

ANEXO II

Parte B do anexo II do Real decreto 569/1990

Residuos de praguicidas	Límites máximos en mg/kg		
	Na carne, incluída a materia graxa, preparados de carnes, miúdos e graxas animais que figuran no anexo I dentro dos códigos NC 0201, 0202, 0203, 0204, 0205, 00 00, 0206, 0207, ex 0208, 0209 00, 0210, 1601 00 e 1602	No leite e nos produtos lácteos que figuran no anexo I dentro dos códigos NC 0401, 0402, 0405 00 e 0406	Nos ovos frescos sen casca, ovos de aves e xemas de ovo que figuran no anexo I nos códigos NC 0407 00 e 0408
Pimetrozina	0,01* (p)	0,01* (p)	0,01* (p)

* Indica o limiar de determinación analítica.

(p) Indica o límite máximo de residuos provisorio.

(Esta orde inclúese tendo en conta a corrección de erros publicada no «Boletín Oficial del Estado» número 207, do 29 de agosto de 2002.)

17316 REAL DECRETO 894/2002, do 30 de agosto, polo que se modifica o Real decreto 443/2001, do 27 de abril, sobre condicións de seguridade no transporte escolar e de menores. («BOE» 209, do 31-8-2002.)

O Real decreto 443/2001, do 27 de abril, sobre condicións de seguridade no transporte escolar e de menores, establece na prescrición técnica 2.^a do número 2 do seu artigo 4 os requisitos que deberán ser cumpridos polas portas de servizo dos vehículos utilizados na realización do transporte escolar e de menores.

No referido real decreto non se prevé un prazo transitorio específico para a implantación de tales requisitos por parte dos autobuses que xa viñan prestando servizo de transporte escolar e de menores á súa entrada en vigor. Sen embargo, o feito de que unha boa parte destes necesite da realización de reformas para adecuarse ás esixencias contidas no mencionado precepto, dificulta que estas poidan ser efectuadas con carácter inmediato, fundamentalmente pola falta de capacidade de subministración polos fabricantes dos diversos elementos necesarios para a modificación ou substitución das portas.

Como consecuencia, considerouse conveniente establecer un prazo transitorio para a adecuación progresiva dos vehículos que actualmente veñen prestando servizo de transporte escolar e, para tal efecto, xulgouse razoable seguir a pauta marcada pola disposición transitoria terceira do propio real decreto en relación coa implantación progresiva doutros requisitos esixidos.

Na súa virtude, por proposta dos ministros de Fomento, do Interior, de Educación, Cultura e Deporte e de Ciencia e Tecnoloxía, de acordo co Consello de Estado e logo de deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do día 30 de agosto de 2002,

DISPONGO:

Artigo único. *Modificación do Real decreto 443/2001, do 27 de abril.*

Engádeselle un segundo parágrafo á disposición transitoria terceira do Real decreto 443/2001, do 27 de

abril, sobre condicións de seguridade no transporte escolar e de menores, co seguinte texto:

«En idénticos termos e coa mesma garantía de implantación total no curso académico 2007-2008, cada Administración pública realizará a aplicación progresiva do disposto na prescrición técnica 2.^a do número 2 do artigo 4, de acordo coas súas competencias en materia de industria.»

Disposición derradeira única. *Entrada en vigor.*

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

Dado en Madrid o 30 de agosto de 2002.

JUAN CARLOS R.

O vicepresidente primeiro do Goberno
e ministro da Presidencia,
MARIANO RAJOY BREY

17317 ORDE PRE/2167/2002, do 26 de agosto, pola que se aproba a modificación do Regulamento de circulación aérea operativa. («BOE» 209, do 31-8-2002.)

A disposición derradeira primeira do Real decreto 1489/1994, do 1 de xullo, polo que se aproba o Regulamento de circulación aérea operativa, faculta os ministros de Defensa e de Fomento para introducir, con suxeición ó disposto na Orde da Presidencia do Goberno do 8 de novembro de 1979, pola que se crea a Comisión Interministerial prevista no artigo 6.^º do Real decreto lei 12/1978, do 27 de abril, sobre fixación e delimitación de facultades entre os ministerios de Defensa e de Fomento en materia de aviación, cantas modificacións de carácter técnico fosen precisas para a adaptación das operacións de voo ás innovacións técnicas que se produzan, e especialmente ó disposto na normativa contida nos anexos de OACI e nos tratados e convenios internacionais dos que España sexa parte.

Para lles dar cobertura normativa ás condicións nas que se aplicará a separación vertical mínima entre aereo-

naves, de 300 metros (1.000 pés) entre nivel de voo 290 e nivel de voo 410 inclusive en espazo aéreo español, de conformidade co acordo rexional de navegación aérea, incluído na emenda número 200 do Documento 7030 —Procedementos Suplementarios Rexionais— de OACI, é necesaria a modificación e incorporación de certos conceptos e puntos no Regulamento de circulación aérea operativa, o cal quedará modificado nos termos establecidos nesta orde, na tramitación da cal se cumpriu co disposto na Orde da Presidencia do Goberno do 8 de novembro de 1979 pola que se crea a Comisión Interministerial de Defensa e Transportes (CIDETRA), modificada pola Orde da Presidencia do Goberno do 11 de febreiro de 1985 e se oúu as entidades e as asociacións interesadas.

Así mesmo, segundo acordo entre os ministerios de Fomento e Defensa as publicacións de información aeronáutica vixentes en España, civil (AIP) e militar (MILAIP), intégranse nunha única publicación.

Na súa virtude, por proposta dos ministros de Defensa e Fomento, dispoño:

Primeiro.—Exclúense as definicións e abreviaturas do libro primeiro e os puntos do libro oitavo do Regulamento da circulación aérea operativa, que figuran no anexo I.

Segundo.—Engádense as definicións e abreviaturas do libro primeiro e os puntos do libro segundo, cuarto e oitavo do Regulamento da circulación aérea operativa, que figuran no anexo II.

Terceiro.—Modifícanse as definicións e abreviaturas do libro primeiro e os puntos do libro segundo, terceiro, cuarto, oitavo e anexo A do Regulamento da circulación aérea operativa, que figuran no anexo III.

Disposición derradeira única.—Esta orde entrará en vigor o día seguinte ó da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 26 de agosto de 2002.

RAJOY BREY

Excmos. Sres. Ministros de Defensa e de Fomento.

ANEXO I

Definicións, abreviaturas e puntos que se suprimen

1. Libro primeiro: Definicións e abreviaturas.

1.1 Capítulo primeiro: Definicións.

Queda suprimida a seguinte definición: Centro de operacións de sector.

1.2 Capítulo segundo: Abreviaturas.

Quedan suprimidas as seguintes abreviaturas: COC, ESCAO, EVA, GRUCOA, MILAIC, MILAIP, MILAIRAC, SOC e WOC.

8. Libro oitavo: Servicio de Información Aeronáutica Militar.

8.2 Capítulo segundo: Publicación de información aeronáutica militar.

Quedan suprimidos os seguintes puntos: 8.2.1.3, 8.2.1.4 e 8.2.1.5.

8.4 Capítulo cuarto: Información temporal.

Queda suprimido o seguinte punto: 8.4.4.13.

ANEXO II

Definicións, abreviaturas e puntos que se engaden

1. Libro primeiro: Definicións e abreviaturas.

1.1 Capítulo primeiro: Definicións.

Engádense as seguintes definicións:

Aprobación RVSM: Autorización para que unha aeronave poida operar en espazo aéreo RVSM expedida pola

autoridade apropiada do Estado do operador ou do Estado de matrícula.

Espazo aéreo RVSM: Volume de espazo aéreo determinado, desde nivel de voo 290 e ata un nivel de voo superior especificado, dentro do cal se aplica, en virtude dun acordo rexional de navegación aérea, unha separación vertical mínima entre aeronaves de 300 metros (1000 pés).

1.2 Capítulo segundo: Abreviaturas.

Engádense as seguintes abreviaturas:

AOC	Centro de operacións aéreas.
BOC	Centro de operacións de base aérea.
CAOC	Centro de operacións combinadas.
CRP	Posto de información e control.
EUR	Rexión europea.
FLAS	Esquema de asignación de niveis de voo.
GRUCAO	Grupo da circulación aérea operativa.
GRUMOCA	Grupo móbil de control aéreo.
GRUNOMAC	Grupo norte de mando e control.
MASPS	Especificacións mínimas de performance dos sistemas de aeronave.
MILNOF	Oficina NOTAM militar.
RVSM	Separación vertical mínima reducida.
VSM	Separación vertical mínima.

2. Libro segundo: Da circulación aérea operativa.

2.3 Capítulo terceiro: Regras xerais.

Engádense os seguintes puntos:

2.3.7.4 As zonas cualificadas de prohibida, restrinxida ou perigosa, cando estean activadas, son espazo aéreo non controlado. Agás acordo en contrario entre os controladores CAO e CAG, a separación vertical mínima aplicable entre unha aeronave en voo fóra das ditas zonas activadas e os límites superior e inferior delas será a seguinte:

a) 2.000 ft por encima do límite superior, cando este sexa FL 290 ou superior;

b) 2.000 ft por debaixo do límite inferior, cando este sexa FL 300 ou superior;

c) 1.000 ft por encima do límite superior cando este sexa FL 280 ou inferior,

d) 1.000 ft por debaixo do límite inferior cando este sexa FL 280 ou inferior.

2.3.14 Normativa específica para espazo aéreo EUR RVSM.

2.3.14.1 Agás as aeronaves de Estado, ningunha aeronave poderá operar en espazo aéreo EUR RVSM a non ser que dispoña da aprobación correspondente.

Nota: Para os efectos do RVSM en Europa unicamente serán consideradas como aeronaves de estado aquelas «aeronaves utilizadas para servizos militares, de aduanas e policía».

2.3.14.2 Os voos da CAO en espazo RVSM serán controlados polos controladores da CAO, agás acordo en contrario entre os controladores da CAO e a CAG.

2.3.14.3 As aeronaves da CAO seranlles de aplicación as táboas de niveis 1 e 2 previstas no anexo A, segundo corresponda.

2.3.14.4 As aeronaves da CAO con aprobación RVSM que a perdan en voo, seranlles de aplicación a separación respecto a aeronaves da CAG prevista en 4.4.2.2 ou 4.4.2.3 como aeronaves sen aprobación RVSM, non sendo necesario que ante tal continxencia a dita aeronave teña que abandonar o espazo aéreo RVSM, agás acordo en contrario entre os controladores da CAO e a CAG.

2.3.14.5 Para efectos de aplicación de separación vertical, as aeronaves con aprobación RVSM, que sexan escoltadas/interceptadas, pasarán a ser consideradas como voo en formación de aeronaves de Estado.

4. Libro cuarto: Procedementos de control e coordinación.

4.4 Capítulo cuarto: Separacións e autorizacións. Engádese o seguinte punto:

4.4.2.3 Cando a coordinación coa dependencia ATC da CAG non sexa posible, os controladores CAO:

a) Desviarán se é necesario a aeronave baixo o seu control, para manter unha separación mínima non inferior á mínima establecida no RCA; e

b) Evitarán, na medida en que as características do voo o permitan, que o tránsito CAO se cruce por diante do tránsito da CAG a distancias inferiores a:

15 NM, a non ser que exista separación vertical constante.

25 NM, cando a separación vertical decreza rapidamente e se aproxime ó mínimo aplicable.

8. Libro oitavo: Servicio de información aeronáutica militar.

8.5 Capítulo quinto: Circulares de información aeronáutica militar. Engádese o seguinte punto:

8.5.1.3 As circulares de información aeronáutica de carácter exclusivo militar incluíranse no IV tomo do AIP España.

ANEXO III

Definicións, abreviaturas e puntos que se modifican

1. Libro primeiro: Definicións e abreviaturas.

1.1 Capítulo primeiro: Definicións. Modifícanse as seguintes definicións:

Aeronave de Estado:

Considéranse aeronaves de Estado:

a) As aeronaves militares.

b) As aeronaves non militares destinadas exclusivamente a servizos estatais non comerciais.

c) Para os efectos do RVSM en Europa unicamente serán consideradas aeronaves de Estado aquelas aeronaves utilizadas para servizos militares, de aduanas e de policía.

Circular de información aeronáutica militar: Aviso que contén información que non require a iniciación dun MIL-NOTAM nin a inclusión no AIP, pero relacionada coa seguridade do voo, a navegación aérea, ou asuntos de carácter técnico, administrativo ou lexislativo.

Publicación de información aeronáutica militar: Publicación básica na que se inclúe toda a información aeronáutica relativa a bases aéreas, aeródromos, heliportos e instalacións militares. Inclúe toda aquela información que dunha maneira ou outra poida afectar a seguridade das aeronaves ou as operacións en voo. Forma parte do AIP España

1.2 Capítulo segundo: Abreviaturas. Modifícase a seguinte abreviatura:

RAC: Normas da CAO e dos servizos militares de tránsito aéreo. AIP: Regulamento do aire e servizo de tránsito aéreo.

2. Libro segundo: Da circulación aérea operativa.

2.3. Capítulo terceiro: Regras xerais. Modifícanse os seguintes puntos:

2.3.3.1.2 Casos particulares.—Agás cando exista permiso da autoridade competente militar, ou cando sexa

necesario para aterrar ou despegar, ou cando sexa imprescindible para o cumprimento da misión asignada, as aeronaves evitarán voar sobre aglomeracións de edificios en cidades, vilas ou lugares habitados ou sobre unha reunión de persoas ó aire libre, a unha altura inferior a:

	Helicópteros biturbina	Monomotores e bimotores de hélice e helicópteros monoturbina	Resto Das aeronaves
Fábricas illadas. Instalacións industriais. Centrais térmicas e presas.			
Hospitais, centros de repouso e outras instalacións de carácter humanitario. Voos sensiblemente paralelos a estradas.	1.000 ft (300 m)	1.000 ft (300 m)	3.000 ft (900 m)
Aglomeracións nas que a lonxitude media non pasa de 1.000 m. Vilas e aldeas de menos de 10.000 habitantes. Reunións de persoas, gando, instalacións deportivas, praias concorridas, etc.	500 ft (150 m)	1.000 ft (300 m)	2.000 ft (600 m)
Poboacións de máis de 10.000 habitantes.	500 ft (150 m)	2.000 ft (600 m)*	3.000 ft (900 m)
Montañas nevadas con perigo de aludes e centrais nucleares.	5.000 ft (1500 m)	5.000 ft (1500 m)	5.000 ft (1500 m)

* Para os helicópteros monoturbina en operacións especiais ver 5.3.

2.3.10 Prioridade por tipo de circulación aérea en tempo de paz.—Como norma xeral, e tendo en conta o 2.3.9.5.1, as aeronaves que operen segundo as regras de voo de defensa aérea (ADFR) terán prioridade sobre o resto das aeronaves incluídas as aeronaves da CAG.

Nota: As normas que figuran a continuación non eximirán as tripulacións aéreas nin os controladores de obraren en consecuencia para evitar unha colisión entre aeronaves.

2.3.10.1 Fóra do espazo aéreo reservado para instrución.—Fóra do espazo aéreo reservado para instrución militar (zonas restrinxidas, perigosas ou activadas mediante NOTAM para exercicios aéreos):

As aeronaves que operen segundo as ADFR terán prioridade sobre as aeronaves da CAG.

As aeronaves en misións SAR ou humanitarias terán prioridade sobre o resto de aeronaves da CAO e CAG, con excepción das aeronaves que operen segundo as ADFR.

2.7 Capítulo sétimo: Plans de voo. Modifícase o seguinte punto:

2.7.2.2 O formulario do plan de voo, así como as instrucións para a súa formalización, figuran en AIP España. Este formulario está baseado no modelo OACI, e impreso en idioma español e inglés.

3. Libro terceiro: Organización dos servicios CAO.

3.3 Capítulo terceiro: Organización dos servicios ATC da CAO.

Modifícanse os seguintes puntos:

3.3.2.1 Son dependencias de coordinación:

Grupo da circulación aérea operativa (GRUCAO), actuando como unidade de coordinación.

Escuadrillas de control da circulación aérea operativa (ECAO), actuando como dependencias ATC.

3.3.2.3.3 As comunicacións superficie/superficie inclúen as comunicacións precisas para levar a cabo as funcións de control e coordinación asignadas, enlazando as dependencias de control CAO con:

Grupo da circulación aérea operativa (GRUCAO),
Elementos de control do sistema de defensa aérea.
Dependencias de control CAO adxacentes.
Outras dependencias de control CAO.

Dependencias de control de aproximación e aeródromo de bases aéreas e aeródromos, situados na súa área de responsabilidade ou que lles poidan afectar operativamente.

Dependencias civís ATS, ou outras, que no seu momento se consideren necesarias, na súa área de responsabilidade.

3.3.3.3 GRUCAO:

Coordina-la CAO e a CAG co órgano civil correspondente do servizo de control da circulación aérea.

Coordinar funcionalmente a actividade das dependencias de control CAO entre si e con relación ó resto das axencias ATC, civís e militares.

Planificar e controla-la afluencia de tránsito aéreo cunha antelación entre 1 e 24 horas (pretáctica).

3.4 Capítulo cuarto: Organización dos servicios de control da defensa aérea.

Modifícanse os seguintes puntos:

3.4.2.1.1 Os elementos fundamentais son:

Centros de información e control (CRC).
Postos de información e control (CRP).

3.4.2.2 Elementos de coordinación.—Son elementos de coordinación:

Grupo da circulación aérea operativa.
Centros de operacións das unidades (BOC ou SQOC).
Dependencias de control da CAO.
Outros cando así se dispoña.

4. Libro cuarto: Procedementos de control e coordinación.

4.2 Capítulo segundo: Procedementos de control, asesoramento e coordinación.

Modifícase o seguinte punto:

4.2.1 Control.—As dependencias de control CAO dentro do bloque do espazo aéreo da súa responsabilidade exercerán o control do tránsito aéreo para o que deberán:

Coñecer en todo momento a situación das aeronaves ás que prestan servizo de control.

Establecer e manter comunicación T/A coas aeronaves da CAO, ata que se transfira a responsabilidade do control a outra dependencia dos servizos de tránsito aéreo.

Garantir que a transferencia de control das aeronaves entre as diversas dependencias de tránsito aéreo se fai dunha forma áxil e segura.

Proporcionar separacións ás aeronaves do modo especificado nos puntos 4.4.1 e 4.4.2 deste regulamento.

Asignar códigos SSR cando corresponda.

Transmitirlles ás aeronaves da CAO toda indicación útil sobre a densidade do tránsito, presenza de transitos aéreos nas súas inmediacións e, ante un eventual risco de colisión, ordena-la manobra evasiva adecuada.

Proporcionar por petición do comandante de aeronave/xefe de formación ou piloto ó mando, datos para axuda á navegación, informes meteorolóxicos da ruta e terminais, posibilidades de recuperación nos aeródromos, etc.

Garantir que en caso de perda de contacto radio/radar, se dispón inmediatamente da seguinte información:

- a) Indicativo, tipo de aeronave e número de misión;
- b) última posición coñecida e nivel;
- c) rumbo e nivel asignado;
- d) condicións de voo;
- e) destino;
- f) ETA para aproximación/penetración e tipo desta.
- g) Estado RVSM en caso de que pretenda voar en espazo RVSM.

4.3 Capítulo terceiro: Transferencias de control.

Modifícanse os seguintes puntos:

4.3.2.2 A dependencia que transfere a responsabilidade do control, debe informar á dependencia que acepta o dito control de:

Indicativo da aeronave ou formación.

Número de avións e tipo.

Posición.

Rumbo, velocidade e altitude de voo.

Codificación IFF/SIF.

Armamento e misión (se procede).

Aprobación ou non RVSM, en caso de que pretenda voar en espazo RVSM.

Cantas observacións sexan relevantes para a continuación da misión.

Así mesmo, deberá comunica-lo indicativo de chamada da dependencia aceptante e a canle ou frecuencia de chamada, ó comandante de aeronave/xefe de formación ou piloto ó mando, obxecto de transferencia, manténdose á escoita, se é posible, ata que reciba confirmación por parte da dependencia aceptante de ter asumido o control da aeronave ou formación.

4.3.3.3 Antes de que finalice a misión nas zonas reservadas para instrucción militar, o comandante da aeronave ou xefe da formación comunicará as súas intencións á dependencia do sistema de defensa aérea, co obxecto de que esta coordine coa antelación suficiente, a súa recuperación á dependencia ATC da CAO correspondente.

4.4 Capítulo cuarto: Separacións e autorizacións.

Modifícanse os seguintes puntos:

4.4.1.1 Separación horizontal entre aeronaves CAO:

Cando as aeronaves se encontren baixo control radar aplicarase a mínima de separación radar de 5NM, podendo reducir a 3NM cando a autoridade ATS militar o prescriba.

Cando as aeronaves non se encontren baixo control radar aplicaranse as mínimas de separación non radar indicadas no RCA.

4.4.1.2 Separación vertical entre aeronaves CAO:

Cando as aeronaves se encontren por debaixo de FL 290 aplicarase a mínima de separación de 1.000 ft.

Cando as aeronaves se encontren por encima de FL 290 en espazo aéreo que non sexa RVSM aplicarase a mínima de separación de 2.000 ft.

Cando as aeronaves se encontren en espazo aéreo RVSM aplicarase a mínima de separación seguinte:

- a) 1.000 ft entre aeronaves con aprobación RVSM;
- b) 2.000 ft entre aeronaves cando polo menos unha delas non teña aprobación RVSM;
- c) 2.000 ft entre formacións ou entre unha formación e outra aeronave con ou sen aprobación RVSM.

4.4.2.1 Coa excepción prevista en 4.4.2.2 a separación que aplicarán os controladores CAO entre as aeronaves ou formacións da súa circulación e as aeronaves da CAG, cando exista unha coordinación adecuada coa dependencia ATC correspondente da CAG, será a establecida no RCA en relación co tipo de separación que a dependencia ATC da CAG aplique.

4.4.2.2 A separación vertical mínima aplicable entre aeronaves de Estado operando como OAT (CAO) e calquera outra aeronave operando como GAT (CAG), cando ámbalas aeronaves se encontren operando dentro do espazo aéreo EUR RVSM será de 600 m (2.000 ft).

Nembargantes, nun contorno de espazo aéreo no que ámbalas dependencias ATC, civil e militar, teñan pleno coñecemento do estado de aprobación RVSM de todo o tránsito implicado, poderase aplicar unha separación vertical reducida de 300 m (1.000 ft), entre unha aeronave de Estado con aprobación RVSM que opera como OAT (CAO) e un voo GAT (CAG) con aprobación RVSM.

O parágrafo anterior permite a aplicación dunha separación vertical mínima reducida de 300 m (1.000 ft) entre aeronaves OAT (CAO) e GAT (CAG), ben cando se utilizan sistemas avanzados para coordinación civil-militar, que lles amosan constantemente ós seus respectivos controladores o estado de aprobación RVSM de tódalas aeronaves implicadas, ou cando se leva a cabo unha coordinación oral, incluíndo información referente á aprobación RVSM de cada aeronave.

8. Libro oitavo: Servicio de información aeronáutica militar.

8.1 Capítulo primeiro: xeneralidades.

Modifícanse os seguintes puntos:

8.1.1.2 O MILAIS reúne e compila a información aeronáutica relativa ás bases aéreas, aeródromos, dependencias de control, instalacións, etc. pertencentes ó Ministerio de Defensa.

Isto comprende:

Dirección, coordinación e supervisión das publicacións de información aeronáutica, de carácter militar, coas súas emendas (normais ou tipo AIRAC) e suplementos publicados pola División AIS de AENA.

Publicación e distribución dos NOTAM militares (MIL-NOTAM).

Dirección e coordinación da publicación das circulares de información aeronáutica no referente á información de carácter militar.

8.1.2.1 O Ministerio de Defensa, Exército do Aire, é o responsable da información aeronáutica militar publicada en AIP España, que se xere en:

- a) Bases aéreas de utilización conxunta cun aeroporto público de interese xeral.
- b) Bases aéreas ou aeródromos abertos ó tráfico civil.
- c) Bases aéreas e aeródromos militares non incluídos nalgún dos dous puntos anteriores.
- d) Calquera outra dependencia do Ministerio de Defensa non incluída nos puntos anteriores.

8.1.2.4 Son de obrigado cumprimento para as aeronaves militares as normas recollidas no AIP, nas cales

figuran tanto as regras da circulación aérea xeral como as regras da circulación aérea operativa. Ademais das normas anteriores teranse en conta os suplementos a el e os NOTAM/MILNOTAM en vigor.

8.1.2.5 O MILAIS controlará que a información necesaria para a seguridade e a eficiencia da navegación aérea, xerada no ámbito do Ministerio de Defensa, se pon á disposición das:

- a) Tripulacións aéreas.
- b) Escuadrillas de zona de voos.
- c) Dependencias militares dos servicios ATS.
- d) Servicios de información aeronáutica dos países OTAN, de acordo co STANAG 7005.

8.1.3 Intercambio de información aeronáutica militar.

8.2 Capítulo segundo: Publicación de información aeronáutica militar.

Modifícanse os seguintes puntos:

8.2.1.1 O AIP é a publicación que contén información aeronáutica militar de carácter permanente, e os cambios temporais de longa duración. Contén información esencial para as operacións das aeronaves.

8.2.1.2 A información recollida no AIP presentarase como se indica a continuación:

- a) A información xeral e de ruta incluírase nos puntos correspondentes de GEN e ENR (tomo I).
- b) A información militar das bases aéreas abertas ó tráfico civil incluírase nos tomos II e III.
- c) A información das bases aéreas, aeródromos e heliportos, así como a información de uso exclusivo militar, incluírase no tomo IV, e a súa distribución será restrinxida.

8.2.2 Información que debe publicarse.—Publicarase mediante algún ou varios dos procedementos incluídos nos capítulos III e IV calquera información que se derive de:

- a) Establecemento, cerramento ou cambios importantes que afecten ás operacións de bases aéreas ou aeródromos.
- b) Establecemento, eliminación e cambios importantes que afecten as operacións dos servicios aeronáuticos.
- c) Establecemento ou eliminación de axudas electrónicas e doutra clase para a navegación aérea, e de aeródromo. Isto comprende: interrupción ou continuación de calquera servicio; cambio de frecuencias, cambio nas horas de servicio notificadas, cambio de identificación, cambio de orientación (axudas direccionais); cambio de localización, aumento ou diminución nun 50 por 100 ou máis de potencia, cambios nos horarios das radio-difusións ou no seu contido, e irregularidade e inseguridade de operación de calquera axuda electrónica para a navegación aérea e dos servicios de comunicacións aeroterrestres.
- d) Establecemento, eliminación ou cambios importantes nas axudas visuais.
- e) Interrupción ou continuación do funcionamento dos compoñentes importantes dos sistemas de iluminación de bases aéreas ou aeródromos.
- f) Establecemento, eliminación ou cambios importantes nos procedementos dos servicios de navegación aérea.
- g) Presencia ou eliminación de defectos ou impedimentos importantes na área de manobras.
- h) Establecemento, eliminación ou cambios importantes nos dispositivos de freada dos avións (barreiras).
- i) Modificacións e limitacións na subministración de combustibles, lubricantes e osíxeno.
- j) Cambios importantes nas instalacións e servicios dispoñibles de busca e salvamento aéreo.

k) Establecemento, interrupción ou continuación do servizo dos faros de perigo que sinalan obstáculos importantes para a navegación aérea.

l) Cambios nas disposicións que requiran medidas inmediatas, por exemplo, respecto a zonas prohibidas debido a actividades de busca e salvamento aéreo.

m) Presencia de perigos para a navegación aérea (comprendidos os obstáculos, manobras militares, exhibicións, competicións, actividades importantes de paracaidismo fóra de localizacións promulgadas).

n) Erección, eliminación ou modificación de obstáculos importantes para a navegación aérea de despegamento/ascenso, aproximación frustrada, aproximación e na franxa de pista.

ñ) Establecemento ou suspensión (mesmo a activación ou desactivación), segundo sexa aplicable, de zonas prohibidas, restrinxidas ou perigosas, ou cambios no seu carácter.

o) Asignación, anulación ou cambio de indicadores de lugar.

p) Cambios significativos do nivel de protección de que normalmente se dispón nun aeródromo para fins de salvamento e extinción de incendios; só cando cambie significativamente a capacidade de salvamento ou extinción de incendios.

q) Presencia, eliminación ou cambios importantes de condicións perigosas debidas a neve, neve fundente, xeo ou auga na área de movemento.

8.2.3 Información que debe difundirse con carácter local.—A información que se menciona a continuación, polo xeral, pode divulgarse con carácter local ou verbalmente polo controlador de TWR, sen incluírse en ningunha publicación aeronáutica:

a) Traballos habituais de mantemento en plataforma e rúa de rodaxe que non afecten a seguridade de movemento das aeronaves;

b) Traballos de sinalización de pistas, cando as operacións de aeronaves poden efectuarse de maneira segura noutras pistas dispoñibles, ou o equipo utilizado poida ser retirado cando sexa necesario;

c) Obstáculos temporais na veciñanza dos aeródromos que non afecten a operación das aeronaves;

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

e) Fallo parcial temporal ou activación/desactivación das barreiras de freada dos avións;

f) Fallo parcial temporal das comunicacións aéroterrestres cando se saiba que poden utilizarse frecuencias adecuadas de alternativa;

g) A falta de servizos de sinais para manobrar en plataforma e o control de tráfico rodado;

h) O feito de que non estean en servizo os letreiros para indicar unha localización ou destino ou outra información na área de movemento do aeródromo;

i) Modificacións de carácter temporal nos servizos médicos dispoñibles nos aeródromos (primeiros auxilios);

j) Outra información de natureza analogamente temporal que non afecte directamente a operación das aeronaves.

8.3 Capítulo terceiro: Emendas ó AIP.

Será de aplicación o establecido no RCA.

8.4 Capítulo cuarto: Información temporal.

Modifícanse os seguintes puntos:

8.4.1.1 Toda información aeronáutica de carácter temporal publicarase mediante suplementos ó AIP (AIP SUP), NOTAM ou MILNOTAM. Cando a información afecte notablemente as operacións aéreas, publicaranse os AIRAC SUP.

8.4.1.3 A activación de zonas para grandes exercicios nacionais ou internacionais, realizarase mediante

suplementos ó AIP España e deberá publicarse polo menos con 4 semanas de antelación. Cando non se poida publicar con esta antelación, poderase publicar un MILNOTAM/NOTAM, e posteriormente o correspondente suplemento, no caso de que a información esixa a publicación de gráficos.

8.4.2 Suplementos ó AIP (AIP SUP).

8.4.2.2 As páxinas dos suplementos serán numeradas consecutivamente baseado no ano civil.

8.4.3.3 O MILAIS comunicará ó AIS España a información de carácter militar que, por afectar a circulación aérea xeral, deberá publicarse nas series do AIP España:

Serie A. Distribución internacional.

Serie C. Distribución nacional.

8.4.3.5 Os MILNOTAM/NOTAM para notificar que non están en servizo as axudas á navegación aérea, instalacións ou servizos de comunicacións deberán, sempre que sexa posible, dar unha idea do período en que estarán fóra de servizo ou do tempo en que se espera restablece-lo servizo.

8.4.4.1 Cada información temporal distribuirase como MILNOTAM, como AIP SUP, ou por ámbolos procedementos.

8.4.4.2 A información distribuída como MILNOTAM será substituída por un AIP SUP cando a duración das circunstancias notificadas é probable que exceda de tres meses, ou que o MILNOTAM estivese en vigor durante tres meses.

8.5 Capítulo quinto: Circulares de información aeronáutica militar (AIC).

Modifícanse os seguintes puntos:

8.5.1.1 Iniciarase unha AIC de información de carácter militar sempre que sexa necesario publica-la información aeronáutica que non se axuste ós requisitos de:

- a) As especificacións requiridas para a súa inclusión nunha publicación de información aeronáutica, ou
- b) as especificacións requiridas para iniciar un MILNOTAM.

8.5.2.1 A publicación dunha AIC de carácter militar non exige das obrigas establecidas nos capítulos 3 e 4.

8.5.2.2 As AIC de carácter militar expediranse en forma impresa. A cada AIC de carácter militar asignaráselle un número de serie que deberá ser consecutivo e basearse no ano natural.

8.5.2.3 O MILAIS seleccionará as AIC de carácter militar que teñan que ter distribución internacional. As AIC terán a mesma distribución internacional cós AIP SUP.

8.5.2.4 Expedirase, polo menos unha vez ó ano, unha lista recapitulativa das circulares de información aeronáutica vixentes.

8.6 Capítulo sexto: Información anterior e posterior ó voo.

Modifícanse os seguintes puntos:

8.6.1.1 A información aeronáutica indispensable para a seguridade, regularidade e eficiencia da navegación aérea, subministraráselle ó persoal de operacións de voo, ás tripulacións, e ós servizos encargados de dar información antes do voo.

8.6.1.2 Esta información deberá incluír:

- a) Publicacións de información aeronáutica (AIP e SUP);
- b) NOTAM e MILNOTAM, descifrados cando sexa necesario;
- c) circulares de información aeronáutica (AIC tanto de carácter civil como militar); e
- d) mapas e cartas.

ANEXO A
Táboas de niveis de cruceiro

Os niveis de cruceiro que han de observarse cando así o esixa este regulamento, son os seguintes:

1. Nas áreas en que en virtude de acordos rexionais de navegación aérea e de conformidade coas condicións especificadas neles se aplique unha separación vertical mínima de 300 metros (1.000 pés) entre FL 290 e FL 410 inclusive*.

(TÁBOA 1)

*Derrota ***

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

* Agás cando, en virtude de acordos rexionais de navegación aérea, se prescriba unha táboa modificada de niveis de cruceiro baseada nunha separación vertical nominal mínima de 300 m (1000 ft) para ser utilizada, en condicións especificadas, por aeronaves que voen por encima do FL 410 dentro de sectores determinados do espazo aéreo.

** Derrota magnética ou en zonas polares a latitudes de máis de 70.º e dentro das prolongacións dentro desas zonas que poidan prescribi-las autoridades ATS competentes, derrotas de cuadrícula, segundo determine unha rede de liñas paralelas ó meridiano de Greenwich superposta a unha carta estereográfica polar, na cal a dirección cara ó Polo Norte se emprega como norte de cuadrícula.

*** Agás cando, en virtude de acordos rexionais de navegación aérea se prescriba que de 090.º a 269.º e 270.º a 089.º se destinen a atende-las direccións predominantes do tránsito e se especifiquen os correspondentes procedementos de tránsito apropiados.

2. Nas demais áreas:

(TÁBOA 2)

Derrota *

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

* Derrota magnética ou en zonas polares a latitudes de máis de 70.º e dentro das prolongacións dentro desas zonas que poidan prescribi-las autoridades ATS competentes, derrotas de cuadrícula, segundo determine unha rede de liñas paralelas ó meridiano de Greenwich superposta a unha carta estereográfica polar, na cal a dirección cara ó Polo Norte se emprega como norte de cuadrícula.

** Agás cando, en virtude de acordos rexionais de navegación aérea se prescriba que de 090.º a 269.º e 270.º a 089.º se destinen a atende-las direccións predominantes do tránsito e se especifiquen os correspondentes procedementos de tránsito apropiados.