de la autorización de aproximación.

Punto de espera en rodaje.

Punto designado destinado a proteger una pista, una superficie limitadora de obstáculos o un área crítica o sensible para los sistemas ILS/MLS, en el que las aeronaves en rodaje y los vehículos se detendrán y mantendrán a la espera, a menos que haya una autorización en contrario por parte de la torre de control de aeródromo.

Nota.—En la fraseología radiotelefónica la expresión «punto de espera» designa el punto de espera en rodaje.

Visibilidad.

En sentido aeronáutico se entiende por visibilidad el valor más elevado entre los siguientes:

- a) la distancia máxima a la que pueda verse y reconocerse un objeto de color negro de dimensiones convenientes, situado cerca del suelo, al ser observado ante un fondo brillante.
- b) la distancia máxima a la que puedan verse e identificarse las luces de aproximadamente mil candelas ante un fondo no iluminado.

Nota 1.—Estas dos distancias tienen distintos valores en una masa de aire de determinado coeficiente de extinción y la distancia de b) varía con la iluminación del fondo. La distancia de a) está representada por el alcance óptico meteorológico (MOR)

Nota 2.—La definición se aplica a las observaciones de visibilidad en los informes locales ordinarios y especiales, a las observaciones de la visibilidad reinante y mínima notificadas en los informes METAR y SPECI y a las observaciones de la visibilidad en tierra.»

3. En el Capítulo 1, definiciones, del Libro Primero, se suprimen las definiciones: «Categoría del vuelo» y «Mínimo de combustible».

4. En el Capítulo 2, abreviaturas, del Libro Primero, se adicionan las abreviaturas CPDLC, ETOPS y VAAC y se modifica la abreviatura VIFNO, quedando redactadas del siguiente modo:

«CPDLC Comunicaciones por enlace de datos controlador piloto.

ETOPS Operaciones de largo alcance con aviones bimotores.

VAAC Centro de avisos de cenizas volcánicas.

VIFNO Hora en que expira la autorización de salida expedida por una dependencia ACC o APP.»

Dos. Se modifica el Libro segundo «Reglamento del aire» en los siguientes términos:

1. En el Capítulo 3, reglas generales, del Libro Segundo, se adicionan los apartados 2.3.4.3; 2.3.4.4, 2.3.4.5 y 2.3.4.6, 2.3.5.3, 2.3.6.2.2.1 y 2.3.6.3.1, se modifican los apartados 2.3.3.5.1, 2.3.5.1, 2.3.6.2.1.1, 2.3.6.5.2, 2.3.6.5.2.1, 2.3.6.5.2.2 y 2.3.8.2.3, se suprimen los apartados 2.3.6.5.2.2.1 y 2.3.6.5.2.2.2, y se renumera el actual apartado 2.3.5.2.2.3, que pasa a ser el 2.3.6.5.2.3, quedando redactados del siguiente modo:

«2.3.3.5.1 A menos que la autoridad ATS competente prescriba otra cosa, se dará aviso de llegada, personalmente, por radiotelefonía o por enlace de datos, tan pronto como sea posible después del aterrizaje, a la correspondiente dependencia ATS del aeródromo de llegada, después de todo vuelo respecto al cual se haya presentado un plan de vuelo que comprenda la totalidad del vuelo o la parte restante de un vuelo hasta el aeródromo de destino.

2.3.4.3 Un señalero será responsable de proporcionar a las aeronaves señales normalizadas para maniobrar en tierra, en forma clara y precisa, utilizando las señales que se indican en el Apéndice C.

2.3.4.4 Nadie guiará una aeronave a menos que esté debidamente instruido y cualificado para realizar tales funciones.

2.3.4.5 El señalero usará un chaleco de identificación fluorescente para permitir que la tripulación de vuelo determine que se trata de la persona responsable de la operación de maniobra en tierra.

2.3.4.6 Todo el personal de tierra que participe en la provisión de señales utilizará durante las horas diurnas toletes, palas de tipo raqueta de tenis o guantes, todos ellos con colores fluorescentes. Por la noche, o en condiciones de mala visibilidad, se utilizarán toletes iluminados.

2.3.5.1 Se utilizará el Tiempo Universal Coordinado (UTC) que deberá expresarse en horas y minutos y, cuando se requiera, en segundos del día de 24 horas que comienza a medianoche.

2.3.5.3 Cuando se utiliza en la aplicación de comunicaciones por enlace de datos, la hora será exacta, con una tolerancia de un segundo con respecto a la UTC.

2.3.6.2.1.1 A menos que la autoridad ATS competente autorice o que la dependencia de control de tránsito aéreo competente autorice o disponga otra cosa, los vuelos controlados, en la medida de lo posible:

- a) cuando se efectúen en una ruta ATS establecida, operarán a lo largo del eje definido de esa ruta, o
- b) cuando se efectúen en otra ruta, operarán directamente entre las instalaciones de navegación y/o los puntos que definen esa ruta.

2.3.6.2.2.1 Además, cuando exista un acuerdo ADS, se informará automáticamente a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo, por enlace de datos, cuando tenga lugar un cambio que sea superior a los valores de umbral establecidos en el contrato ADS relacionado con un evento.

2.3.6.3.1 Los vuelos controlados que notifiquen su posición a la dependencia de servicios de tránsito aéreo apropiada, mediante comunicaciones por enlace de datos, proporcionarán informes de posición orales únicamente cuando así se solicite.

2.3.6.5.2 Fallo de las comunicaciones. Si el fallo de las comunicaciones impide cumplir con lo dispuesto en 2.3.6.5.1, la aeronave observará los procedimientos de fallo de comunicaciones del libro Cuarto, y aquellos de los procedimientos siguientes

que sean apropiados. La aeronave intentará comunicarse con la dependencia de control de tránsito aéreo pertinente utilizando todos los demás medios disponibles. Además, la aeronave, cuando forme parte del tránsito de aeródromo en un aeródromo controlado, se mantendrá vigilante para atender a las instrucciones que puedan darse por medio de señales visuales.

2.3.6.5.2.1 Si la aeronave con fallo de comunicaciones opera en condiciones meteorológicas de vuelo visual o de vuelo visual nocturno, la aeronave:

- a) hará funcionar el transpondedor en Código 7600;
- b) proseguirá su vuelo en condiciones meteorológicas de vuelo visual o de vuelo visual nocturno, según corresponda; aterrizará en el aeródromo adecuado más próximo y notificará su llegada, por el medio más rápido, a la dependencia apropiada del control de tránsito aéreo;
- c) completará un vuelo IFR, conforme a lo establecido en el punto 2.3.6.5.2.2.

2.3.6.5.2.2 Si la aeronave con fallo de comunicaciones en vuelo controlado opera en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos, o si el piloto de un vuelo IFR considera que no es conveniente terminar el vuelo de acuerdo con lo prescrito en 2.3.6.5.2.1, la aeronave:

- a) hará funcionar el transpondedor en Código 7600;
- b) a menos que se prescriba de otro modo con base en un acuerdo regional de navegación aérea, en el espacio aéreo en el que no se utilice radar para el control del tránsito aéreo, mantendrá el último nivel y velocidad asignados, o la altitud mínima de vuelo, si ésta es superior, por un período de 20 minutos desde el momento en que la aeronave deje de notificar su posición al pasar por un punto de notificación obligatoria y después de ese período de 20 minutos ajustará el nivel y velocidad conforme al plan de vuelo presentado;
- c) en el espacio aéreo en el que se utilice radar para el control del tránsito aéreo, mantendrá el último nivel y velocidad asignados, o la altitud mínima de vuelo, si ésta es superior, por un período de siete minutos desde el momento en que:
 - 1) se alcance el último nivel asignado o la altitud mínima de vuelo; o
 - 2) se regule el transpondedor en Código 7600; o
 - 3) la aeronave deje de notificar su posición al pasar por un punto de notificación obligatoria;

lo que ocurra más tarde, y a partir de ese momento, ajustará el nivel y la velocidad conforme al plan de vuelo presentado.

d) cuando reciba guía vectorial radar o efectúe un desplazamiento indicado por ATC utilizando RNAV sin un límite especificado, volverá a la ruta del plan de vuelo actualizado al alcanzar el siguiente punto significativo, a más tardar, teniendo en cuenta la altitud mínima de vuelo que corresponda.

e) proseguirá según la ruta del plan de vuelo actualizado hasta la ayuda o el punto de referencia para la navegación que corresponda y que haya sido designada para servir al aeródromo de destino y,

cuando sea necesario para asegurar que se satisfagan los requisitos señalados en f), la aeronave se mantendrá en circuito de espera sobre esta ayuda o el punto de referencia hasta iniciar el descenso.

f) iniciará el descenso desde la ayuda o el punto de referencia para la navegación especificada en e), a la última hora prevista de aproximación recibida y de la que se haya acusado recibo, o lo más cerca posible de dicha hora; o si no se ha recibido y acusado recibo de la hora prevista de aproximación, iniciará el descenso a la hora prevista de llegada resultante del plan de vuelo actualizado o lo más cerca posible de dicha hora.

g) realizará un procedimiento normal de aproximación por instrumentos especificado para la ayuda o el punto de referencia de navegación designada, y

h) aterrizará, de ser posible, dentro de los 30 minutos siguientes a la hora prevista de llegada especificada en f) o la hora prevista de aproximación de que últimamente se haya acusado recibo, lo que resulte más tarde.

Nota 1.—El suministro de control de tránsito aéreo a otras aeronaves que vuelen en el espacio aéreo en cuestión, se basará en la premisa de que una aeronave que experimente fallo de las comunicaciones observará las disposiciones de 2.3.6.5.2.2.

Nota 2.—Véase también 2.5.1.2.

2.3.8.2.3 Maniobras de interceptación. Las aeronaves equipadas con sistema anticolidión de a bordo (ACAS), que estén siendo interceptadas, pueden percibir la aeronave interceptora como una amenaza de colisión e iniciar entonces una maniobra para evitarlo en respuesta a un aviso de resolución de ACAS. Por consiguiente, es importante que los pilotos de las aeronaves interceptoras equipadas con transpondedor de radar secundario de vigilancia (SSR) supriman la transmisión de información de presión / altitud (en respuestas en Modo C o en el campo AC de las respuestas en Modo S) dentro de una distancia de por lo menos 37 Km (20NM) de la aeronave interceptada. Esto evitará que el ACAS de la aeronave interceptada use avisos de resolución con respecto a la interceptora, mientras que quedará disponible la información de avisos de tránsito del ACAS.

Sin perjuicio de lo anterior, la dependencia de control de interceptación podrá ordenar apagar el transpondedor de la aeronave interceptora si la situación así lo requiere.

2.3.6.5.2.3 La autoridad competente podrá establecer y publicar en AIP las partes del espacio aéreo de la FIR/UIR Canarias donde sean de aplicación los procedimientos recogidos en 2.3.6.5.2.2.»

2. En el Capítulo 4, del Libro Segundo, se modifica el apartado 2.4.1, que queda redactado del siguiente modo:

«2.4.1 Salvo cuando operen con carácter de vuelo VFR especiales o nocturnos, los vuelos VFR se realizarán de forma que la aeronave vuele en condiciones de visibilidad y de distancia de las nubes que sean iguales o superiores a las indicadas en la tabla siguiente:

Tabla de condiciones de visibilidad y distancia de nubes de vuelos VFR

Altitud	Clases de Espacio Aéreo	Visibilidad de vuelo	Distancia de las nubes	
			Horizontal	Vertical
A, o por encima, de FL 100 (*)	B C D E F G	8 km	1.500 m	300 m (1000 ft)
Entre FL 100 y 900 m (3000 ft) AMSL o 300 m (1000 ft) AGL, de ambos valores el mayor. A, o por debajo, de 900 m (3000 ft)		5 km		
AMSL o 300 m (1000 ft) AGL, de ambos valores el mayor.	F G	5 km (**)	Libre de nubes y con la superficie a la vista.	

(*) Cuando la altitud de transición es inferior a 3050 m (10.000 ft) AMSL, se utilizará el FL 100 en vez de 10.000 ft.

(**) Cuando así lo prescriba la autoridad ATS competente:

a) pueden permitirse visibilidades de vuelo inferiores, hasta 1500 m, para los vuelos que se realicen:

1) a velocidades que en las condiciones de visibilidad predominantes den oportunidad adecuada para observar el tránsito, o cualquier obstáculo, con tiempo suficiente para evitar una colisión; o

2) en circunstancias en que haya normalmente pocas probabilidades de encontrarse con tránsito, como en áreas de escaso volumen de tránsito y para efectuar trabajos aéreos a poca altura.

b) Los helicópteros pueden estar autorizados a volar con una visibilidad de vuelo inferior a 1500 m si maniobran a una velocidad que dé oportunidad adecuada para observar el tránsito, o cualquier obstáculo, con el tiempo suficiente para evitar una colisión.

3. En el Capítulo 5, del Libro Segundo, se modifica el apartado 2.5.3.2, que queda redactado del siguiente modo:

«2.5.3.2 Comunicaciones.

Un vuelo IFR que se realice fuera del espacio aéreo controlado pero dentro de áreas, o a lo largo de rutas, designadas por la autoridad ATS competente de acuerdo con 2.3.3.1.2.a), mantendrá la escucha en la radiofrecuencia apropiada y establecerá, cuando sea necesario, comunicación en ambos sentidos con la dependencia de los servicios de tránsito aéreo que suministre servicio de información de vuelo. El sistema SELCAL o dispositivos similares de señalización automática, satisfacen el requisito de mantener la escucha.»

Tres. Se modifica el Libro Tercero «Servicios de tránsito aéreo», en los siguientes términos:

1. En el Capítulo 2, del Libro Tercero, se adicionan los apartados 3.2.19.1, 3.2.22.3, 3.2.28, 3.2.28.1, 3.2.28.2, 3.2.28.3, 3.2.28.4, 3.2.28.5, 3.2.28.5.1, 3.2.28.6, 3.2.28.6.1, 3.2.28.6.2, 3.2.28.7 y 3.2.28.7.1., y se modifican los apartados 3.2.11, 3.2.19, 3.2.22.1, 3.2.24.1, 3.2.24.3, y 3.2.24.4, quedando redactados del siguiente modo:

«3.2.19.1 Se mantendrá estrecha coordinación entre los centros de control de área, los centros de información de vuelo y las oficinas de vigilancia meteorológica correspondientes para asegurar que la información acerca de cenizas volcánicas que se incluye en los mensajes NOTAM, asHTam y SIGMET sea coherente.

3.2.22.3 En caso de una emergencia, en las comunicaciones entre las dependencias ATS y las aeronaves deberían observarse los principios relativos a factores humanos.

3.2.28 Gestión de la seguridad del ATS.

3.2.28.1 El Estado implantará programas sistemáticos y adecuados de gestión de la seguridad ATM para garantizar que se mantiene la seguridad en el suministro del ATS dentro del espacio aéreo y en los aeródromos.

3.2.28.2 Se deberán establecer niveles aceptables de seguridad aplicables al suministro del ATS dentro del espacio aéreo y en los aeródromos. De ser aplicable, se establecerán los niveles de seguridad y los objetivos de seguridad mediante acuerdos regionales de navegación aérea.

3.2.28.3 En el programa de gestión de la seguridad ATS, entre otras cosas:

a) Se identificarán los peligros reales y posibles y se determinará la necesidad de medidas correctoras;

b) Se asegurará que se aplican las medidas correctoras necesarias para mantener un nivel aceptable de seguridad; y

c) Se preverá la supervisión permanente y evaluación periódica del nivel de seguridad logrado.

3.2.28.4 Cualquier cambio significativo del sistema ATM relacionado con la seguridad, incluida la implantación de una mínima reducida de separación o de un nuevo procedimiento, solamente entrará en vigor después de que una evaluación de la seguridad haya demostrado que se satisfará un nivel aceptable de seguridad y se haya consultado a los usuarios. Cuando proceda, la autoridad responsable asegurará que se tomen las medidas adecuadas para que haya supervisión después de la implantación de un cambio o modificación sustancial con el objeto de verificar que se satisface el nivel definido de seguridad.

3.2.28.5 Recopilación y evaluación de datos relacionados con la seguridad.

3.2.28.5.1 La autoridad ATS competente establecerá un sistema oficial de notificación de incidentes destinado al personal ATS que facilite la recopilación de información sobre riesgos de la seguridad, reales o posibles o deficiencias relacionadas con el suministro de ATS, incluidas las estructuras de rutas, procedimientos, sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia, y otros sistemas y equipo importantes para la seguridad, así como la carga de trabajo de los controladores.

Nota.—En el Manual de prevención de accidentes (Doc. 9422) de OACI figura orientación relativa a los

sistemas obligatorios y voluntarios de notificación de incidentes de los Estados.

3.2.28.6 Examen de informes de incidentes y otros relacionados con la seguridad.

3.2.28.6.1 Los informes relacionados con la seguridad que atañen al funcionamiento de los servicios de tránsito aéreo, incluidos los informes de incidentes de tránsito aéreo, serán examinados de forma sistemática por la autoridad ATS competente a fin de detectar cualquier tendencia adversa en el número y en los tipos de incidentes que ocurren, así como sus causas y la aplicación de medidas correctoras.

3.2.28.6.2 La autoridad ATS competente examinará de forma sistemática los informes relativos a las condiciones de servicio de las instalaciones y sistemas ATS, tales como fallo o deterioro de los sistemas y equipo de comunicaciones, vigilancia y otros importantes para la seguridad a fin de detectar cualquier tendencia en el funcionamiento de tales sistemas que pueda tener un impacto adverso en la seguridad.

3.2.28.7 Evaluación de la seguridad.

3.2.28.7.1 Se realizarán evaluaciones de la seguridad en las dependencias ATS de forma regular y sistemática a cargo de personal cualificado mediante la instrucción, la experiencia y conocimientos y que tenga una comprensión completa de las normas y métodos recomendados, (SARPS) pertinentes, los procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS), y las prácticas de funcionamiento seguras, así como los principios relativos a factores humanos.

3.2.11 Establecimiento e identificación de rutas ATS. Cuando se establezcan las rutas ATS, se proporcionará un espacio aéreo protegido a lo largo de cada ruta ATS y una separación segura entre rutas ATS adyacentes.»

3.2.19 Coordinación entre la Autoridad Meteorológica y la de los servicios de tránsito aéreo. Para conseguir que las aeronaves reciban la información meteorológica más reciente para las operaciones, se concertarán, en caso necesario, acuerdos entre la Autoridad Meteorológica y la de los servicios de tránsito aéreo para que el personal de los servicios de tránsito aéreo (1):

a) además de utilizar instrumentos indicadores, informe, cuando sean observados por el personal de los servicios de tránsito aéreo o comunicados por las aeronaves, sobre otros elementos meteorológicos que puedan haber sido convenidos;

b) comuniquen, tan pronto como sea posible, a la oficina meteorológica correspondiente, los fenómenos meteorológicos de importancia para las operaciones, cuando sean observados por el personal de los servicios de tránsito aéreo o comunicados por las aeronaves y no se hayan incluido en el informe meteorológico del aeródromo;

c) comuniquen, tan pronto como sea posible, a la oficina meteorológica correspondiente, la información pertinente relativa a la actividad volcánica precursora de erupción, a erupciones volcánicas y la información relativa a las nubes de cenizas volcánicas. Asimismo, los centros de control de área y los centros de información de vuelo notificarán la información a la oficina de vigilancia meteorológica y a los centros de avisos de cenizas volcánicas (VAAC) correspondientes.

(1) Véase 3.4.2.3 referente a la transmisión de aeronotificaciones especiales.

3.2.22.1 Se dará la mayor atención, asistencia y prioridad sobre otras aeronaves a la aeronave que se sepa, o se sospeche, que se encuentra en estado de emergencia, incluido el caso de que esté siendo objeto de interferencia ilícita, según exijan las circunstancias.

Para indicar que se encuentra en estado de emergencia una aeronave equipada con un respondedor SSR podría hacer funcionar el equipo en la forma siguiente:

- a) en el Modo A, código 7700; o
- b) en el Modo A, código 7500, para indicar en forma específica que está siendo objeto de interferencia ilícita.
- c) activar la capacidad de emergencia o urgencia apropiada de la ADS; o
- d) transmitir el mensaje de emergencia apropiado mediante el CPDLC.

3.2.24.1 Las dependencias de servicios de tránsito aéreo emplearán el Tiempo Universal Coordinado (UTC) y lo expresarán en horas y minutos y, cuando se requiera, en segundos del día de 24 horas que comienza a medianoche.

3.2.24.3 Los relojes de las dependencias de servicios de tránsito aéreo y otros dispositivos para registrar la hora, serán verificados según sea necesario, a fin de que den la hora exacta con una tolerancia de más o menos 30 segundos respecto al UTC. Cuando una dependencia de servicios de tránsito aéreo utilice comunicaciones por enlace de datos, los relojes y otros dispositivos para registrar la hora se verificarán según sea necesario, a fin de que den la hora exacta con una tolerancia de un segundo respecto al UTC.

3.2.24.4 La hora exacta deberá obtenerse de una estación normalizada, o si no fuese posible, de otra dependencia que haya obtenido la hora exacta de dicha estación.»

2. En el Capítulo 3, del Libro Tercero, se adicionan los apartados 3.3.6.1.4, y 3.3.6.2.5, 3.3.7.3, 3.3.7.3.1, 3.3.7.3.1.1, 3.3.7.3.1.2, y 3.3.7.3.2, 3.3.7.4.2.1, 3.3.7.4.2.1.1, 3.3.7.4.2.1.2, 3.3.7.4.2.1.3, y 3.3.7.4.2.1.4; se modifican los apartados 3.3.6.1.3.1, y 3.3.6.1.3.2; y se reenumeran los actuales apartados 3.3.7.3, 3.3.7.3.1, 3.3.7.3.1.1, 3.3.7.3.2, 3.3.7.3.3, y 3.3.7.3.4, que quedan como 3.3.7.4, 3.3.7.4.1, 3.3.7.4.1.1, 3.3.7.4.2, 3.3.7.4.3, y 3.3.7.4.4, y el actual apartado 3.3.7.4, que queda reenumerado como 3.3.7.5, quedando todos ellos redactados del siguiente modo:

«3.3.6.1.3.1 Aeronaves que llegan. La responsabilidad del control de una aeronave que llega se transferirá de la dependencia que proporcione servicio de control de aproximación a la torre de control de aeródromo, cuando la aeronave:

a) se encuentre en las proximidades del aeródromo, y;

1) se considere que podrá realizar la aproximación y el aterrizaje por referencia visual a tierra; o

2) haya alcanzado condiciones meteorológicas ininterrumpidas de vuelo visual; o

b) haya llegado a un punto o nivel prescritos, según lo especificado en cartas de acuerdo o instrucciones de la dependencia ATS; o

c) haya aterrizado.

Incluso cuando exista una oficina de control de aproximación, el control de ciertos vuelos puede transferirse directamente de un centro de control de área a una torre de control de aeródromo, por acuerdo previo entre las dependencias interesadas,

respecto a la parte pertinente del servicio de control de aproximación que ha de ser proporcionado por el centro de control de área o por la torre de control de aeródromo, según corresponda.

3.3.6.1.3.2 Aeronaves que salen. La responsabilidad del control de una aeronave que sale se transferirá de la torre de control de aeródromo a la que proporcione servicio de control de aproximación:

a) cuando en las proximidades del aeródromo prevalezcan condiciones meteorológicas de vuelo visual:

1) antes del momento en que la aeronave abandone las proximidades del aeródromo; o

2) antes de que la aeronave pase a operar en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos; o

3) a un punto o nivel prescritos,

según lo especificado en cartas de acuerdo o instrucciones de la dependencia ATS;

b) cuando en el aeródromo prevalezcan condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos:

1) inmediatamente después de que la aeronave esté en vuelo; o

2) a un punto o nivel prescritos,

según lo especificado en cartas de acuerdo o instrucciones de la dependencia ATS;

Incluso cuando exista una oficina de control de aproximación, el control de ciertos vuelos puede transferirse directamente de una torre de control de aeródromo a un centro de control de área, por acuerdo previo entre las dependencias interesadas, respecto a la parte pertinente del servicio de control de aproximación que ha de ser proporcionado por la torre de control de aeródromo o por el centro de control de área, según corresponda.

3.3.6.1.4 Entre los sectores o posiciones de control dentro de la misma dependencia de control de tránsito aéreo. Se transferirá la responsabilidad de control de una aeronave de un sector o una posición de control a otro sector de control dentro de la misma dependencia de control de tránsito aéreo, al llegar a un punto, nivel u hora según lo especificado en las instrucciones de la dependencia ATS.

3.3.6.2.5 Se especificarán en cartas de acuerdo o instrucciones de la dependencia ATS, según corresponda, los procedimientos de coordinación aplicables, incluidos los puntos de transferencia de control.

Nota: Se entiende por Carta de Acuerdo (LoA) el acuerdo concertado entre dos o más dependencias ATS (civiles) adyacentes que tratan de la forma en que las partes interesadas tienen que proporcionar los servicios de tránsito aéreo».

3.3.7.3 Colación de autorizaciones y de información relacionadas con la seguridad.

3.3.7.3.1 La tripulación de vuelo colacionará de forma completa al controlador de tránsito aéreo las partes de las autorizaciones e instrucciones que se transmiten oralmente del ATC que estén relacionadas con la seguridad. Se colacionarán completamente los siguientes elementos:

a) autorizaciones de ruta ATC (incluido el slot ATFM);

b) autorizaciones e instrucciones para entrar, aterrizar, despegar, mantenerse en espera a distancia, cruzar y retroceder en cualquier pista; y

c) pista en uso, reglajes de altímetro, códigos SSR, instrucciones de nivel, instrucciones de rumbo y de velocidad y niveles de transición, ya sean expedidos por el controlador o incluidos en las radiodifusiones ATIS.

3.3.7.3.1.1 Otras autorizaciones o instrucciones, incluidas las autorizaciones condicionadas, serán colacionadas o se dará acuse de recibo de las mismas de forma que se indique claramente que han sido comprendidas y que se cumplirá con las mismas.

3.3.7.3.1.2 El controlador escuchará la colación para asegurarse de que la tripulación de vuelo ha acusado recibo correctamente de la autorización o la instrucción y adoptará medidas inmediatas para corregir cualquier discrepancia revelada por la colación.

3.3.7.3.2 A menos que lo prescriba la autoridad ATS competente, no se requerirá la colación oral de mensajes CPDLC.

3.3.7.4 Coordinación de las autorizaciones. La autorización del control de tránsito aéreo se coordinará entre las dependencias del control de tránsito aéreo, para que abarque toda la ruta de la aeronave, o determinada parte de la misma, de la manera siguiente:

3.3.7.4.1 Se expedirá una autorización a la aeronave para toda la ruta hasta el aeródromo del primer aterrizaje previsto:

a) cuando haya sido posible, antes de la salida, coordinar la autorización con todas las dependencias bajo cuyo control pasará la aeronave; o bien,

b) cuando haya seguridad razonable de que se obtendrá previamente la coordinación entre aquellas dependencias bajo cuyo control pasará subsiguientemente la aeronave.

3.3.7.4.1.1 Cuando se expida una autorización que cubra la parte inicial del vuelo únicamente como medio para acelerar el tránsito de salida, las autorizaciones sucesivas que se expidan en ruta se ajustarán a lo especificado anteriormente, aunque el aeródromo del primer aterrizaje previsto esté bajo la jurisdicción de un centro de control de área que no sea el que expide la autorización en ruta.

3.3.7.4.2 Cuando no se haya logrado o previsto la coordinación mencionada en 3.3.7.4.1, sólo se dará autorización a la aeronave para llegar hasta el punto en donde pueda asegurarse razonablemente la coordinación. Antes de llegar a dicho punto, o sobre tal punto, la aeronave recibirá una nueva autorización, debiéndose dar entonces las instrucciones que sean necesarias.

3.3.7.4.2.1 Cuando así lo disponga la autoridad ATS competente, las aeronaves entrarán en contacto con una dependencia de control de tránsito aéreo subsiguiente a fin de recibir una autorización anticipada antes del punto de transferencia de control.

3.3.7.4.2.1.1 Las aeronaves mantendrán la necesaria comunicación en ambos sentidos, con la dependencia de control de tránsito aéreo apropiada mientras estén solicitando una autorización anticipada.

3.3.7.4.2.1.2 Debe indicarse claramente al piloto el carácter específico de toda autorización anticipada que se otorgue.

3.3.74.2.1.3 A menos que estén coordinadas, las autorizaciones anticipadas no afectarán el perfil de vuelo original de la aeronave en ningún espacio aéreo, salvo el de la dependencia de control de tránsito aéreo responsable del otorgamiento de la autorización anticipada.

3.3.74.2.1.4 Cuando sea posible y se utilicen comunicaciones por enlace de datos para facilitar el otorgamiento de autorizaciones anticipadas, debería contarse con comunicaciones orales en ambos sentidos entre el piloto y la dependencia de control de tránsito aéreo que otorgue dichas autorizaciones.

3.3.74.3 Cuando una aeronave intente partir de un aeródromo situado dentro de un área de control para entrar en otra, dentro de un período de 30 minutos, o de otro período de tiempo especificado que convengan los centros de control de área pertinentes, se efectuará la coordinación con la dependencia de control subsiguiente antes de extender la autorización de partida.

3.3.74.4 Cuando una aeronave vaya a salir de un área de control para proseguir su vuelo fuera del espacio aéreo controlado y luego vuelva a entrar en la misma o en otra área de control, podrá concederse una autorización desde el punto de salida hasta el aeródromo del primer aterrizaje previsto. Tales autorizaciones o sus revisiones se aplicarán solamente a las partes del vuelo efectuadas dentro del espacio aéreo controlado.

3.3.75 Turno de salida (slot ATFM) como parte de la autorización ATC. Cuando, como consecuencia de la gestión de la demanda de tránsito aéreo frente a la capacidad del ATC, sea necesario aplicar medidas ATFM podrán emitirse turnos de salida (slot ATFM) que formarán parte de la autorización ATC. En estos casos el turno de salida estará incluido y formará parte de dicha autorización ATC y como tal la aeronave estará obligada a su cumplimiento.»

3. En el Capítulo 4, del Libro Tercero, se adicionan los apartados 3.4.3.5, 3.4.3.5.1, 3.4.3.5.2, y 3.4.3.10; se modifican los apartados 3.4.3.4.1, 3.4.3.4.2, 3.4.3.4.2.1, 3.4.3.4.2.2, 3.4.3.4.3, 3.4.3.4.4, 3.4.3.4.5, 3.4.3.4.6, 3.4.3.4.7, 3.4.3.4.8, 3.4.3.4.9, 3.4.3.4.10.1, y 3.4.3.4.10.2; y se reenumeran y modifican los apartados 3.4.3.5, 3.4.3.6, 3.4.3.7 y 3.4.3.8, que pasan a ser 3.4.3.6, 3.4.3.7, 3.4.3.8 y 3.4.3.9, quedando redactados todos ellos del siguiente modo:

«3.4.3.4.1 Se efectuarán radiodifusiones del servicio automático de información del área terminal-voz (ATIS-voz) en los aeródromos donde sea necesario reducir el volumen de comunicaciones de los canales aeroterrestres VHF ATS. Cuando se efectúen, dichas transmisiones comprenderán:

- a) una radiodifusión que sirva a las aeronaves que llegan; o
- b) una radiodifusión que sirva a las aeronaves que salgan; o
- c) una radiodifusión que sirva tanto a las aeronaves que llegan como a las que salen; o
- d) dos radiodifusiones que sirvan respectivamente a las aeronaves que llegan y a las aeronaves que salen en los aeródromos en los cuales la duración de una radiodifusión que sirviera tanto a las aeronaves que llegan como a las que salen sería excesiva.

3.4.3.4.2 En lo posible, se usará una frecuencia VHF por separado para las radiodifusiones ATIS-voz. Si no se dispusiera de una frecuencia

discreta, la transmisión puede hacerse por el o los canales radiotelefónicos de las ayudas para la navegación de terminal más apropiadas, de preferencia el VOR, a condición de que el alcance y la legibilidad sean adecuados y que la señal de identificación de la ayuda para la navegación se inserte en la radiodifusión sin enmascarar esta última.

3.4.3.4.2.1 Las transmisiones ATIS-voz, en lo posible, no deberán requerir la asignación de una frecuencia VHF sujeta a la asignación internacional de frecuencias.

3.4.3.4.2.2 Cuando las transmisiones ATIS-voz sólo contengan informaciones de salida y tengan que ser transmitidas en una frecuencia discreta, se transmitirán, en lo posible, en una frecuencia VHF de control terrestre.

3.4.3.4.3 Las radiodifusiones ATIS-voz no se transmitirán en los canales radiotelefónicos del ILS.

3.4.3.4.4 Cuando se suministre ATIS-voz o ATIS-D:

- a) la información radiodifundida se referirá a un solo aeródromo;
- b) la radiodifusión será continua y repetitiva (cuando se suministre ATIS-voz);
- c) la información radiodifundida será actualizada inmediatamente después de haberse producido un cambio importante;
- d) la preparación y difusión del mensaje ATIS estarán a cargo de los servicios de tránsito aéreo;
- e) la información contenida en la radiodifusión en vigor se pondrá de inmediato en conocimiento de la o las dependencias ATS encargadas de suministrar a las aeronaves la información sobre la aproximación, aterrizaje y despegue, siempre que el mensaje no haya sido preparado por esas dependencias;
- f) cada mensaje ATIS se identificará por medio de un designador en forma de una letra del alfabeto de deletreo de la OACI. Los designadores asignados a los mensajes ATIS consecutivos estarán en orden alfabético;
- g) las aeronaves acusarán recibo de la información radiodifundida al establecer la comunicación con la dependencia ATS que presta el servicio de control de aproximación o de control de aeródromo, como corresponda (1);
- h) al responder al mensaje mencionado en g) o bien, en el caso de las aeronaves que llegan, en el momento que pueda prescribir la autoridad ATS competente, la dependencia ATS apropiada comunicará a la aeronave el reglaje de altímetro en vigor.

i) la información meteorológica se extraerá del informe meteorológico local ordinario o especial.

3.4.3.4.5 Hasta que no se prepare y adopte una forma de fraseología más adecuada para uso universal en las comunicaciones radiotelefónicas aeronáuticas, las radiodifusiones ATIS-voz suministradas en los aeródromos destinados a utilizarse en servicios aéreos internacionales estarán disponibles en inglés.

3.4.3.4.6 Cuando se disponga de radiodifusiones ATIS-voz en más de un idioma, debería utilizarse un canal separado para cada idioma.

(1) No es necesario que los mensajes ATIS-voz transmitidos contengan una instrucción en el sentido de que al hacer el contacto inicial con la dependencia ATS apropiada el piloto acuse recibo del mensaje ATIS.

3.4.3.4.7 Cuando debido a la rápida alteración de las condiciones meteorológicas no sea aconsejable incluir un informe meteorológico en el ATIS, los mensajes ATIS indicarán que se facilitará la información meteorológica del caso cuando la aeronave se ponga en contacto inicial con la dependencia ATS pertinente.

3.4.3.4.8 No es necesario incluir en las transmisiones dirigidas a las aeronaves la información contenida en el ATIS actualizado, cuyo recibo haya sido confirmado por la aeronave respectiva, exceptuando el reglaje de altímetro, que se suministrará de acuerdo con 3.4.3.4.4. h).

3.4.3.4.9 Si una aeronave acusa recibo de un ATIS que ya no es de actualidad, toda información que deba actualizarse se transmitirá a la aeronave sin demora.

3.4.3.4.10 Mensajes de radiodifusión ATIS.

3.4.3.4.10.1 Cuando sea posible, el mensaje ATIS-voz radiodifundido no excederá de 30 segundos, procurándose que la legibilidad del mensaje no se vea afectada por la velocidad de transmisión o por la señal de identificación de la ayuda para la navegación que se emplee para la transmisión del ATIS. En el mensaje de radiodifusión ATIS debería tomarse en consideración la actuación humana.

3.4.3.4.10.2 Los mensajes ATIS serán lo más breves posible. La información adicional a la que se especifica en los párrafos 3.4.3.6 a 3.4.3.8, aunque se encuentre ya disponible en las publicaciones de información aeronáutica (AIP) y en los NOTAM, se incluirá únicamente cuando circunstancias excepcionales lo justifiquen.

3.4.3.5 Servicio automático de información terminal por enlace de datos (ATIS-D).

3.4.3.5.1 Cuando un ATIS-D complementa la disponibilidad del ATIS-voz, la información será idéntica, por su contenido y formato, a la radiodifusión ATIS-voz correspondiente.

3.4.3.5.1.1 Cuando se incluye información meteorológica en tiempo real pero los datos permanecen dentro de los parámetros de los criterios de cambio significativo, el contenido se considerará idéntico para los fines de mantener el mismo designador.

3.4.3.5.2 Cuando un ATIS-D complementa la disponibilidad del ATIS-voz y el ATIS debe actualizarse, se actualizarán ambos sistemas simultáneamente.

3.4.3.6 Radiodifusiones ATIS destinadas a las aeronaves que llegan y salen. Los mensajes de radiodifusión ATIS que contengan información tanto para la llegada como para la salida constarán de los siguientes datos, en el orden indicado:

- a) nombre del aeródromo;
- b) indicador de llegada o salida;
- c) tipo de contrato, si la comunicación se establece mediante el ATIS-D;
- d) designador;
- e) hora de observación, cuando corresponda;
- f) tipo de aproximación que se espera;
- g) la o las pistas en uso; estado del sistema de detención que constituya un posible peligro;
- h) condiciones importantes de la superficie de la pista y, cuando corresponda, eficacia de frenado;
- i) tiempo de espera, cuando corresponda;
- j) nivel de transición, cuando sea aplicable;
- k) otra información esencial para las operaciones;

l) dirección y velocidad del viento de superficie, con las variaciones importantes y, si se dispone de sensores del viento en la superficie relacionados específicamente con los tramos de las pistas en uso, y los explotadores requieren tal información, indicación de la pista y de la sección de la pista a la que se refiere la información;

m) visibilidad y, cuando sea aplicable, alcance visual en la pista (RVR);

n) tiempo presente;

o) nubes por debajo de la más elevada de las altitudes siguientes: 1500 m (5000 ft) o la altitud mínima de sector más elevada; cumulonimbus, si el cielo está oscurecido, visibilidad vertical cuando se disponga de ella;

p) temperatura del aire;

q) temperatura del punto de rocío;

r) reglaje o reglajes del altímetro;

s) cualquier información disponible respecto a los fenómenos meteorológicos significativos en las zonas de aproximación, despegue o ascenso inicial, incluido el de la cizalladura del viento, y otros fenómenos recientes de importancia para las operaciones;

t) pronóstico de tendencia, cuando se disponga de él; y

u) instrucciones ATIS específicas.

3.4.3.7 ATIS para las aeronaves que llegan. Los mensajes ATIS que contengan únicamente información para la llegada constarán de los siguientes datos, en el orden indicado:

a) nombre del aeródromo;

b) indicador de llegada;

c) tipo de contrato, si la comunicación se establece mediante el ATIS-D;

d) designador;

e) hora de observación, cuando corresponda;

f) tipo de aproximación que se espera;

g) pista principal de aterrizaje; estado del sistema de detención que constituya un peligro;

h) condiciones importantes de la superficie de la pista y, cuando corresponda, eficacia de frenado;

i) tiempo de espera, cuando corresponda;

j) nivel de transición, cuando sea aplicable;

k) otras informaciones esenciales para las operaciones;

l) dirección y velocidad del viento de superficie, con las variaciones importantes y, si se dispone de sensores del viento en la superficie relacionados específicamente con los tramos de las pistas en uso, y los explotadores requieren tal información, indicación de la pista y de la sección de la pista a la que se refiere la información;

m) visibilidad y, cuando sea aplicable, alcance visual en la pista (RVR);

n) tiempo presente;

o) nubes por debajo de la más elevada de las altitudes siguientes: 1500 m (5000 ft) o la altitud mínima de sector más elevada; cumulonimbus; si el cielo está oscurecido, visibilidad vertical cuando se disponga de ella;

p) temperatura del aire;

q) temperatura del punto de rocío;

r) reglaje o reglajes del altímetro;

s) toda información disponible sobre los fenómenos meteorológicos significativos en la zona de aproximación, incluido el de la cizalladura del viento, y otros fenómenos recientes de importancia para las operaciones;

t) pronóstico de tendencia, cuando esté disponible; y

u) instrucciones ATIS específicas.

3.4.3.8 ATIS para las aeronaves de salida. Los mensajes ATIS que contengan únicamente información para la salida constarán de los siguientes datos, en el orden indicado:

- a) nombre del aeródromo;
- b) indicador de salida;
- c) tipo de contrato, si la comunicación se establece mediante el ATIS-D;
- d) designador;
- e) hora de la observación, cuando corresponda;
- f) pista o pistas que se utilizarán para el despegue; estado del sistema de detención que constituya un peligro;
- g) condiciones importantes de la superficie de la pista que se usará para el despegue y, cuando corresponda, eficacia de frenado;
- h) demora de salida, si corresponde;
- i) nivel de transición, si corresponde;
- j) otras informaciones esenciales para las operaciones;
- k) dirección y velocidad del viento de superficie con sus variaciones importantes y, si se dispone de sensores del viento en la superficie relacionados específicamente con los tramos de las pistas en uso, y los explotadores requieren tal información, indicación de la pista y de la sección de la pista a la que se refiere la información;
- l) visibilidad y, cuando sea aplicable, alcance visual en la pista (RVR); (1)
- m) tiempo presente;
- n) nubes por debajo de la más elevada de las altitudes siguientes: 1500 m (5000 ft) o la altitud mínima de sector más elevada; cumulonimbus; si el cielo está oscurecido, la visibilidad vertical cuando se disponga de ella;
- o) temperatura del aire que sea representativa de la o las pistas;
- p) temperatura del punto de rocío;
- q) reglaje o reglajes del altímetro;
- r) toda la información disponible sobre los fenómenos meteorológicos significativos en las zonas de despegue y ascenso, incluido el de la cizalladura del viento; y
- s) pronóstico de tendencia, cuando se disponga de él;
- t) instrucciones ATIS específicas.

3.4.3.9 Uso de los mensajes OFIS en las transmisiones dirigidas de petición/respuesta. Cuando lo pida el piloto, el o los mensajes OFIS serán transmitidos por la dependencia ATS correspondiente.

3.4.3.10 Se proporcionarán las radiodifusiones VOLMET en HF o VHF o el servicio D-VOLMET cuando se determine por acuerdo regional de navegación aérea que existe tal necesidad.

En la radiodifusión VOLMET se utilizará la fraseología radiotelefónica normalizada.»

4. En el Capítulo 5, del Libro Tercero, se modifica el apartado 3.5.2.2., que queda redactado del siguiente modo:

«3.5.2.2 La notificación contendrá la información siguiente, conforme se disponga de ella, en el orden indicado:

- a) INCERFA, ALERFA o DETRESFA, según corresponda a la fase de alarma;
- b) servicio y persona que llama;
- c) clase de emergencia;

(1) Se sustituye por el término CAVOK en las condiciones indicadas en 4.9.4.3.2.3.9.

- d) información apropiada contenida en el plan de vuelo;
- e) dependencia que estableció la última comunicación, hora y frecuencia utilizada;
- f) último mensaje de posición y cómo se determinó ésta;
- g) colores y marcas distintivas de la aeronave;
- h) mercancías peligrosas transportadas como carga;
- i) toda medida tomada por la dependencia que hace la notificación; y
- j) demás observaciones pertinentes.»

5. En el Capítulo 6, del Libro Tercero, se modifican los apartados 3.6.1.1.1, 3.6.1.1.2, 3.6.1.3.3, 3.6.2.1.1, 3.6.2.2.3.1, 3.6.2.2.3.2, 3.6.2.2.3.4, 3.6.2.2.3.7, 3.6.2.2.3.8, 3.6.2.3.1.2, 3.6.2.3.1.3, y 3.6.2.3.4, que quedan redactados del siguiente modo:

«3.6.1.1.1 Para fines de los servicios de tránsito aéreo, en las comunicaciones aeroterrestres se utilizará la radiotelefonía, o el enlace de datos.

3.6.1.1.2 Cuando se emplee comunicación radiotelefónica directa en ambos sentidos, o comunicación por enlace de datos entre el piloto y el controlador para dar servicio de control de tránsito aéreo, todos los canales de comunicación aeroterrestres de este servicio, estarán provistos de dispositivo de registro.

3.6.1.3.3 Cuando en los servicios de control de área se utilicen canales de comunicaciones orales aeroterrestres de los que se encargan operadores aeroterrestres, deberían tomarse las medidas para permitir comunicaciones orales directas entre el piloto y el controlador, siempre que sea necesario.

3.6.2.1.1. Se utilizarán comunicaciones orales directas o por enlace de datos en las comunicaciones tierra-tierra para fines de los servicios de tránsito aéreo.

3.6.2.2.3.1. Las instalaciones de comunicaciones estipuladas en 3.6.2.2.1., 3.6.2.2.2.1 a) y 3.6.2.2.2.2 a), b) y c), estarán en condiciones de proporcionar:

- a) comunicaciones orales directas solas o en combinación con comunicaciones por enlace de datos, que puedan establecerse instantáneamente para fines de transferencia de control radar, o normalmente en 15 segundos para otros fines; y
- b) comunicaciones impresas, cuando sea necesario que quede constancia por escrito; el tiempo de tránsito del mensaje en esta clase de comunicaciones no excederá de cinco minutos.

3.6.2.2.3.2 En todos los casos no previstos en 3.6.2.2.3.1, las instalaciones de comunicaciones deberían poder proporcionar:

- a) comunicaciones orales directas solas o en combinación con comunicaciones por enlace de datos, que puedan establecerse normalmente en 15 segundos; y
- b) comunicaciones impresas, cuando sea necesario que quede constancia por escrito; el tiempo de tránsito del mensaje en esta clase de comunicaciones no excederá de cinco minutos.

3.6.2.2.3.4 Las instalaciones de comunicaciones necesarias de acuerdo con 3.6.2.2.1. y 3.6.2.2.2., deberían complementarse, cuando sea necesario, con otros tipos de comunicaciones visuales o auditivas, por ejemplo, la televisión en circuito cerrado o sistemas de tratamiento por separado de la información.

3.6.2.2.3.7 Todas las instalaciones de comunicaciones orales directas o por enlace de datos entre

distintas dependencias de los servicios de tránsito aéreo, así como entre las dependencias de los servicios de tránsito aéreo civiles y las dependencias militares correspondientes, deberán contar con registro automático.

3.6.2.2.3.8 Todas las instalaciones de comunicaciones orales directas o por enlace de datos estipuladas 3.6.2.2.2.1 y 3.6.2.2.2.2 y no incluidas en 3.6.2.2.3.7, contarán con registro automático.

3.6.2.3.1.2 A no ser que lo determinen de otro modo los acuerdos regionales de navegación aérea, las instalaciones de comunicaciones entre centros de control de área que presten servicio a áreas de control contiguas dispondrán de comunicaciones orales directas y, cuando corresponda, por enlace de datos con registro automático que puedan establecerse instantáneamente respecto a transferencia de control utilizando datos radar o ADS; para otros fines lo harán normalmente en 15 segundos.

3.6.2.3.1.3 Cuando sea necesario por acuerdo entre los Estados interesados, con el objeto de eliminar o disminuir la necesidad de interceptación por el hecho de que una aeronave se haya desviado de la derrota asignada, se dispondrá que las instalaciones de comunicaciones entre centros de información de vuelo o centros de control de área adyacentes que no sean los mencionados en 3.6.2.3.1.2, tengan capacidad de comunicaciones orales directas solas o en combinación con comunicaciones por enlace de datos. Las instalaciones de comunicaciones contarán con registro automático.

3.6.2.3.4 Las instalaciones de comunicaciones citadas en 3.6.2.3.2 y 3.6.2.3.3, deberían poder proporcionar comunicaciones orales directas solas o en combinación con comunicaciones por enlace de datos con registro automático que puedan establecerse instantáneamente a fines de transferencia de control utilizando datos radar o ADS, y normalmente en 15 segundos para otros fines.»

6. En el Capítulo 7, del Libro Tercero, se adiciona el apartado 3.7.5.1, que queda redactado del siguiente modo:

«3.7.5.1 Se proporcionará a los centros de control de área y a los centros de información de vuelo la información de asesoramiento sobre cenizas volcánicas expedida por el VAAC correspondiente.»

Cuatro. Se modifica el Libro Cuarto «Procedimientos para los servicios de navegación aérea», en los siguientes términos:

1. En el Capítulo 3, del Libro Cuarto, se modifican el apartado 4.3.7, la figura 4-2B correspondiente a la letra a), epígrafe ii) del apartado 4.3.7.2.1.2 (sólo gráfico), y la letra a) del apartado 4.3.8.1.4., quedando redactados del siguiente modo:

«4.3.7 Separación lateral.

La autoridad competente podrá establecer:

- a) otras mínimas para uso en circunstancias no prescritas, o
- b) condiciones adicionales a las prescritas para el uso de una mínima determinada, siempre que se mantenga en todo momento la seguridad inherente a las disposiciones detalladas que figuran en la Sección 4.3.7.

4.3.7.2.1.2 Separación de derrotas entre aeronaves que utilicen la misma ayuda o el mismo método de navegación.

Exigiendo a las aeronaves que sigan determinadas derrotas con un mínimo de separación apropiado a la ayuda o al método de navegación empleados del modo siguiente:

a) VOR:

...

ii) Una aeronave se aleja y otra se acerca a la ayuda:

Derrotas que diverjan 15 grados por lo menos y la aeronave que se aleja se encuentre a 28 km (15 NM) o más de la ayuda (véase Fig. 4-2B);

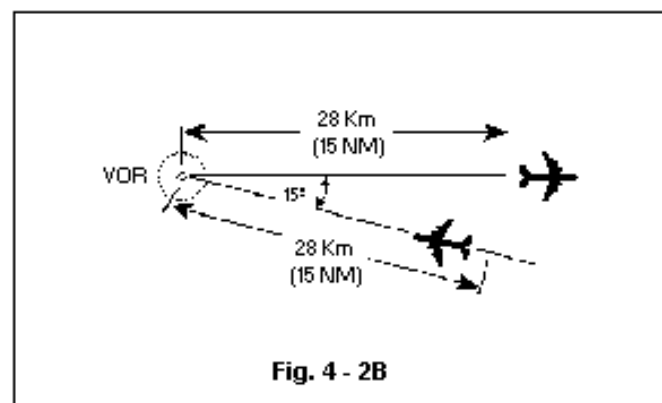


Fig. 4 - 2B

»

4.3.8.1.4 A efectos de aplicación de la separación longitudinal, los términos «la misma derrota», «derrotas opuestas», «derrotas que se cruzan» y «en la derrota» tendrán el siguiente significado:

a) La misma derrota (véase Fig. 4-5A):

Derrotas en la misma dirección y derrotas intersecantes o partes de las mismas, cuya diferencia angular es inferior a 45.º o superior a 315.º y cuyas áreas de protección se superponen.»

2. En el Capítulo 5, del Libro Cuarto, se modifican los apartados 4.5.14.1.1.1.3, el epígrafe iii) de la letra b) del 4.5.15.1.1.1.1, 4.5.15.1.1.1.3, 4.5.16.2.2.1, 4.5.16.2.3.1, 4.5.16.2.3.2, 4.5.16.2.4.1, y 4.5.16.2.5.1, que quedan redactados del siguiente modo:

«4.5.14.1.1.1.3 A los efectos de las separaciones prescritas en 4.5.14.1.1.1.1, las aeronaves se clasifican en las categorías siguientes:

- i) Categoría I-Aeronaves ligeras (5.670 kg/ 12.500 lbs o menos), monomotoras y propulsadas por hélice;
- ii) Categoría II-Aeronaves ligeras (5.670 kg/ 12.500 lbs o menos), bimotoras y propulsadas por hélice;
- iii) Categoría III-Todas las demás aeronaves.

4.5.15.1.1.1.1...

b).

iii) 6.000 ft (1.800 m) cuando una de las aeronaves sea de categoría III (véase Fig. 4-24C).

4.5.15.1.1.1.3 A los efectos de las separaciones prescritas en 4.5.15.1.1.1.1, las aeronaves se clasifican en las categorías siguientes:

i) Categoría I-Aeronaves ligeras (5.670 kg/ 12.500 lbs o menos), monomotoras y propulsadas por hélice;

ii) Categoría II-Aeronaves ligeras (5.670 kg/ 12.500 lbs o menos), bimotores y propulsadas por hélice;

iii) Categoría III-Todas las demás aeronaves.

4.5.16.2.2.1 Para las aproximaciones cronometradas, deberán aplicarse las mínimas siguientes a las aeronaves que aterricen detrás de una aeronave PESADA (1) o MEDIA:

a) aeronave MEDIA o PESADA detrás de una aeronave PESADA (1)-2 minutos

b) aeronave LIGERA detrás de una aeronave PESADA (1) ó MEDIA-3 minutos

4.5.16.2.3 Aeronaves que salen.

4.5.16.2.3.1 Salvo lo previsto en 4.5.16.2.3.2., deberá aplicarse un mínimo de DOS MINUTOS entre una aeronave LIGERA o MEDIA o PESADA que despegue detrás de una aeronave PESADA (1) o entre una aeronave LIGERA que despegue detrás de una aeronave MEDIA cuando las aeronaves utilicen:

a) la misma pista;

b) pistas paralelas separadas menos de 760 m;

c) pistas que se cruzan, si la trayectoria de vuelo prevista de la segunda aeronave se cruzará con la trayectoria de vuelo prevista de la primera aeronave a la misma altitud o a menos de 300 m (1.000 ft) por detrás;

d) pistas paralelas separadas 760 m o más, si la trayectoria de vuelo prevista de la segunda aeronave se cruzará con la trayectoria de vuelo prevista de la primera aeronave a la misma altitud o a menos de 300 m (1.000 ft) por debajo.

(Véase Fig. 4-36A y Fig. 4-36B).

4.5.16.2.3.2 Se aplicará una mínima separación de TRES MINUTOS entre una aeronave LIGERA o MEDIA o PESADA cuando despegue detrás de una aeronave PESADA (1), o entre una aeronave LIGERA cuando despegue detrás de una aeronave MEDIA, desde:

a) una parte intermedia de la misma pista; y

b) una parte intermedia de una pista paralela separada menos de 760 m (véase Fig. 4-37).

4.5.16.2.4 Umbral de aterrizaje desplazado.

4.5.16.2.4.1 Se aplicará una mínima separación de DOS MINUTOS entre una aeronave LIGERA o MEDIA o PESADA y una aeronave PESADA (1), y entre una aeronave LIGERA y una aeronave MEDIA, en caso de que operen en una pista con umbral de aterrizaje desplazado, cuando:

a) la salida de una aeronave LIGERA o MEDIA siga a la llegada de una aeronave PESADA (1), y la salida de una aeronave LIGERA siga a la llegada de una aeronave MEDIA: o

b) la llegada de una aeronave LIGERA o MEDIA siga a la salida de una aeronave PESADA (1) y la llegada de una aeronave LIGERA siga a la salida de una aeronave MEDIA, si se espera que las trayectorias de vuelo previstas se crucen.

4.5.16.2.5 Sentidos opuestos.

4.5.16.2.5.1 Se aplicará una mínima separación de DOS MINUTOS entre una aeronave LIGERA o MEDIA o PESADA y una aeronave PESADA (1), o entre una aeronave LIGERA y una aeronave MEDIA cuando la más pesada efectúe una aproximación baja o frustrada, y la más ligera:

a) utilice para el despegue una pista en sentido opuesto; o (véase Fig. 4-38A)

b) aterrice en la misma pista en sentido opuesto o en una pista paralela de sentido opuesto separada menos de 760 m (Véase Fig. 4-38B).

3. En el Capítulo 6, del Libro Cuarto, se modifica el apartado 4.6.7.4.4., que queda redactado del siguiente modo:

«4.6.7.4.4 En las circunstancias que se indican en 4.6.7.4.4.1, se aplicarán a las aeronaves en las fases de aproximación y salida las siguientes mínimas de separación radar por estela turbulenta

Categoría de aeronaves		Mínimas de separación radar por estela turbulenta
Aeronave que precede	Aeronave que sigue	
PESADA (1)	PESADA MEDIA LIGERA	7,4 km (4 NM) 9,3 km (5 NM) 11,1 km (6 NM)
MEDIA	LIGERA	9,3 km (5 NM)

Nota.—Las disposiciones que rigen la clasificación de aeronaves según la estela turbulenta se presentan en el capítulo 5, Sección 4.5.16.

(1) A los efectos de aplicación de separación por estela turbulenta, las aeronaves B757 y B737 (800/900) serán consideradas:

- aeronaves PESADAS cuando vayan seguidas de otra aeronave, debido a la estela turbulenta que generan, y
- aeronaves MEDIAS cuando sigan a otra aeronave.»

4. En el Capítulo 9, del Libro Cuarto, se modifica el apartado 4.9.4.2.5.2.1., que quedará redactado del siguiente modo:

«4.9.4.2.5.2.1 Las autorizaciones contendrán, en el orden que se indica, lo siguiente:

- a) identificación de la aeronave;
- b) límite de la autorización;
- c) ruta de vuelo;
- d) nivel o niveles de vuelo para toda la ruta o parte de la misma, y cambios de nivel, si son necesarios; (1)
- e) toda instrucción o información necesaria, sobre otros asuntos tales como el control de afluencia, maniobras de aproximación o salida, comunicaciones, y la hora en que expira la autorización.

5. En el Capítulo 10, del Libro Cuarto, se modifican los apartados 4.10.2.5, 4.10.2.6, y 4.10.2.7, el epígrafe iv) de la letra a) del apartado 4.10.3.1.2, y la letra d) del apartado 4.10.4.1.1, que quedan redactados del siguiente modo:

«4.10.2.5 Las autorizaciones ATC de ruta deberán ser colacionadas de forma completa siempre por el piloto a menos que la autoridad ATS apropiada autorice lo contrario, en cuyo caso deberá acusarse positivamente recibo.

4.10.2.6 Todas las autorizaciones para entrar a, aterrizar en, despegar de, cruzar y regresar por la pista en uso deberán ser colacionadas completamente por el piloto, el controlador se asegurará siempre de que la colación es correcta.

(1) Si la autorización de niveles abarca sólo parte de la ruta, es importante que la dependencia de control de tránsito aéreo especifique un punto al cual se aplica la parte de la autorización referente a niveles, siempre que sea necesario garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en 2.3.6.5.2.2.»

4.10.2.7 Otras autorizaciones o instrucciones, incluidas las autorizaciones condicionales, se colacionarán completamente o se acusará recibo de las mismas indicándose claramente que han sido comprendidas y que se cumplirán.

4.10.3.1.2 Cambios de nivel, notificaciones y régimen de variación de altitud.

a) ASCIENDA (o DESCENDIDA); seguido, si es necesario, de:

CLIMB (or DESCEND); followed as necessary by:

i) A (nivel);

TO (level);

ii) HASTA ALCANZAR (nivel) A (o ANTES DE) LAS (hora) [o EN (punto significativo)];

TO REACH (level) AT (or BY) (time or significant point);

iii) NOTIFIQUE DEJANDO (o ALCANZANDO o PASANDO POR) (nivel);

REPORT LEAVING (or REACHING, or PASSING) (level);

iv) NOTIFIQUE PASANDO NIVELES;

REPORT PASSING LEVELS;

v)...

4.10.4.1.1 Identificación de aeronave.

a) NOTIFIQUE RUMBO [Y NIVEL DE VUELO (o ALTITUD)];

REPORT HEADING [AND FLIGHT LEVEL (or ALTITUDE)];

b) PARA IDENTIFICACIÓN VIRE IZQUIERDA (o DERECHA) RUMBO (tres cifras);

FOR IDENTIFICATION TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits);

c) TRANSMITA PARA IDENTIFICACIÓN Y NOTIFIQUE RUMBO;

TRANSMIT FOR IDENTIFICATION AND REPORT HEADING;

d) CONTACTO RADAR [posición]

RADAR CONTACT [position]

...»

Quinto.-Se modifican el Apéndice C «Señales», en los siguientes términos:

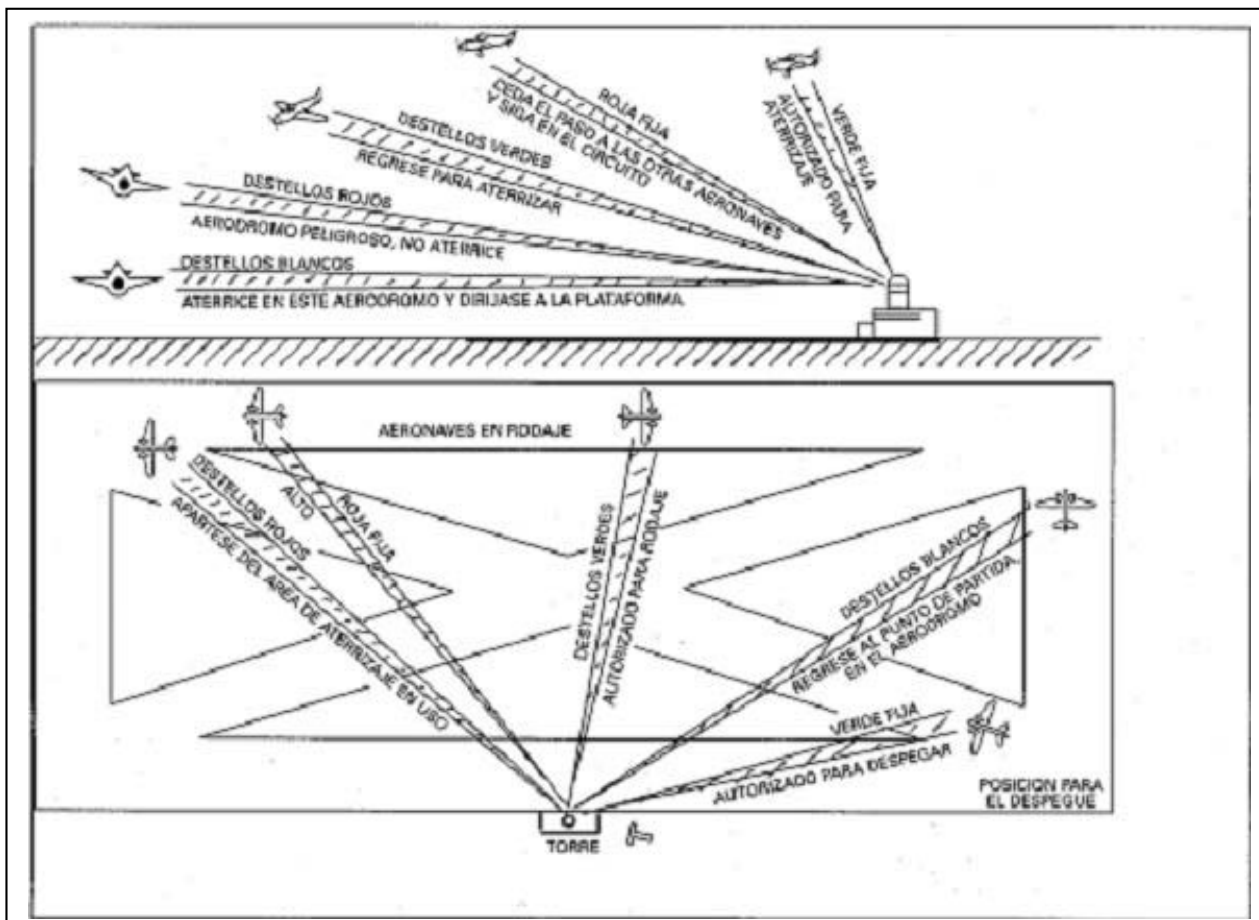
1. En el Adjunto 4 «Señales para el tránsito de aeródromo», del Apéndice C, se modifican los apartados 4.1., y 4.1.1., que quedan redactados del siguiente modo:

«4.1 Señales con luces corrientes.

4.1.1 Instrucciones:

Luz	Desde el control de aeródromo		
	A las aeronaves en vuelo	A las aeronaves en tierra	
Dirigido hacia la aeronave de que se trata (véase Figura C4-1)	Verde fija	Autorizado para aterrizar	Autorizado para despegar
	Roja fija	Ceda el paso a las otras aeronaves y siga en el circuito	Alto
	Serie de destellos Verdes	Regrese para aterrizar *	Autorizado para el rodaje
	Serie de destellos rojos	Aeródromo peligroso, no aterrice	Apártese del área de aterrizaje en uso
	Serie de destellos blancos	Aterrice en este aeródromo y dirijase a la plataforma	Regrese al punto de partida en el aeródromo

* A su debido tiempo se le dará permiso para aterrizar y para el rodaje



2. En el Adjunto 5 «Señales para maniobrar en tierra», del Apéndice C, se adicionan los apartados 5.3., 5.3.1., y 5.3.2., y se modifican los apartados 5.1 y 5.1.1.1., que quedan redactados del siguiente modo:

«5.1 Del señalero a la aeronave. Estas señales se han ideado para que las haga el señalero, con sus manos iluminadas si es necesario para facilitar la observación por parte del piloto, y mirando hacia la aeronave desde un punto:

a) para aeronaves de alas fijas, a la izquierda de la aeronave, donde mejor pueda ser visto por el piloto; y (1)

b) para helicópteros, en el lugar donde mejor pueda ser visto por el piloto (2).

El significado de la señal sigue siendo el mismo ya se empleen palas, toletes iluminados o linternas.

Las referencias a toletes pueden también interpretarse como referencias a palas de tipo raqueta de tenis o guantes con colores fluorescentes (sólo en horas diurnas).

(1) Los motores de las aeronaves se numeran, para el señalero situado frente a la aeronave, de derecha a izquierda (es decir, el motor Núm. 1 es el motor externo de babor).

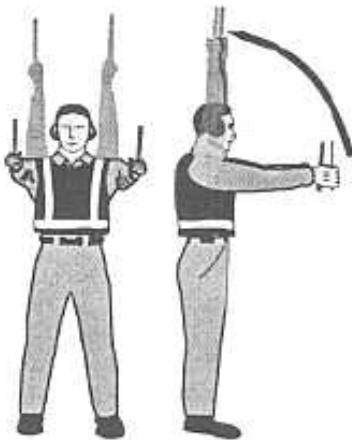
(2) Las señales 16 a 20 (véase 5.1.1.) están previstas para utilizarlas cuando se trate de helicópteros en vuelo estacionario.

5.1.1.1 Señales.

**1. Encargado de señales/guía**

Con la mano derecha por encima de la cabeza y el tolete apuntando hacia arriba, mueva el tolete de la mano izquierda señalando hacia abajo acercándolo al cuerpo.

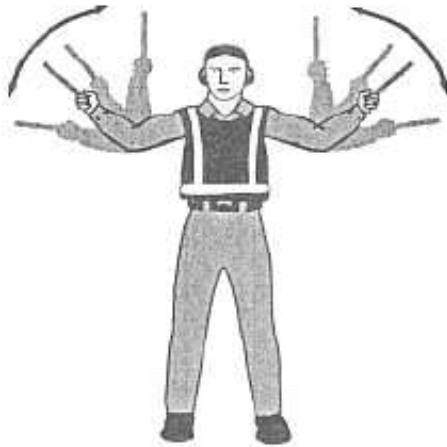
Nota.— Esta señal hecha por una persona situada en el extremo del ala de la aeronave sirve para indicar al piloto, señalero u operador de maniobras de empuje que el movimiento de aeronave en un puesto de estacionamiento o fuera de él quedaría sin obstrucción.

**2. Identificación de puerta**

Levante los brazos totalmente extendidos por encima de la cabeza con los toletes apuntando hacia arriba.

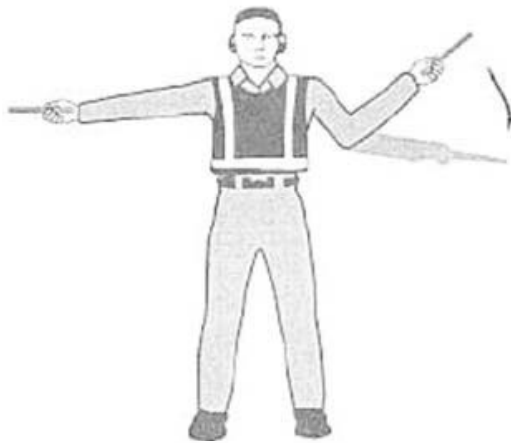
**3. Prosiga hasta el siguiente señalero o como lo indique la torre o el control de tierra**

Apunte con ambos brazos hacia arriba; mueva y extienda los brazos hacia afuera y a los lados del cuerpo y señale con los toletes en la dirección del próximo señalero o zona de rodaje.



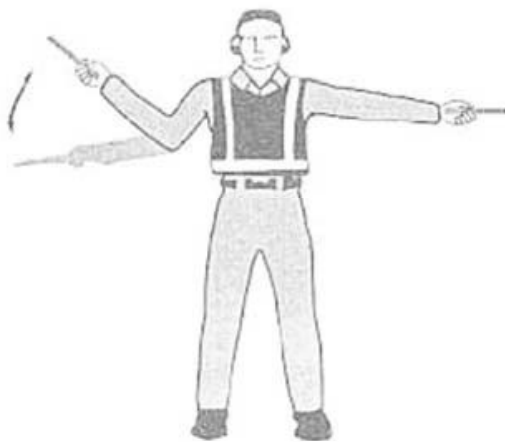
4. Avance de frente

Doble los brazos extendidos a la altura de los codos y mueva los toletes hacia arriba y abajo desde la altura del pecho hacia la cabeza.



5 a). Viraje a la izquierda (desde el punto de vista del piloto)

Con el brazo derecho y el tolete extendidos a un ángulo de 90° respecto del cuerpo, haga la señal de avanzar con la mano izquierda. La rapidez con que se mueve el brazo indica al piloto la velocidad del viraje.



5 b). Viraje a la derecha (desde el punto de vista del piloto)

Con el brazo izquierdo y el tolete extendidos a un ángulo de 90° respecto del cuerpo, haga la señal de avanzar con la mano derecha. La rapidez con que se mueve el brazo indica al piloto la velocidad del viraje.

**6 a). Alto normal**

Brazos totalmente extendidos con los toletes a un ángulo de 90° con respecto al cuerpo, llevándolos lentamente por encima de la cabeza hasta cruzar los toletes.

**6 b). Alto de emergencia**

Extienda abruptamente los brazos con los toletes por encima de la cabeza, cruzando los toletes.

**7 a). Accione los frenos**

Levante la mano ligeramente por encima del hombro con la palma abierta. Asegurándose de mantener contacto visual con la tripulación de vuelo, cierre el puño. **No** se mueva hasta que la tripulación de vuelo haya acusado recibo de la señal.



7 b). Suelte los frenos

Levante la mano ligeramente por encima del hombro con el puño cerrado. Asegurándose de mantener contacto visual con la tripulación de vuelo, abra la mano. **No** se mueva hasta que la tripulación de vuelo haya acusado recibo de la señal.



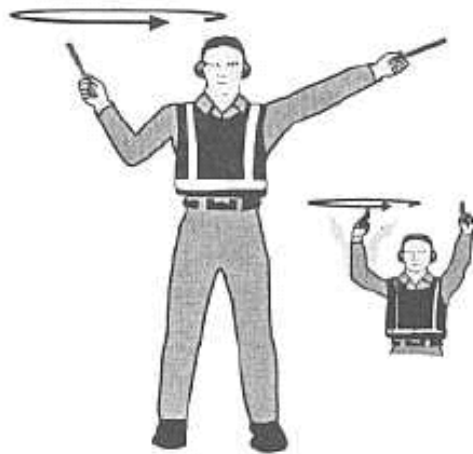
8 a). Calzos puestos

Con los brazos y toletes totalmente extendidos por encima de la cabeza, mueva los toletes hacia adentro horizontalmente hasta que se toquen. **Asegúrese** de que la tripulación de vuelo ha acusado recibo.



8 b). Calzos fuera

Con los brazos y toletes totalmente extendidos por encima de la cabeza, mueva los toletes hacia afuera horizontalmente. **No** quite los calzos hasta que la tripulación de vuelo lo autorice.



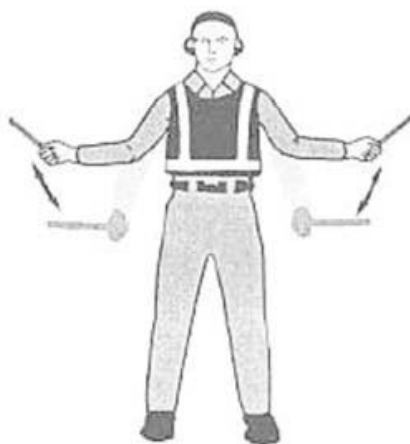
9. Ponga los motores en marcha

Levante el brazo derecho al nivel de la cabeza con el tolete señalando hacia arriba e inicie un movimiento circular con la mano; al mismo tiempo, con el brazo izquierdo levantado por encima del nivel de la cabeza, señale al motor que ha de ponerse en marcha.



10. Pare los motores

Extienda el brazo con el tolete hacia adelante del cuerpo a nivel del hombro; mueva la mano y el tolete por encima del hombro izquierdo y luego por encima del hombro derecho, como si cortara la garganta.



11. Disminuya la velocidad

Mueva los brazos extendidos hacia abajo, subiendo y bajando los toletes de la cintura a las rodillas.



12. Disminuya la velocidad del motor o los motores del lado que se indica

Con los brazos hacia abajo y los toletes hacia el suelo, mueva de arriba abajo el tolete *derecho* o *izquierdo* según deba disminuirse la velocidad del motor o motores de la *izquierda* o de la *derecha*, respectivamente.



13. Retroceda

Gire hacia delante los brazos frente al cuerpo y a la altura de la cintura. Para detener el movimiento hacia atrás de la aeronave, use las señales 6 a) o 6 b).




14 a). Virajes durante la marcha atrás (para virar cola a estribor)

Con el brazo izquierdo apunte hacia abajo con el tolete y lleve el brazo derecho desde la posición vertical, por encima de la cabeza, hasta la horizontal delantera, repitiéndose el movimiento del brazo derecho.



**14 b). Virajes durante la marcha atrás
(para virar cola a babor)**

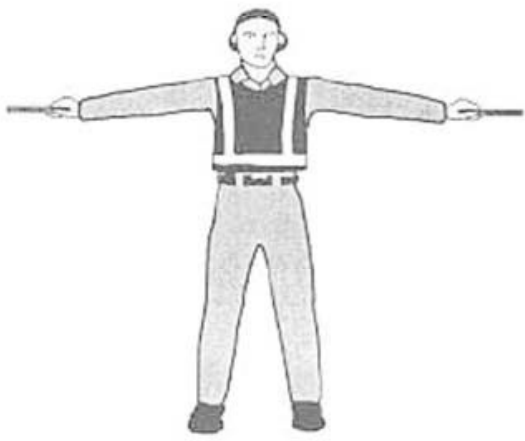
Con el brazo derecho apunte hacia abajo con el tolete y se lleve el brazo izquierdo desde la posición vertical, por encima de la cabeza, hasta la horizontal delantera, repitiéndose el movimiento del brazo izquierdo.



15. Afirmativo/todo listo

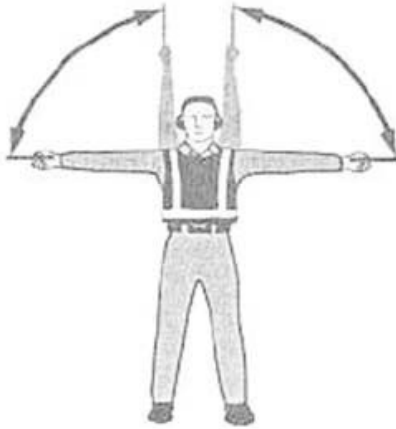
Levante el brazo derecho a nivel de la cabeza con el tolete apuntando hacia arriba o muestre la mano con el pulgar hacia arriba; el brazo izquierdo permanece al lado de la rodilla.

Nota.— Esta señal también se utiliza como señal de comunicación técnica o de servicio.

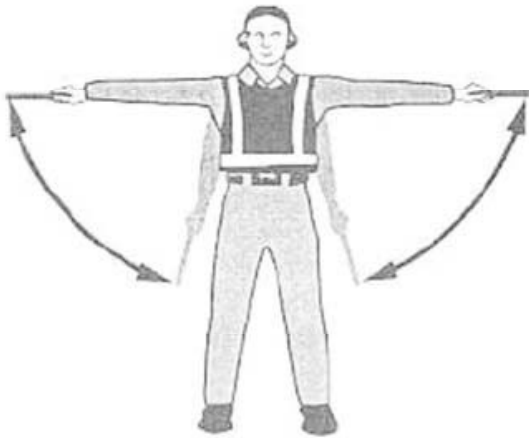


***16. Vuelo estacionario**

Brazos y toletes totalmente extendidos a un ángulo de 90° respecto del cuerpo.

***17. Ascienda**

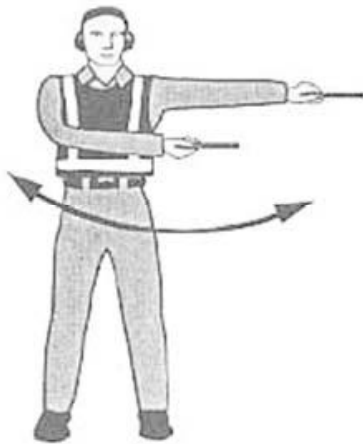
Brazos y toletes totalmente extendidos a un ángulo de 90° respecto del cuerpo y, con las palmas hacia arriba, mueva las manos hacia arriba. La rapidez del movimiento indica la velocidad de ascenso.

***18. Desciende**

Brazos y toletes totalmente extendidos a un ángulo de 90° respecto del cuerpo y, con las palmas hacia abajo, mueva las manos hacia abajo. La rapidez del movimiento indica la velocidad de descenso.

***19 a). Desplácese en sentido horizontal hacia la izquierda
(desde el punto de vista del piloto)**

Brazo extendido horizontalmente a un ángulo de 90° respecto del lado derecho del cuerpo. Mueva el otro brazo en el mismo sentido con movimiento de barrido.



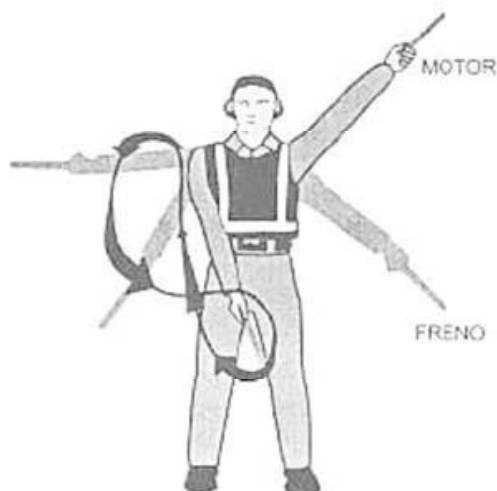
***19 b). Desplácese en sentido horizontal
hacia la derecha
(desde el punto de vista del piloto)**

Brazo extendido horizontalmente a un ángulo de 90° respecto del lado izquierdo del cuerpo. Mueva el otro brazo en el mismo sentido con movimiento de barrido.



***20. Aterrice**

Brazos cruzados con los toletes hacia abajo delante del cuerpo.



21. Fuego/incendio

Mueva el tolete de la mano derecha en movimiento de abanico desde el hombro hacia la rodilla, señalando al mismo tiempo con el tolete de la mano izquierda la zona del fuego.

**22. Mantenga posición/espere**

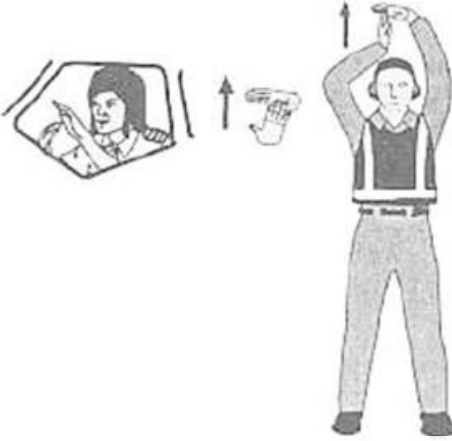
Brazos totalmente extendidos con toletes hacia abajo a un ángulo de 45° respecto del cuerpo. Manténganse en esta posición hasta que la aeronave sea autorizada para realizar la próxima maniobra.

**23. Despacho de la aeronave**

Salude con el ademán habitual, usando la mano derecha o el tolete, para despachar la aeronave. Mantenga el contacto visual con la tripulación de vuelo hasta que la aeronave haya comenzado a rodar.

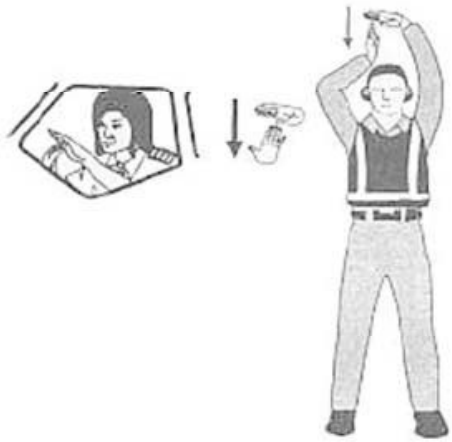
**24. No toque los mandos
(señal de comunicación
técnica o de servicio)**

Extienda totalmente el brazo derecho por encima de la cabeza y cierre el puño o mantenga el tolete en posición horizontal, con el brazo izquierdo al costado a la altura de la rodilla.



**25. Conecte alimentación eléctrica de tierra
(señal de comunicación técnica o de servicio)**

Brazos totalmente extendidos por encima de la cabeza; abra la mano izquierda horizontalmente y mueva los dedos de la derecha para tocar la palma abierta de la izquierda (formando una "T"). Por la noche, pueden también utilizarse toletes iluminados para formar la "T" por encima de la cabeza.



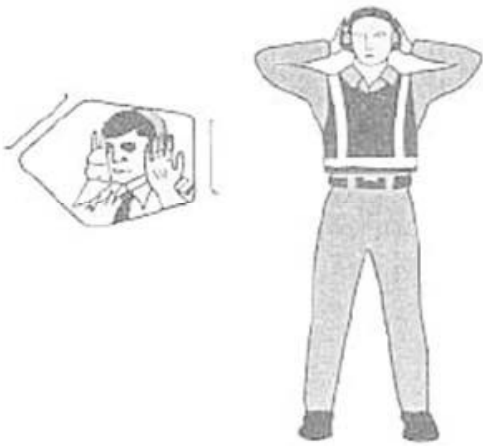
**26. Desconecte alimentación eléctrica
(señal de comunicación técnica o de servicio)**

Brazos totalmente extendidos por encima de la cabeza con los dedos de la mano derecha tocando la palma abierta horizontal de la izquierda (formando una "T"); luego aparte la mano derecha de la izquierda. **No** desconecte la electricidad hasta que lo autorice la tripulación de vuelo. Por la noche, también pueden usarse toletes iluminados para formar la "T" por encima de la cabeza.




**27. Negativo
(señal de comunicación técnica o de servicio)**

Mantenga el brazo derecho horizontal a 90° respecto del cuerpo y apunte hacia abajo con el tolete o muestre la mano con el pulgar hacia abajo; la mano izquierda permanece al costado a la altura de la rodilla.



28. Establézcase comunicación mediante interfono (señal de comunicación técnica o de servicio)

Extienda ambos brazos a 90° respecto del cuerpo y mueva las manos para cubrir ambas orejas.



29. Abra o cierre las escaleras (señal de comunicación técnica o de servicio)

Con el brazo derecho al costado y el brazo izquierdo por encima de la cabeza a un ángulo de 45°, mueva el brazo derecho en movimiento de barrido por encima del hombro izquierdo.

Nota.— Esta señal está destinada principalmente a aeronaves que cuentan con un conjunto de escaleras integrales en la parte delantera.

5.3 Señales de comunicación técnica o de servicio.

5.3.1 Las señales manuales se utilizarán solamente cuando no sea posible la comunicación verbal con respecto a las señales de comunicación técnica/ servicio.

5.3.2. Los señaleros se cerciorarán de que la tripulación de vuelo ha acusado recibo con respecto a las señales de comunicación técnica / servicio.

Nota.—Las señales de comunicación técnica / servicio se incluyen en el apéndice 1 para normalizar el uso de señales manuales utilizadas para comuni-

carse con las tripulaciones de vuelo durante el movimiento de la aeronave relacionado con funciones de servicio técnico o servicio de escala.»

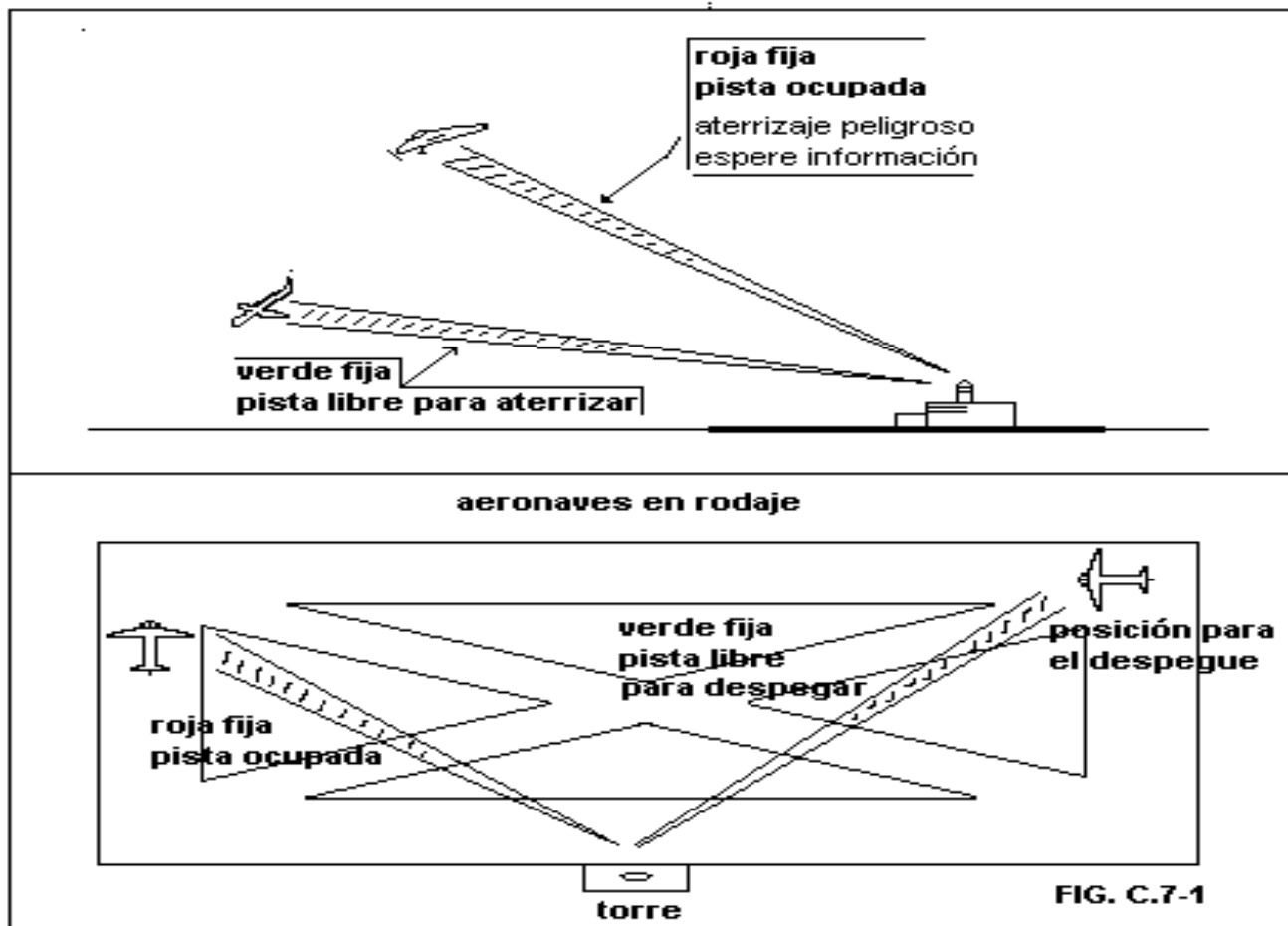
3. En el Adjunto 7 «Señales del servicio AFIS», del Apéndice C, se modifica el apartado 7.1, que queda redactado del siguiente modo:

«7.1 Señales luminosas, con luces corrientes, para el tránsito de aeronaves.

Cuando el operador del AFIS emplee las luces que se indican a continuación éstas tendrán el significado que se indica:

Luz	Desde la dependencia AFIS	
	A las aeronaves en vuelo	A las aeronaves en tierra
Dirigido hacia la aeronave de que se trata (véase Figura C.7-1)	Verde fija	Pista libre para aterrizar
	Roja fija	Pista ocupada, aterrizaje peligroso. Espere información

La(s) aeronave(s) acusará(n) recibo de la información recibida en la forma que se indica en el apéndice C, adjunto 4, párrafo 4.1.2.»



Disposición final única. *Entrada en vigor.*

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

Madrid, 29 de diciembre de 2006.—La Vicepresidenta Primera del Gobierno y Ministra de la Presidencia, María Teresa Fernández de la Vega S

COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS

188

LEY 8/2006, de 11 de diciembre, de concesión de crédito extraordinario, por importe de ciento ocho millones veintitrés mil setecientos ochenta y nueve euros con cuarenta y ocho céntimos (108.023.789,48), y suplemento de crédito por importe de trece millones novecientos catorce mil quinientos (13.914.500) euros a los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Canarias, y otras medidas de gestión presupuestaria.

Sea notorio a todos los ciudadanos que el Parlamento de Canarias ha aprobado y yo en nombre del Rey y de acuerdo con lo que establece el artículo 12.8 del Estatuto de Autonomía, promulgo y ordeno la publicación de la Ley 8/2006, de 11 de diciembre, de concesión de crédito extraordinario, por importe de ciento ocho millones veintitrés mil setecientos ochenta y nueve euros con cuarenta y ocho céntimos (108.023.789,48), Y suplemento de crédito por importe de trece millones novecientos catorce mil quinientos (13.914.500) euros a los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Canarias, y otras medidas de gestión presupuestaria.

PREÁMBULO

La Ley 9/2003, de 3 de abril, de Medidas Tributarias y de Financiación de las Haciendas Territoriales Canarias, dictada con la finalidad de crear las condiciones que hagan efectiva la estabilidad de las haciendas territoriales canarias, mediante el establecimiento de una serie de medidas tributarias y de financiación, consagra, entre otros mecanismos, un sistema de actualización de los créditos presupuestarios destinados a la financiación del coste de las competencias transferidas a los cabildos insulares, que, dotado de mayor equidad financiera de la hasta entonces existente, toma como referencia para la puesta al día de la cuantía de los gastos corrientes, a la financiación procedente del Estado para la Comunidad Autónoma a través del Fondo de Suficiencia, mientras que para los gastos de capital, precisa que evolucionarán en paralelo a los créditos de la misma naturaleza en los Presupuestos de la Comunidad Autónoma.

La percepción por las Comunidades Autónomas de los recursos procedentes del Fondo de Suficiencia, se articula en la Ley 21/2001, de 27 de diciembre, por la que se regulan las medidas fiscales y administrativas del nuevo sistema de financiación de las Comunidades Autónomas de régimen común y Ciudades con Estatuto de Autonomía, con un sistema de entregas a cuenta provisionales sujetas a una liquidación definitiva que se realiza dos años después del ejercicio considerado.

Conocidos los importes definitivos del Fondo de Suficiencia de los ejercicios 2003 y 2004 y, por consiguiente, los índices definitivos de actualización de los créditos que

amparan los gastos corrientes asociados a las competencias transferidas a los cabildos insulares, una vez tenidos en cuenta los créditos librados por tal concepto y analizados conjuntamente los resultados de los dos ejercicios citados, resulta un importe total a favor de los cabildos insulares, que asciende a 2.367.590 euros, para los que no se dispone de crédito en los vigentes Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Canarias.

Otra de las medidas que, establecidas en la citada Ley 9/2002, permite a las corporaciones locales canarias realizar con mayor certidumbre la programación de su política presupuestaria, se concreta en el establecimiento de unos criterios para la distribución fija de los recursos derivados del régimen Económico-Fiscal de Canarias entre la Comunidad Autónoma y los cabildos insulares y ayuntamientos, y entre los cabildos y los ayuntamientos de la respectiva isla. En particular, en el artículo 6.5 de la norma invocada, se consagra la garantía de los cabildos insulares frente a los ayuntamientos de su isla para que ninguno de éstos últimos reciba menos recursos de los que percibió definitivamente con arreglo al ejercicio 2002.

En ejecución de lo previsto en el acuerdo del Gobierno de Canarias en sesión de 5 de marzo de 2003, para instrumentar las aportaciones para Planes Insulares a los cabildos insulares de La Gomera y El Hierro, que compensase el coste de la garantía de recursos derivados del REF a favor de los ayuntamientos de las respectivas islas, conforme con lo previsto en el artículo 6.5 de aquella Ley, resultan unas cantidades a favor de esos cabildos por la liquidación de dichos recursos de los ejercicios 2004 y 2005, que ascienden a 393.642 y 992.349 euros, respectivamente, para los que no se dispone de crédito en los vigentes Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Canarias.

Por otro lado, la necesidad de emprender una serie de actuaciones tendentes a adecuar, mejorar y adaptar las infraestructuras educativas, de forma que se cumplieren los requisitos derivados de la aplicación de diferentes normas sectoriales en materia de seguridad, accesibilidad y confortabilidad, supone para las diferentes administraciones responsables de las mismas asumir una serie de gastos sobrevenidos.

En este sentido, y dado que las competencias en virtud de la propiedad patrimonial de los centros educativos corresponde a los ayuntamientos la conservación, mantenimiento y vigilancia de los edificios destinados a centros públicos de educación infantil, de educación primaria o de educación especial (disposición adicional decimoquinta de la Ley Orgánica de Educación 2/2006, de 3 de mayo), y a la Comunidad Autónoma los centros de secundaria, con carácter excepcional, se pretende establecer unas dotaciones para la cofinanciación, en el caso de los centros de primaria, y de financiación, en los de secundaria, de un primer conjunto de acciones encaminadas a obras de reforma y mejora de centros antiguos y adaptación de sus infraestructuras tomando en cuenta el estado de las mismas y las exigencias devenidas de la normativa de aplicación.

Así, resulta preciso acometer una serie de acciones urgentes relativas a la sustitución y/o aislamiento de cubiertas de fibrocemento con amianto, atendiendo a su estado e integridad; la adaptación normativa eléctrica, garantizando la seguridad y eficiencia energética ante la incorporación de nuevas necesidades y tecnologías; a la mejora de condiciones de accesibilidad y confortabilidad, mediante la eliminación de barreras, posibilidades de uso de los centros fuera del horario escolar, instalación de calefacción, espacios de sombra... y a la mejora de las condiciones de salubridad en instalaciones sanitarias y servicios complementarios, tales como baños, vestuarios, cocinas y comedores.

Además, y en el ámbito de la enseñanza universitaria, resulta necesario disponer de recursos financieros para