

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

- 1259** *CORRECCIÓN de erratas del Real Decreto 40/1998, de 16 de enero, de aplicación del Régimen de autorización administrativa previa a «Corporación Bancaria de España, Sociedad Anónima», y a determinadas sociedades de su grupo.*

Advertida errata en el texto del Real Decreto 40/1998, de 16 de enero, de aplicación del Régimen de autorización administrativa previa a «Corporación Bancaria de España, Sociedad Anónima», y a determinadas sociedades de su grupo, publicado en el «Boletín Oficial del Estado» número 15, de 17 de enero de 1998, se transcribe a continuación la oportuna modificación:

En la página 1852, segunda columna, artículo 2, apartado 2, línea quinta, donde dice: «... directa o indirecta. Incluso a través de terceros...», debe decir: «... directa o indirecta, incluso a través de terceros...».

- 1260** *ORDEN de 16 de enero de 1998 por la que se introducen modificaciones de carácter técnico en el Reglamento de la Circulación Aérea Operativa, aprobado por el Real Decreto 1489/1994, de 1 de julio.*

La disposición final segunda del Real Decreto 1489/1994, de 1 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de la Circulación Aérea Operativa, señala al Ejército del Aire como principal responsable del control del espacio aéreo y de la circulación aérea operativa, órgano encargado de proponer, elaborar y difundir las disposiciones de índole técnico y funcional que sean necesarias para la adaptación de los procedimientos de las operaciones de vuelo a las innovaciones técnicas que se produzcan y, especialmente, a lo dispuesto en los tratados y convenios internacionales de defensa de los que España sea parte.

Para elaborar estas propuestas, la disposición final primera del Real Decreto 1489/1994 faculta a los Ministros de Defensa y de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente para introducir, con sujeción a lo dispuesto en la Orden de la Presidencia del Gobierno de 8 de noviembre de 1979, por la que se crea la Comisión Interministerial (CIDETRA) prevista en el artículo sexto del Real Decreto-ley 12/1978, de 27 de abril, sobre fijación y delimitación de facultades entre los Ministros de Defensa y de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, hoy de Fomento, en materia de aviación, cuantas modificaciones de carácter técnico fuesen precisas para la adaptación de los procedimientos de las operaciones de vuelo a las innovaciones técnicas que se produzcan y, especialmente, a lo dispuesto en los tratados y convenios internacionales de defensa de los que España sea parte.

Como consecuencia de las modificaciones efectuadas por OACI (Organización de Aviación Civil Internacional), referentes a los procedimientos de control de afluencia del tránsito aéreo y a las normas y métodos recomendados internacionalmente de información aeronáutica, y a la experiencia adquirida en el tiempo de operación de la Circulación Aérea Operativa, se hace necesaria la modificación y adaptación de algunos elementos recogidos en el Reglamento de la Circulación Aérea Operativa, el cual quedará modificado en los términos esta-

blecidos en esta Orden, en cuya tramitación se ha cumplido lo dispuesto en la disposición final primera del Real Decreto 1489/1994, de 1 de julio.

En su virtud, a propuesta de los Ministros de Defensa y de Fomento, dispongo:

Artículo primero.

Se suprime el anexo C («Instrucciones para completar el formulario de plan de vuelo») y las abreviaturas y apartados correspondientes a los Libros I y II del Reglamento de Circulación Aérea Militar Operativa, de 1 de julio, que figuran en el anexo I de esta Orden.

Artículo segundo.

Se modifican las definiciones y apartados de los Libros I, II, III, V, VIII y anexo A («Tablas de niveles de crucero»), del citado Reglamento de la Circulación Aérea Operativa, que se incluyen en el anexo II.

Artículo tercero.

Se añaden las nuevas abreviaturas y apartados de los Libros I, II y VII del mismo Reglamento de la Circulación Aérea Operativa, que figuran en el anexo III.

Artículo cuarto.

El anexo D del expresado Reglamento de la Circulación Aérea Operativa pasa a denominarse anexo C.

Disposición final única.

La presente Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 16 de enero de 1998.

ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

Excmos. Sres. Ministros de Defensa y de Fomento.

ANEXO I

Abreviaturas y apartados que se suprimen

LIBRO I

Definiciones y abreviaturas

CAPÍTULO II

1.2 Abreviaturas.—Quedan suprimidas las siguientes abreviaturas:

CA: Con aptitud (categoría de calificación del piloto).
CR: Piloto con aptitud para el combate.
LCR: Piloto con aptitud limitada para el combate.

LIBRO II

De la circulación aérea militar operativa

CAPÍTULO VII

2.7 Planes de vuelo.—Queda suprimido el apartado siguiente:

2.7.5.4

ANEXO II

Definiciones y apartados que se modifican

LIBRO I

Definiciones y abreviaturas

CAPÍTULO I

1.1 Definiciones.—Se modifican las definiciones siguientes:

Buques con capacidad aérea: Son aquellos buques, no portaaviones, desde los que las aeronaves pueden despegar, tomar y efectuar misiones tácticas o logísticas de personal o material. Estos buques suministran control de tránsito aéreo para las maniobras visuales de despegue y aterrizaje.

Calificación del piloto: El grado de instrucción y destreza alcanzado por el piloto en el manejo y operación de una aeronave como consecuencia, principalmente, de la cumplimentación de los Planes de Instrucción (PI) y de Adiestramiento de la Unidad (PAB).

Dependencia de control CAO: Expresión genérica que se aplica, según el caso, a las dependencias de control de tránsito aéreo CAO o a las dependencias de los sistemas de Defensa Aérea, aunque estas últimas no forman parte de los servicios de control de tránsito aéreo propiamente dichos.

CAPÍTULO II

1.2 Abreviaturas.—Se modifica la abreviatura siguiente:

SA: Tempestad de arena.

LIBRO II

De la circulación aérea operativa

CAPÍTULO I

2.1 Tipos de circulación aérea.—Se modifican los apartados siguientes:

2.1.2.2 Son tránsitos aéreos de la CAO:

A) Los vuelos de aeronaves militares, con independencia del tipo o nacionalidad:

a) A/desde aeródromos españoles, portaaviones o buques con capacidad aérea a un área de trabajo o entre diferentes áreas de trabajo, polígonos de tiro, zonas peligrosas y restringidas, zonas de ejercicio, etc., o entre bases aéreas o aeródromos militares.

b) En los espacios aéreos reservados para enseñanza, instrucción, maniobras o ejercicios.

c) A/desde aeródromos españoles, portaaviones o buques con capacidad aérea a un área de operaciones que está en situación de tensión, crisis o guerra.

B) Los vuelos de aeronaves militares españolas:

a) En misiones de policía del aire o ejercicios de defensa aérea, en tiempo de paz.

b) En misiones de defensa aérea activa en tiempo de paz y en situaciones de tensión, crisis o guerra.

C) Los vuelos de aeronaves militares españolas en misiones de Seguridad del Estado.

D) Excepcionalmente los tránsitos de aeronaves no militares que realicen determinadas acciones relacionadas con la Defensa Nacional y que por el carácter reservado de las mismas no convenga que procedan de acuerdo con el RCA.

CAPÍTULO III

2.3 Reglas generales.—Se modifican los apartados siguientes:

2.3.5 Remolque y transporte de cargas con eslinga.

2.3.10.3.3 En todo caso, a no ser que sea una interceptación controlada por el Sistema de Defensa Aérea, una emergencia de carácter humanitario o se encuentre en espacio aéreo controlado siguiendo las instrucciones del control de tránsito aéreo, ninguna aeronave de la CAO podrá acercarse a una aeronave civil a una distancia lateral inferior a 1,5 NM (3 Km) y una distancia vertical de 1.000 ft (300 m) en condiciones VMC.

2.3.11.4 Cuando dos o varias aeronaves en vuelo se integran en una formación, el jefe de formación o piloto líder deberá comunicar el tipo de formación, así como los posibles cambios, a la dependencia de control CAO notificando:

	Formación (indicativo) paso a:	Flight (indicativo) go to:
Implican estar a la vista.	Cerrada (1).	Close.
	Táctica (2).	Spread.
	Ruta (abierta) (3).	Open.
Implica contacto radar con la aeronave que le precede.	Radar (4).	Snake.

(1) Las aeronaves están muy próximas entre sí. La separación entre ellas dependen del tipo de aeronave, normalmente un fuselaje/una envergadura, volando en diferentes planos horizontales separados verticalmente con salida para los extremos de las alas.

(2) Depende de la misión. Ocupan normalmente un solo nivel de vuelo, pudiendo ocupar dos niveles dependiendo del tipo de formación y el número de aeronaves que la componen.

(3) Se utiliza principalmente para no fatigar a las tripulaciones en viajes o en vuelos de mucha duración. La distancia es aquella que permite a las tripulaciones controlar la navegación, mantener la integridad de la formación y vigilar el espacio aéreo para evitar una colisión. La separación máxima de cada elemento, respecto al piloto líder, es 1 NM lateral o longitudinalmente, y 100 ft verticalmente.

(4) La separación entre aeronaves se determina mediante el empleo del radar de a bordo excepto en las maniobras de despegue y aterrizaje. Todas las aeronaves ocupan el mismo nivel de vuelo y la separación oscila según el tipo de radar de las aeronaves pudiendo alcanzar una distancia máxima de 7 NM (12 Km) entre aeronaves.

CAPÍTULO VII

2.7 Planes de vuelo.—Se modifican los apartados siguientes:

2.7.2.2 El formulario del plan de vuelo, así como las instrucciones para su cumplimentación, figuran en AIP España y MILAIP. Dicho formulario está basado en el modelo OACI, e impreso en idioma español e inglés.

2.7.3.2 A menos que la autoridad ATS competente prescriba otra cosa, el plan de vuelo CAO deberá presentarse:

a) Diez minutos antes de la hora prevista de fuera calzos, como mínimo, cuando se precise únicamente el servicio de control de aeródromo.

b) Sesenta minutos antes de la hora prevista de fuera calzos, como mínimo, cuando se precise servicio de control o asesoramiento.

c) Para aquellos planes de vuelo que deban ser tratados por el Sistema Integrado de Tratamiento Inicial de Plan de Vuelo (IFPS), es decir, mixtos de la CEAC, se aplicará lo dispuesto en la AIP España.

2.7.3.4 Las aeronaves que despeguen de aeródromos eventuales, helisuperficies o de campos de oportunidad en los que no existan medios para la transmisión de los planes de vuelo, una vez en el aire cuando tengan contacto con los servicios de control del tránsito aéreo formularán el correspondiente plan de vuelo (AFIL), indicando que operan bajo las reglas de la Circulación Aérea Operativa.

2.7.5.3 En estos planes de vuelo se especificarán, necesariamente, además de los datos habituales:

- a) El (o los) punto(s) de cambio de tipo de circulación.
- b) El (o los) nivel(es) de vuelo requerido(s) en la CAG.

LIBRO III

Organización de los servicios CAO

CAPÍTULO III

3.3 Organización de los servicios ATC de la CAO.—Se modifican los apartados siguientes:

3.3.2.1 Dependencias ATC de la CAO.

3.3.4.3.2 Vuelos OVFR:

- a) Control de tránsito aéreo a FL 200 o superior en la FIR/UIR de Madrid y Barcelona en condiciones VMC.
- b) Control de tránsito aéreo a FL 150 o superior en la FIR/UIR de Canarias en condiciones VMC.
- c) Control de tránsito aéreo en las TMAs, CTAs y CTRs.
- d) Asesoramiento anticollisión entre FL 150 y FL 200 (ambos inclusive) en las FIR/UIR de Madrid y Barcelona.
- e) Información de vuelo entre GND/SEA y FL150.

CAPÍTULO IV

3.4 Organización de los servicios de control de la defensa aérea.—Se modifica el apartado siguiente:

3.4.2.1.2 En circunstancias excepcionales, y en la medida que los medios técnicos lo permitan, pueden actuar como elementos de control:

- a) Dependencias ATC de la CAO.
- b) Grupos Móviles de Control Aéreo (GRUMOCA), portaaviones, buques con capacidad aérea, «picket radar», etc.

LIBRO V

Operación con helicópteros

5.3 Operaciones con helicópteros.—Se modifica el apartado siguiente:

5.3.1 Son operaciones especiales las efectuadas en misiones tácticas, de SAR, de transporte de autoridades (VIP), de transporte sanitario y evacuaciones, de con-
traintendidos y de Seguridad del Estado.

LIBRO VIII

Servicio de Información Aeronáutica Militar

CAPÍTULO II

8.2 Publicación de información aeronáutica militar (MILAIP).—Se modifican los apartados siguientes:

8.2.1.1 El MILAIP (AIP militar) es la publicación militar que contiene información aeronáutica de carácter permanente, y los cambios temporales de larga duración. Contiene información esencial para las operaciones de las aeronaves.

8.2.1.2 Esta publicación contiene información actualizada, separada en libros, relativa a:

- a) GEN: Generalidades.
- b) ENR: En ruta.
- c) AD: Aeródromos y helipuertos.

8.2.1.3 Cuando la información recogida en el MILAIP sea reproducción de la contenida en el AIP España, se indicará esta procedencia en la relación de hojas en vigor del MILAIP.

8.2.3.1 Información que debe publicarse.

Será publicada mediante alguno o varios de los procedimientos incluidos en los capítulos III y IV cualquier información que se derive de:

- a) Establecimiento, cierre o cambios importantes que afecten a las operaciones de bases aéreas o aeródromos.
- b) Establecimiento, eliminación y cambios importantes que afecten a las operaciones de los servicios aeronáuticos.
- c) Establecimiento o eliminación de ayudas electrónicas y de otra clase para la navegación aérea, y de aeródromo. Esto comprende: Interrupción o reanudación de cualquier servicio; cambio de frecuencias, cambio en las horas de servicio notificadas, cambio de identificación, cambio de orientación (ayudas direccionales); cambio de ubicación, aumento o disminución en un 50 por 100 o más de potencia, cambios en los horarios de las radiodifusiones o en su contenido, e irregularidad e inseguridad de operación de cualquier ayuda electrónica para la navegación aérea y de los servicios de comunicaciones aeroterrestres.
- d) Establecimiento, eliminación o cambios importantes en las ayudas visuales.
- e) Interrupción o reanudación del funcionamiento de los componentes importantes de los sistemas de iluminación de bases aéreas o aeródromos.
- f) Establecimiento, eliminación o cambios importantes en los procedimientos de los servicios de navegación aérea.
- g) Presencia o eliminación de defectos o impedimentos importantes en el área de maniobras.
- h) Establecimiento, eliminación o cambios importantes en los dispositivos de frenado de los aviones (barrera).
- i) Modificaciones y limitaciones en el suministro de combustibles, lubricantes y oxígeno.
- j) Cambios importantes en las instalaciones y servicios disponibles de búsqueda y salvamento aéreo.
- k) Establecimiento, interrupción o reanudación del servicio de los faros de peligro que señalan obstáculos importantes para la navegación aérea.
- l) Cambios en las disposiciones que requieran medidas inmediatas, por ejemplo, respecto a zonas prohibidas debido a actividades de búsqueda y salvamento aéreo.
- m) Presencia de peligros para la navegación aérea (comprendidos los obstáculos, maniobras militares, exhibiciones, competiciones, actividades importantes de paracaidismo fuera de emplazamientos promulgados).

- n) Erección, eliminación o modificación de obstáculos importantes para la navegación aérea de despegue/ascenso, aproximación frustrada, aproximación y en la franja de pista.
- ñ) Establecimiento o suspensión (incluso la activación o desactivación), según sea aplicable, de zonas prohibidas, restringidas o peligrosas, o cambios en su carácter.
- o) Asignación, anulación o cambio de indicadores de lugar.
- p) Cambios significativos del nivel de protección de que normalmente se dispone en un aeródromo para fines de salvamento y extinción de incendios; sólo cuando cambie significativamente la capacidad de salvamento o extinción de incendios.
- q) Presencia, eliminación o cambios importantes de condiciones peligrosas debidas a nieve, nieve fundente, hielo o agua en el área de movimiento.

ANEXO A

Tabla de niveles de crucero

Los niveles de crucero que han de observarse cuando así lo exija este Reglamento son los siguientes (1):

Derrota (2)					
De 000º a 179º (3)					
Vuelos OIFR			Vuelos OVFR		
Nivel de vuelo	Altitud		Nivel de vuelo	Altitud	
	Metros	Pies		Metros	Pies
0	—	—	—	—	—
10	300	1.000	—	—	—
30	900	3.000	35	1.050	3.500
50	1.500	5.000	55	1.700	5.500
70	2.150	7.000	75	2.300	7.500
90	2.750	9.000	95	2.900	9.500
110	3.350	11.000	115	3.500	11.500
130	3.950	13.000	135	4.100	13.500
150	4.550	15.000	155	4.700	15.500
170	5.200	17.000	175	5.350	17.500
190	5.800	19.000	195	5.950	19.500
210	6.400	21.000	215	6.550	21.500
230	7.000	23.000	235	7.150	23.500
250	7.600	25.000	255	7.750	25.500
270	8.250	27.000	275	8.400	27.500
290	8.850	29.000	300	9.150	30.000
330	10.050	33.000	340	10.350	34.000
370	11.300	37.000	380	11.600	38.000
410	12.500	41.000	420	12.800	42.000
450	13.700	45.000	460	14.000	46.000
490	14.950	49.000	500	15.250	50.000
etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.

De 180º a 359º (3)

Vuelos OIFR			Vuelos OVFR		
Nivel de vuelo	Altitud		Nivel de vuelo	Altitud	
	Metros	Pies		Metros	Pies
0	—	—	—	—	—
20	600	2.000	—	—	—
40	1.200	4.000	45	1.350	4.500

De 180º a 359º (3)

Vuelos OIFR			Vuelos OVFR		
Nivel de vuelo	Altitud		Nivel de vuelo	Altitud	
	Metros	Pies		Metros	Pies
60	1.850	6.000	65	2.000	6.500
80	2.450	8.000	85	2.600	8.500
100	3.050	10.000	105	3.200	10.500
120	3.650	12.000	125	3.800	12.500
140	4.250	14.000	145	4.400	14.500
160	4.900	16.000	165	5.050	16.500
180	5.500	18.000	185	5.650	18.500
200	6.100	20.000	205	6.250	20.500
220	6.700	22.000	225	6.850	22.500
240	7.300	24.000	245	7.450	24.500
260	7.900	26.000	265	8.100	26.500
280	8.550	28.000	285	8.700	28.500
310	9.450	31.000	320	9.750	32.000
350	10.650	35.000	360	10.950	36.000
390	11.900	39.000	400	12.200	40.000
430	13.100	43.000	440	13.400	44.000
470	14.350	47.000	480	14.650	48.000
510	15.550	51.000	520	15.850	52.000
etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.

- (1) Excepto cuando, en virtud de acuerdos regionales de navegación aérea, se prescriba una tabla modificada de niveles de crucero, basada en una separación vertical nominal mínima inferior a 600 m (2.000 pies) pero no a 300 m (1.000 pies), para ser utilizada, en condiciones especificadas, por aeronaves que vuelen por encima del nivel de vuelo 290 dentro de sectores determinados del espacio aéreo.
- (2) Derrota magnética o en zonas polares a latitudes de más de 70 grados y dentro de las prolongaciones de esas zonas que puedan prescribir las autoridades ATS competentes, derrota de cuadrícula, según determine una red de líneas paralelas al Meridiano de Greenwich superpuesta a una carta estereográfica polar, en la cual la dirección hacia el Polo Norte se emplea como Norte de cuadrícula.
- (3) Excepto cuando en virtud de acuerdos regionales de navegación aérea se prescriba que de 090º a 269º y de 270º a 089º se destinen a atender las direcciones predominantes del tránsito y se especifiquen los correspondientes procedimientos de transición aprobados.
- (4) Por encima de FL 200 se observarán niveles de vuelo OIFR.

ANEXO III

Abreviaturas y apartados que se añaden

LIBRO I

Definiciones y abreviaturas

CAPÍTULO II

- 1.2 Abreviaturas.—Se añaden las siguientes abreviaturas:
- AMC: Célula de gestión de espacio aéreo.
- ARO: Oficina de notificación de tránsito aéreo.
- CEAC: Conferencia europea de aviación civil.
- CFMU: Unidad central de gestión de afluencia.
- IFPS: Sistema integrado para el tratamiento inicial de planes de vuelo.
- GAT: Tránsito aéreo general.
- OAT: Tránsito aéreo operacional.

LIBRO II

De la circulación aérea operativa

CAPÍTULO III

2.3 Reglas generales.—Se añaden los apartados siguientes:

2.3.5.1 Ninguna aeronave remolcará a otra, ni a otro objeto o persona, a no ser que esté debidamente acondicionada para el remolque y éste sea consecuencia de la misión asignada. Deberá evitarse en lo posible el sobrevuelo de zonas pobladas. No se remolcará por debajo de 5.000 ft (1.500 m), exceptuando las maniobras de aproximación, aterrizaje, despegue y en aquellas misiones tácticas que así lo exijan.

2.3.5.2 Únicamente las aeronaves expresamente preparadas para ello podrán transportar cargas externas mediante eslinga. La resistencia del conjunto de la instalación para el transporte deberá ser capaz de soportar tres veces el peso de la carga prevista, debiendo evitarse en todo momento el sobrevuelo de zonas pobladas y vías de comunicación.

CAPÍTULO VII

2.7 Planes de vuelo.—Se añade el apartado siguiente:

2.7.2.4 Podrán realizarse planes de vuelo locales para misiones de entrenamiento, pruebas en vuelo, etc, en aquellos aeródromos donde la realización de los vuelos no requiera una coordinación entre las dependencias ATC civiles y militares y se realicen en las zonas señaladas para ello.

LIBRO VII

Requisitos para la operación de aeronaves

CAPÍTULO II

7.2 Vuelos a baja y muy baja cota.—Se añade el apartado siguiente:

7.2.2.3 No se efectuarán vuelos nocturnos sin las luces correspondientes, excepto cuando el cumplimiento de la misión lo exija.

MINISTERIO DE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

1261 *REAL DECRETO 2024/1997, de 26 de diciembre, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de Extremadura, en materia de gestión de la formación profesional ocupacional.*

El artículo 149.1.7.^a y 13.^a de la Constitución reserva al Estado la competencia exclusiva en materia de legislación laboral, sin perjuicio de su ejecución por los órganos de las Comunidades Autónomas, así como sobre

las bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica.

Asimismo, el artículo 149.1.30.^a de la Constitución establece la competencia exclusiva del Estado sobre regulación de las condiciones de obtención, expedición y homologación de títulos académicos y profesionales, que ha sido objeto de concreción en la Ley Orgánica 1/1990, de 3 de octubre, de Ordenación General del Sistema Educativo, por lo que se refiere a la formación profesional reglada, remitiendo la ordenación de la formación profesional ocupacional a su normativa específica, que comprende la certificación de profesionalidad, y en el marco de las funciones de coordinación que al Consejo General de Formación Profesional otorgan las Leyes 1/1986, de 7 de enero, y 19/1997, de 9 de junio.

Por su parte, el Estatuto de Autonomía de Extremadura, aprobado por Ley Orgánica 1/1983, de 25 de febrero, y reformado por Ley Orgánica 8/1994, de 24 de marzo, establece en su artículo 9.14 que corresponde a la Comunidad Autónoma, en los términos que establezcan las Leyes y las normas reglamentarias del Estado, la función ejecutiva en materia laboral, y en el 13.1 que corresponde también a la Comunidad Autónoma la competencia de desarrollo legislativo y ejecución de la enseñanza en toda su extensión, niveles y grados, modalidades y especialidades, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 27 de la Constitución y Leyes Orgánicas que, conforme al apartado 1 del artículo 81 de la misma, lo desarrollen, y sin perjuicio de las facultades que atribuye al Estado el artículo 149.1.30.^a y de la alta inspección para su cumplimiento y garantía.

En consecuencia, procede que la Comunidad Autónoma de Extremadura asuma las funciones en materia de gestión de la formación profesional ocupacional que viene desempeñando la Administración del Estado.

Finalmente, el Real Decreto 1957/1983, de 29 de junio, determina las normas y el procedimiento a que han de ajustarse los traspasos de funciones y servicios del Estado a la Comunidad Autónoma de Extremadura.

De conformidad con lo dispuesto en el Real Decreto citado, que también regula el funcionamiento de la Comisión Mixta de Transferencias prevista en la disposición transitoria tercera del Estatuto de Autonomía de Extremadura, esta Comisión adoptó, en su reunión del día 4 de diciembre de 1997, el oportuno Acuerdo, cuya virtualidad práctica exige su aprobación por el Gobierno mediante Real Decreto.

En su virtud, y en cumplimiento de lo dispuesto en la disposición transitoria tercera del Estatuto de Autonomía de Extremadura, a propuesta del Ministro de Administraciones Públicas y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 26 de diciembre de 1997,

DISPONGO:

Artículo 1.

Se aprueba el Acuerdo de la Comisión Mixta de Transferencias, prevista en la disposición transitoria tercera del Estatuto de Autonomía de Extremadura, adoptado por el Pleno de dicha Comisión en su sesión del día 4 de diciembre de 1997, por el que se traspasan a la Comunidad Autónoma de Extremadura las funciones y servicios de la Administración del Estado en materia de gestión de la formación profesional ocupacional, y que se transcribe como anexo del presente Real Decreto.