

Bloc 2. Llenguatge audiovisual i tecnologies de la informació i la comunicació

Iniciació en l'ús d'instruments tecnològics com l'ordinador, la càmera o reproductors de so i imatge, com a elements de comunicació.

Acostament a produccions audiovisuals com pel·lícules, dibuixos animats o videojocs. Valoració crítica dels continguts i de l'estètica.

Distinció progressiva entre la realitat i la representació audiovisual.

Presa de consciència progressiva de la necessitat d'un ús moderat dels mitjans audiovisuals i de les tecnologies de la informació i la comunicació.

Bloc 3. Llenguatge artístic

Experimentació i descobriment d'alguns elements que configuren el llenguatge plàstic (línia, forma, color, textura, espai).

Expressió i comunicació de fets, sentiments i emocions, vivències o fantasies a través del dibuix i de produccions plàstiques realitzades amb diferents materials i tècniques.

Interpretació i valoració, progressivament ajustada, de diferents tipus d'obres plàstiques presents a l'entorn.

Exploració de les possibilitats sonores de la veu, del propi cos, d'objectes quotidians i d'instruments musicals. Utilització dels sons trobats per a la interpretació i la creació musical.

Reconeixement de sons de l'entorn natural i social i discriminació dels seus trets distintius i d'alguns contrastos bàsics (llarg-curt, fort-suau, agut-greu).

Audició atenta d'obres musicals presents a l'entorn. Participació activa i gaudi en la interpretació de cançons, jocs musicals i danses.

Bloc 4. Llenguatge corporal

Descobriments i experimentació de gestos i moviments com a recursos corporals per a l'expressió i la comunicació.

Utilització, amb intenció comunicativa i expressiva, de les possibilitats motrius del propi cos amb relació a l'espai i el temps.

Representació espontània de personatges, fets i situacions en jocs simbòlics, individuals i compartits.

Participació en activitats de dramatització, danses, joc simbòlic i altres jocs d'expressió corporal.

Críteris d'avaluació

1. Utilitzar la llengua oral de la manera més convenient per a una comunicació positiva amb els seus iguals i amb les persones adultes, segons les intencions comunicatives, i comprendre missatges orals diversos, mostrant una actitud d'escolta atenta i respectuosa.

Mitjançant aquest criteri s'avalua el desenvolupament de la capacitat per expressar-se i comunicar-se oralment, amb claredat i correcció suficients, per portar a terme diverses intencions comunicatives (demanar ajuda, informar d'algun fet, donar instruccions senzilles, participar en converses en grup). S'ha de valorar l'interès i el gust per la utilització pertinent i creativa de l'expressió oral per regular la pròpia conducta, per relatar vivències, raonar, resoldre situacions conflictives, comunicar els seus estats anímics i compartir-los amb els altres. Aquest criteri es refereix igualment a la capacitat per escoltar i comprendre missatges, relats, produccions literàries, descripcions, explicacions o informacions que els permetin participar en la vida de l'aula.

El respecte als altres s'ha de manifestar en l'interès i l'atenció cap al que diuen i en l'ús de les convencions socials (guardar el torn de paraula, escoltar, mirar

l'interlocutor, mantenir el tema), així com en l'acceptació de les diferències.

2. Mostrar interès pels textos escrits presents a l'aula i a l'entorn pròxim, i iniciar-se en el seu ús, en la comprensió de les seves finalitats i en el coneixement d'algunes característiques del codi escrit. Interessar-se i participar en les situacions de lectura i escriptura que es produeixen a l'aula.

Amb aquest criteri s'avalua si els nens i les nenes valoren la llengua escrita i s'hi interessen, i s'inicien en la utilització funcional de la lectura i l'escriptura com a mitjans de comunicació, d'informació i de gaudi. Aquest interès s'ha de mostrar en l'atenció i curiositat pels actes de lectura i d'escriptura que es realitzen a l'aula. S'ha d'observar l'ús adequat del material escrit (llibres, diaris, cartes, etiquetes, publicitat...). S'ha de valorar l'interès per explorar els mecanismes bàsics del codi escrit, així com el coneixement d'algunes característiques i convencions de la llengua escrita, coneixements que es consolidaran en l'educació primària.

3. Expressar-se i comunicar-se fent servir mitjans, materials i tècniques propis dels diferents llenguatges artístics i audiovisuals, mostrant interès per explorar les seves possibilitats, per gaudir amb les seves produccions i per compartir amb els altres les experiències estètiques i comunicatives.

Amb aquest criteri s'avalua el desenvolupament de les habilitats expressives per mitjà de diferents materials, instruments i tècniques propis dels llenguatges musical, audiovisual, plàstic i corporal.

S'ha d'observar el gust per experimentar i explorar les possibilitats expressives del gest, els moviments, la veu, i també el color, la textura o els sons.

S'ha de valorar el desenvolupament de la sensibilitat estètica i d'actituds positives cap a les produccions artístiques en diferents mitjans, juntament amb l'interès per compartir les experiències estètiques.

MINISTERI DE LA PRESIDÈNCIA

187

ORDRE PRE/4063/2006, de 29 de desembre, per la qual s'introdueixen modificacions en el Reglament de circulació aèria aprovat pel Reial decret 57/2002, de 18 de gener, relatives a serveis de trànsit aeri, procediments de navegació aèria i senyals. («BOE» 4, de 4-1-2007.)

El Reglament de circulació aèria, aprovat pel Reial decret 57/2002, de 18 de gener, en desplegament de la Llei 48/1960, de 21 de juny, sobre navegació aèria, ha estat objecte de diverses modificacions derivades dels canvis introduïts per l'Organització d'Aviació Civil Internacional (OACI) als annexos i documents del Conveni de Chicago i la necessitat d'adaptar les operacions de vol a les innovacions tècniques produïdes en matèria d'aeronavegació.

La disposició final primera, «Modificacions de caràcter tècnic», del Reial decret esmentat, faculta la ministra de Foment i el ministre de Defensa perquè introdueixin, amb subjecció al que disposa l'Ordre de la Presidència de Govern de 8 de novembre de 1979, per la qual es crea amb caràcter permanent la Comissió Interministerial que preveu l'article sisè del Reial decret llei 12/1978, de 27 d'abril, sobre fixació i delimitació de facultats entre els ministeris de Defensa i de Transports i Comunicacions en matèria d'aviació, totes les modificacions de caràcter tècnic que calguin per adaptar les operacions de vol a les innovacions tècniques que es produeixin i especialment

al que disposen la normativa que figura en els annexos OACI i els tractats i convenis internacionals dels quals Espanya sigui part.

En l'actualitat, és necessari modificar el Reglament de circulació aèria per adaptar-lo a l'esmena que l'esmentada Organització d'Aviació Civil Internacional ha introduït a l'annex 2, esmena núm. 38, i a l'annex 11, esmena núm. 42, relatius a «Regles de l'aire» i «Serveis de trànsit aeri» respectivament, així com al que figura en el document 4444, «Procediments per als serveis de navegació aèria-gestió del trànsit aeri» relatiu a seguretat ATM.

També es fa necessari modificar algunes normes que regulen les operacions amb vista a la seguretat del trànsit aeri, i s'ha d'adequar el Reglament de circulació aèria pel que fa a les col·lacions que han de fer els pilots una vegada rebin autoritzacions o instruccions del servei de control de trànsit aeri, així com respecte a la separació d'aeronaus per deixant turbulent.

Així mateix, es considera necessari suprimir l'ús de material pirotècnic per subministrar senyals al trànsit d'aeròdrom des de les torres de control atès que, per indicar les mateixes instruccions, hi ha mitjans alternatius menys perillosos.

Finalment, com a aspectes rellevants de la tramitació es poden esmentar, junt amb el tràmit d'audiència a les entitats i associacions representatives d'interessos econòmics, professionals i corporatius directament afectats pel contingut de la norma, l'informe favorable de la Comissió Interministerial entre Defensa i Foment (CIDEFO), de conformitat amb el que disposen el Reial decret llei 12/1978, de 27 d'abril, sobre fixació i delimitació de facultats entre els ministeris de Defensa i de Transports i Comunicacions, i la disposició addicional cinquena de la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria.

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

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

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

U. Es modifiquen les definicions i abreviatures que figuren en els capítols 1 i 2 del llibre primer, «Definicions i abreviatures», en els termes següents:

1. En el capítol 1, Definicions, del llibre primer, s'hi afegeixen les definicions següents:

«Accident.

Qualsevol succés, relacionat amb la utilització d'una aeronau, que s'esdevé dins del període comprès entre el moment en què una persona entra a bord de l'aeronau, amb intenció de realitzar un vol, i el moment en què totes les persones n'han desembarcat, durant el qual:

a) Qualsevol persona pateix lesions mortals o greus a conseqüència de:

trobar-se dins l'aeronau, o
per contacte directe amb qualsevol part de l'aeronau, fins i tot les parts que s'hagin després de l'aeronau, o
per exposició directa al raig d'un reactor,

excepte quan les lesions obeeixin a causes naturals, se les hagi causat una persona a si mateixa o les hi hagin causat altres persones o es tracti de lesions sofertes per passatgers clandestins amagats

fora de les àrees destinades normalment als passatgers i la tripulació; o

b) L'aeronau pateix danys o trencaments estructurals que:

afecten adversament la seva resistència estructural, la seva prestació tècnica o les seves característiques de vol, i

normalment exigeixen una reparació important o el recanvi del component afectat,

excepte per avaria o danys del motor, quan el dany es limita al motor, al capó o als seus accessoris; o per danys limitats en les hèlixs, extrems d'ala, antenes, pneumàtics, frens o carenat, petits abonyegaments o perforacions en el revestiment de l'aeronau; o

c) L'aeronau desapareix o és totalment inaccessible.

Aeròdrom d'alternativa en ruta per a ETOPS.

Aeròdrom d'alternativa adequat en el qual podria aterrar un avió amb dos grups motors de turbina si se li apaga un motor o si experimenta altres condicions no normals o d'emergència en ruta en una operació ETOPS.

Actuació humana.

Capacitats i limitacions humanes que repercuixen en la seguretat i eficiència de les operacions aeronàutiques.

Acord ADS.

Pla de notificació ADS que regeix les condicions de notificació de dades ADS (o sigui, les que exigeix la dependència de serveis de trànsit aeri, així com la freqüència de les esmentades notificacions, que s'han d'acordar abans de proporcionar-se els serveis ADS).

Autorització anticipada.

Autorització atorgada a una aeronau per una dependència de control de trànsit aeri que no és l'autoritat de control actual respecte a l'esmentada aeronau.

Comunicacions per enllaç de dades.

Forma de comunicació destinada a l'intercanvi de missatges mitjançant enllaç de dades.

Comunicacions per enllaç de dades controlador pilot (CPDLC).

Comunicació entre el controlador i el pilot per mitjà d'enllaç de dades per a les comunicacions ATC.

Contracte ADS.

Mitjà que permet al sistema de terra i a l'aeronau establir les condicions d'un acord ADS, en el qual s'indiquen les condicions en què s'han d'iniciar els informes ADS, així com les dades que hi han de figurar.

Incident.

Qualsevol succés relacionat amb la utilització d'una aeronau, que no arribi a ser un accident, que afecti o pugui afectar la seguretat de les operacions aèries.

Personal que exerceix funcions significatives des del punt de vista de la seguretat.

Persones que poden posar en perill la seguretat de l'aviació si compleixen les seves obligacions i funcions de manera indeguda, la qual cosa comprèn –sense limitar-se només als que segueixen– els

membres de tripulacions, el personal de manteniment d'aeronaus i els controladors de trànsit aeri.

Principis relatius a factors humans.

Principis que s'apliquen al disseny, certificació, instrucció, operacions i manteniment aeronàutics i l'objecte dels quals consisteix a establir una interfície segura entre els components humà i d'un altre tipus del sistema mitjançant la deguda consideració de l'actuació humana.

Punt de recorregut de pas (vol per).

Punt de recorregut que requereix anticipació del viratge perquè es pugui fer la intercepció tangencial del següent tram d'una ruta o procediment.

Punt de recorregut de sobrevol.

Punt de recorregut en què s'inicia el viratge per incorporar-se al següent tram d'una ruta o procediment.

Radiotelefonía.

Forma de radiocomunicació destinada principalment a l'intercanvi oral d'informació.

Servei automàtic d'informació terminal per enllaç de dades (ATIS-D).

Subministrament de l'ATIS mitjançant enllaç de dades.

Servei automàtic d'informació terminal-veu (ATIS-veu).

Subministrament de l'ATIS mitjançant radiodifusions orals contínues i repetitives.

Substàncies psicoactives.

L'alcohol, els opiacis, els cannabinoides, els sedatius i hipnòtics, la cocaïna, altres psicoestimulants, els al·lucinògens i els dissolvents volàtils, amb exclusió del tabac i la cafeïna, així com altres que determinin les autoritats sanitàries nacionals.

Ús problemàtic de determinades substàncies.

L'ús d'una substància psicoactiva o més per part del personal aeronàutic de manera que:

a) constitueixi un risc directe per a qui les usa o posi en perill les vides, la salut o el benestar d'altres; o

b) provoqui o empitjori un problema o desordre de caràcter ocupacional, social, mental o físic.»

2. En el capítol 1, Definicions, del llibre primer, es modifiquen les definicions següents, i queden redactades de la manera següent:

«Hora prevista d'aproximació.

Hora en què l'ATC preveu que una aeronau que arriba, després d'haver experimentat una demora, abandonarà el punt de referència d'espera per completar la seva aproximació per aterrar. L'hora en què realment s'abandona el punt de referència d'espera depèn de l'autorització d'aproximació.

Punt d'espera en rodatge.

Punt designat destinat a protegir una pista, una superfície limitadora d'obstacles o una àrea crítica o sensible per als sistemes ILS/MLS, en el qual les aeronaus en rodatge i els vehicles es detenen i es mantenen a l'espera, llevat que hi hagi una autorització en contra per part de la torre de control d'aeròdrom.

Nota.—En la fraseologia radiotelefònica l'expressió "punt d'espera" designa el punt d'espera en rodatge.

Visibilitat.

En sentit aeronàutic s'entén per visibilitat el valor més elevat entre els següents:

a) la distància màxima a la qual es pot veure i reconèixer un objecte de color negre de dimensions convenients, situat a prop de terra, en ser observat davant d'un fons brillant.

b) la distància màxima a la qual es poden veure i identificar les llums d'aproximadament mil candel·les davant d'un fons no il·luminat.

Nota 1.—Aquestes dues distàncies tenen diferents valors en una massa d'aire de determinat coeficient d'extinció i la distància de b) varia amb la il·luminació del fons. La distància de a) està representada per l'abast òptic meteorològic (MOR).

Nota 2.—La definició s'aplica a les observacions de visibilitat en els informes locals ordinaris i especials, a les observacions de la visibilitat regnant i mínima notificades en els informes METAR i SPECI i a les observacions de la visibilitat en terra.»

3. En el capítol 1, Definicions, del llibre primer, se suprimeixen les definicions: «Categoria del vol» i «Mínim de combustible».

4. En el capítol 2, Abreviatures, del llibre primer, s'hi afegeixen les abreviatures CPDLC, ETOPS i VAAC, i es modifica l'abreviatura VIFNO, i queden redactades de la manera següent:

«CPDLC Comunicacions per enllaç de dades controlador pilot.

ETOPS Operacions de llarg abast amb avions bimotors.

VAAC Centre d'avisos de cendres volcàniques.

VIFNO Hora en què expira l'autorització de sortida expedida per una dependència ACC o APP.»

Dos. Es modifica el llibre segon, «Reglament de l'aire», en els termes següents:

1. En el capítol 3, Regles generals, del llibre segon, s'hi afegeixen els apartats 2.3.4.3; 2.3.4.4, 2.3.4.5 i 2.3.4.6, 2.3.5.3, 2.3.6.2.2.1 i 2.3.6.3.1, es modifiquen els apartats 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 i 2.3.8.2.3, se suprimeixen els apartats 2.3.6.5.2.2.1 i 2.3.6.5.2.2.2, i es renumera l'actual apartat 2.3.5.2.2.3, que passa a ser el 2.3.6.5.2.3, i queden redactats de la manera següent:

«2.3.3.5.1 Llevat que l'autoritat ATS competent prescriu una altra cosa, s'ha de donar avís d'arribada, personalment, per radiotelefonía o per enllaç de dades, tan aviat com sigui possible després de l'aterratge, a la corresponent dependència ATS de l'aeròdrom d'arribada, després de qualsevol vol respecte al qual s'hagi presentat un pla de vol que compregui la totalitat del vol o la part restant d'un vol fins a l'aeròdrom de destinació.

2.3.4.3 Un senyaler és el responsable de proporcionar a les aeronaus senyals normalitzats per maniobrar en terra, de manera clara i precisa, fent servir els senyals que indica l'apèndix C.

2.3.4.4 Ningú no ha de guiar una aeronau llevat que estigui degudament instruït i qualificat per fer aquestes funcions.

2.3.4.5 El senyaler ha d'usar una armilla d'identificació fluorescent per tal de permetre que la tripulació de vol determini que es tracta de la persona responsable de l'operació de maniobra en terra.

2.3.4.6 Tot el personal de terra que participi en la provisió de senyals ha d'utilitzar, durant les hores diürnes, pals, pales de tipus raqueta de tennis o

guants, de colors fluorescents. A la nit, o en males condicions de visibilitat, s'han d'utilitzar pals il·luminats.

2.3.5.1 S'ha d'utilitzar el Temps Universal Coordinat (UTC) que s'ha d'expressar en hores i minuts i, quan es requereixi, en segons del dia de 24 hores que comença a mitjanit.

2.3.5.3 Quan s'utilitza en l'aplicació de comunicacions per enllaç de dades, l'hora ha de ser exacta, amb una tolerància d'un segon respecte a la UTC.

2.3.6.2.1.1 Llevat que l'autoritat ATS competent ho autoritzi o que la dependència de control de trànsit aeri competent autoritzi o disposi una altra cosa, els vols controlats, en la mesura que sigui possible:

a) quan s'efectuïn en una ruta ATS establerta, han d'operar al llarg de l'eix definit d'aquesta ruta, o

b) quan s'efectuïn en una altra ruta, han d'operar directament entre les instal·lacions de navegació i/o els punts que defineixen aquesta ruta.

2.3.6.2.2.1 A més, quan existeixi un acord ADS, se n'ha d'informar automàticament la dependència dels serveis de trànsit aeri, per enllaç de dades, quan tingui lloc un canvi que sigui superior als valors de l'indiar establerts en el contracte ADS relacionat amb un esdeveniment.

2.3.6.3.1 Els vols controlats que notifiquin la seva posició a la dependència de serveis de trànsit aeri apropiada, mitjançant comunicacions per enllaç de dades, han de proporcionar informes de posició orals únicament quan així se sol·liciti.

2.3.6.5.2 Avaria de les comunicacions. Si l'avaria de les comunicacions impedeix complir el que disposa 2.3.6.5.1, l'aeronau ha d'observar els procediments d'avaria de comunicacions del llibre quart, i els procediments següents que siguin apropiats. L'aeronau s'ha d'intentar comunicar amb la dependència de control de trànsit aeri pertinent utilitzant tots els altres mitjans disponibles. L'aeronau, a més, quan formi part del trànsit d'aeròdrom en un aeròdrom controlat, s'ha de mantenir vigilant per atendre les instruccions que es puguin donar per mitjà de senyals visuals.

2.3.6.5.2.1 Si l'aeronau amb avaria de comunicacions opera en condicions meteorològiques de vol visual o de vol visual nocturn, l'aeronau:

a) ha de fer funcionar el transponedor en codi 7600;

b) ha de prosseguir el vol en condicions meteorològiques de vol visual o de vol visual nocturn, segons correspongui; ha d'aterrar a l'aeròdrom adequat més pròxim i notificar la seva arribada, pel mitjà més ràpid, a la dependència apropiada del control de trànsit aeri;

c) ha de completar un vol IFR, de conformitat amb el que estableix el punt 2.3.6.5.2.2.

2.3.6.5.2.2 Si l'aeronau amb avaria de comunicacions en vol controlat opera en condicions meteorològiques de vol per instruments, o si el pilot d'un vol IFR considera que no és convenient acabar el vol d'acord amb el que prescriu 2.3.6.5.2.1, l'aeronau:

a) ha de fer funcionar el transponedor en codi 7600;

b) llevat que es prescriu d'una altra manera sobre la base d'un acord regional de navegació aèria, en l'espai aeri en què no s'utilitzi radar per al control del trànsit aeri, ha de mantenir l'últim nivell i velocitat assignats, o l'altitud mínima de vol, si

aquesta és superior, per un període de 20 minuts des del moment en què l'aeronau deixi de notificar la seva posició en passar per un punt de notificació obligatòria i després d'aquest període de 20 minuts ha d'ajustar el nivell i la velocitat conforme al pla de vol presentat;

c) a l'espai aeri en què s'utilitzi radar per al control del trànsit aeri, ha de mantenir l'últim nivell i velocitat assignats, o l'altitud mínima de vol, si aquesta és superior, per un període de set minuts des del moment en què:

1) s'arribi a l'últim nivell assignat o l'altitud mínima de vol; o

2) es reguli el transponedor en codi 7600; o

3) l'aeronau deixi de notificar la seva posició quan passi per un punt de notificació obligatòria;

el que passi més tard, i a partir d'aquell moment, ajustarà el nivell i la velocitat conforme al pla de vol presentat.

d) quan rebí una guia vectorial radar o efectui un desplaçament indicat per ATC utilitzant RNAV sense un límit especificat, ha de tornar a la ruta del pla de vol actualitzat quan arribi al següent punt significatiu, com a molt tard, tenint en compte l'altitud mínima de vol que correspongui.

e) ha de prosseguir segons la ruta del pla de vol actualitzat fins a l'ajuda o el punt de referència per a la navegació que correspongui i que hagi estat designada per servir a l'aeròdrom de destinació, i quan sigui necessari per assegurar que se satisfan els requisits que assenyalen f), l'aeronau s'ha de mantenir en circuit d'espera sobre aquesta ajuda o el punt de referència fins a iniciar el descens.

f) ha d'iniciar el descens des de l'ajuda o el punt de referència per a la navegació que especifica e), a l'última hora prevista d'aproximació rebuda i de la qual s'hagi acusat la recepció, o com més a prop millor de l'esmentada hora; o si no s'ha rebut i no s'ha acusat la recepció de l'hora prevista d'aproximació, ha d'iniciar el descens a l'hora prevista d'arribada resultant del pla de vol actualitzat o com més a prop d'aquesta hora millor.

g) ha de realitzar un procediment normal d'aproximació per instruments especificat per a l'ajuda o el punt de referència de navegació designada, i

h) ha d'aterrar, si és possible, dins dels 30 minuts següents a l'hora prevista d'arribada que especifica f) o a l'hora prevista d'aproximació de què últimament s'hagi acusat la recepció, la que sigui més tard.

Nota 1.—El subministrament de control de trànsit aeri a altres aeronaus que volin en l'espai aeri en qüestió es basa en la premissa que una aeronau que experimenti una avaria de les comunicacions ha d'observar les disposicions de 2.3.6.5.2.2.

Nota 2.—Vegeu també 2.5.1.2.

2.3.8.2.3 Maniobres d'intercepció. Les aeronaus equipades amb sistema anticollisió de bord (ACAS), que siguin interceptades, poden percebre l'aeronau interceptora com una amenaça de col·lisió i iniciar llavors una maniobra per evitar-ho en resposta a un avís de resolució d'ACAS. Per tant, és important que els pilots de les aeronaus interceptores equipades amb transponedor de radar secundari de vigilància (SSR) suprimeixin la transmissió d'informació de pressió / altitud (en respostes en mode C o al camp AC de les respostes en mode S) dins d'una distància a almenys de 37 km (20NM) de l'aeronau interceptada. Això evitarà que l'ACAS de

l'aeronau interceptada usi avisos de resolució respecte a la interceptora, mentre que queda disponible la informació d'avisos de trànsit de l'ACAS.

Sense perjudici d'això, la dependència de control d'intercepció pot ordenar apagar el transponedor de l'aeronau interceptora si la situació ho requereix.

2.3.6.5.2.3 L'autoritat competent pot establir i publicar en AIP les parts de l'espai aeri de la FIR/UIR

Canàries on siguin aplicables els procediments recollits a 2.3.6.5.2.2.»

2. En el capítol 4 del llibre segon, es modifica l'apartat 2.4.1, que queda redactat de la manera següent:

«2.4.1 Excepte quan operin amb caràcter de vol VFR especials o nocturns, els vols VFR s'han de fer de manera que l'aeronau voli en condicions de visibilitat i de distància dels núvols que siguin iguals o superiors a les que indica la taula següent:

Taula de condicions de visibilitat i distància de núvols de vols VFR

Altitud	Classes d'espai aeri	Visibilitat de vol	Distància dels núvols	
			Horitzontal	Vertical
A, o per damunt, de FL 100 (*)	B C D E F G	8 km	1.500 m	300 m (1.000 ft)
Entre FL 100 i 900 m (3.000 ft) AMSL o 300 m (1.000 ft) AGL, dels dos valors, el més gran.		5 km		
A, o per sota, de 900 m (3.000 ft)	B C D E			
AMSL o 300 m (1.000 ft) AGL, dels dos valors, el més gran.	F G	5 km (**)	Lliure de núvols i amb la superfície a la vista.	

(*) Quan l'altitud de transició és inferior a 3.050 m (10.000 ft) AMSL, s'utilitza l'FL 100 en comptes de 10.000 ft.

(**) Quan així ho prescriu l'autoritat ATS competent:

a) es poden permetre visibilitats de vol inferiors, fins a 1.500 m, per als vols que es facin:

1) a velocitats que en les condicions de visibilitat predominants donin oportunitat adequada per observar el trànsit, o qualsevol obstacle, amb temps suficient per evitar una col·lisió; o

2) en circumstàncies en què hi hagi normalment poques probabilitats de trobar-se amb trànsit, com en àrees d'escàs volum de trànsit i per efectuar treballs aeris a poca altura.

b) Els helicòpters poden estar autoritzats a volar amb una visibilitat de vol inferior a 1.500 m si maniobren a una velocitat que doni oportunitat adequada per observar el trànsit, o qualsevol obstacle, amb el temps suficient per evitar una col·lisió.

3. En el capítol 5 del llibre segon es modifica l'apartat 2.5.3.2, que queda redactat de la manera següent:

«2.5.3.2 Comunicacions.

Un vol IFR que es faci fora de l'espai aeri controlat però dins d'àrees, o al llarg de rutes, designades per l'autoritat ATS competent d'acord amb 2.3.3.1.2.a), ha de mantenir l'escolta en la radiofreqüència apropiada i ha d'establir, quan sigui necessari, comunicació en els dos sentits amb la dependència dels serveis de trànsit aeri que subministri servei d'informació de vol. El sistema SELCAL o dispositius similars de senyalització automàtica satisfan el requisit de mantenir l'escolta.»

Tres. Es modifica el llibre tercer, «Serveis de trànsit aeri», en els termes següents:

1. En el capítol 2 del llibre tercer s'hi afegeixen els apartats 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 i 3.2.28.7.1, i es modifiquen els apartats 3.2.11, 3.2.19, 3.2.22.1, 3.2.24.1, 3.2.24.3, i 3.2.24.4, i queden redactats de la manera següent:

«3.2.19.1 S'ha de mantenir una estreta coordinació entre els centres de control d'àrea, els centres d'informació de vol i les oficines de vigilància meteorològica corresponents per assegurar que la informació quant a cendres volcàniques que s'inclou en els missatges NOTAM, asHTam i SIG-MET sigui coherent.

3.2.22.3 En cas d'una emergència, en les comunicacions entre les dependències ATS i les aeronaus s'han d'observar els principis relatius a factors humans.

3.2.28 Gestió de la seguretat de l'ATS.

3.2.28.1 L'Estat ha d'implantar programes sistemàtics i adequats de gestió de la seguretat ATM per garantir que es manté la seguretat en el subministrament de l'ATS dins de l'espai aeri i en els aeròdroms.

3.2.28.2 S'han d'establir nivells acceptables de seguretat aplicables al subministrament de l'ATS dins de l'espai aeri i en els aeròdroms. Si és aplicable, s'han d'establir els nivells de seguretat i els objectius de seguretat mitjançant acords regionals de navegació aèria.

3.2.28.3 En el programa de gestió de la seguretat ATS, entre altres coses:

a) S'han d'identificar els perills reals i possibles i s'ha de determinar la necessitat de mesures correctores;

b) S'ha d'assegurar que s'apliquen les mesures correctores necessàries per mantenir un nivell acceptable de seguretat; i

c) S'ha de preveure la supervisió permanent i l'avaluació periòdica del nivell de seguretat aconseguit.

3.2.28.4 Qualsevol canvi significatiu del sistema ATM relacionat amb la seguretat, inclosa la

implantació d'una mínima reduïda de separació o d'un nou procediment, només entra en vigor després que una avaluació de la seguretat hagi demostrat que se satisfà un nivell acceptable de seguretat i s'hagin consultat els usuaris. Quan sigui procedent, l'autoritat responsable ha d'assegurar que es prenen les mesures adequades perquè hi hagi supervisió després de la implantació d'un canvi o modificació substancial per tal de verificar que se satisfà el nivell definit de seguretat.

3.2.28.5 Recopilació i avaluació de dades relacionades amb la seguretat.

3.2.28.5.1 L'autoritat ATS competent ha d'establir un sistema oficial de notificació d'incidents destinat al personal ATS que faciliti la recopilació d'informació sobre riscos de la seguretat, reals o possibles o deficiències relacionades amb el subministrament d'ATS, incloses les estructures de rutes, procediments, sistemes de comunicacions, navegació i vigilància, i altres sistemes i equip importants per a la seguretat, així com la càrrega de treball dels controladors.

Nota.—En el Manual de prevenció d'accidents (Doc. 9422) d'OACI hi figura l'orientació relativa als sistemes obligatoris i voluntaris de notificació d'incidents dels estats.

3.2.28.6 Examen d'informes d'incidents i altres relacionats amb la seguretat.

3.2.28.6.1 Els informes relacionats amb la seguretat que concerneixen el funcionament dels serveis de trànsit aeri, inclosos els informes d'incidents de trànsit aeri, els ha d'examinar de manera sistemàtica l'autoritat ATS competent a fi de detectar qualsevol tendència adversa en el nombre i en els tipus d'incidents que hi passen, així com les causes i l'aplicació de mesures correctores.

3.2.28.6.2 L'autoritat ATS competent ha d'examinar de forma sistemàtica els informes relatius a les condicions de servei de les instal·lacions i sistemes ATS, com són l'avaria o el deteriorament dels sistemes i de l'equip de comunicacions, vigilància i d'altres importants per a la seguretat a fi de detectar qualsevol tendència en el funcionament d'aquests sistemes que pugui tenir un impacte advers en la seguretat.

3.2.28.7 Avaluació de la seguretat.

3.2.28.7.1 S'han de fer avaluacions de la seguretat a les dependències ATS de manera regular i sistemàtica a càrrec de personal qualificat mitjançant la instrucció, l'experiència i els coneixements i que tingui una comprensió completa de les normes i mètodes recomanats, (SARPS) pertinents, els procediments per als serveis de navegació aèria (PANS), i les pràctiques de funcionament segures, així com els principis relatius a factors humans.

3.2.11 Establiment i identificació de rutes ATS. Quan s'estableixin les rutes ATS, s'ha de proporcionar un espai aeri protegit al llarg de cada ruta ATS i una separació segura entre rutes ATS adjacents.»

3.2.19 Coordinació entre l'autoritat meteorològica i la dels serveis de trànsit aeri. Per aconseguir que les aeronaus rebin la informació meteorològica més recent per a les operacions, s'han de concertar, en cas que sigui necessari, acords entre l'autoritat meteorològica i la dels serveis de trànsit aeri perquè el personal dels serveis de trànsit aeri (1):

a) a més d'utilitzar instruments indicadors, informi, quan siguin observats pel personal dels serveis de trànsit aeri o comunicats per les aeronaus, sobre altres elements meteorològics que puguin haver estat convinguts;

b) comuniqui, tan aviat com sigui possible, a l'oficina meteorològica corresponent, els fenòmens meteorològics importants per a les operacions, quan siguin observats pel personal dels serveis de trànsit aeri o comunicats per les aeronaus i no s'hagin inclòs en l'informe meteorològic de l'aeròdrom;

c) comuniqui, tan aviat com sigui possible, a l'oficina meteorològica corresponent, la informació pertinent relativa a l'activitat volcànica precursora d'erupció, a erupcions volcàniques i la informació relativa als núvols de cendres volcàniques. Així mateix, els centres de control d'àrea i els centres d'informació de vol han de notificar la informació a l'oficina de vigilància meteorològica i als centres d'avisos de cendres volcàniques (VAAC) corresponents.

3.2.22.1 S'ha de donar la màxima atenció, assistència i prioritat sobre altres aeronaus a l'aeronau que se sàpiga, o se sospiti, que està en estat d'emergència, inclòs el cas en què estigui sent objecte d'interferència il·lícita, segons exigeixin les circumstàncies.

Per indicar que està en estat d'emergència, una aeronau equipada amb un transponedor SSR podria fer funcionar l'equip de la manera següent:

a) en el mode A, codi 7700; o

b) en el mode A, codi 7500, per indicar de manera específica que està sent objecte d'interferència il·lícita.

c) activar la capacitat d'emergència o urgència apropiada de l'ADS; o

d) transmetre el missatge d'emergència apropiat mitjançant el CPDLC.

3.2.24.1 Les dependències de serveis de trànsit aeri han d'utilitzar el Temps Universal Coordinat (UTC) i l'han d'expressar en hores i minuts i, quan es requereixi, en segons del dia de 24 hores que comença a mitjanit.

3.2.24.3 Els rellotges de les dependències de serveis de trànsit aeri i altres dispositius per registrar l'hora s'han de verificar segons sigui necessari, a fi que donin l'hora exacta amb una tolerància de més o menys 30 segons respecte a l'UTC. Quan una dependència de serveis de trànsit aeri utilitzi comunicacions per enllaç de dades, els rellotges i altres dispositius per registrar l'hora s'han de verificar segons sigui necessari, a fi que donin l'hora exacta amb una tolerància d'un segon respecte a l'UTC.

3.2.24.4 L'hora exacta s'ha d'obtenir d'una estació normalitzada, o si no és possible, d'una altra dependència que hagi obtingut l'hora exacta de l'esmentada estació.»

2. En el capítol 3 del llibre tercer s'hi afegixen els apartats 3.3.6.1.4, i 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, i 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 i 3.3.7.4.2.1.4; es modifiquen els apartats 3.3.6.1.3.1 i 3.3.6.1.3.2; i es renumeren els actuals apartats 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 i 3.3.7.3.4, que queden com a 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 i 3.3.7.4.4, i l'actual apartat 3.3.7.4, que queda renumerat com a 3.3.7.5, i tots queden redactats de la manera següent:

«3.3.6.1.3.1 Aeronaus que arriben. La responsabilitat del control d'una aeronau que arriba s'ha de

(1) Vegeu 3.4.2.3 referent a la transmissió d'aeronotificacions especials.

transferir de la dependència que proporcioni servei de control d'aproximació a la torre de control d'aeròdrom, quan l'aeronau:

a) estigui en els voltants de l'aeròdrom, i:

1) es consideri que pot fer l'aproximació i l'aterratge per referència visual a terra; o
2) hagi assolit condicions meteorològiques ininterrompudes de vol visual; o

b) hagi arribat a un punt o nivell prescrits, segons el que especifiquen cartes d'acord o instruccions de la dependència ATS; o

c) hagi aterrat.

Fins i tot quan hi hagi una oficina de control d'aproximació, el control d'alguns vols es pot transferir directament d'un centre de control d'àrea a una torre de control d'aeròdrom, mitjançant un acord previ entre les dependències interessades, respecte a la part pertinent del servei de control d'aproximació que l'ha de proporcionar el centre de control d'àrea o la torre de control d'aeròdrom, segons correspongui.

3.3.6.1.3.2 Aeronaus que surten. La responsabilitat del control d'una aeronau que surt s'ha de transferir de la torre de control d'aeròdrom a la qual proporcioni servei de control d'aproximació:

a) quan en els voltants de l'aeròdrom prevalguin condicions meteorològiques de vol visual:

1) abans del moment en què l'aeronau abandoni els voltants de l'aeròdrom; o

2) abans que l'aeronau passi a operar en condicions meteorològiques de vol per instruments; o

3) en un punt o nivell prescrits,

segons el que especifiquen les cartes d'acord o instruccions de la dependència ATS;

b) quan en l'aeròdrom prevalguin condicions meteorològiques de vol per instruments:

1) immediatament després que l'aeronau estigui en vol; o

2) en un punt o nivell prescrits,

segons el que especifiquen cartes d'acord o instruccions de la dependència ATS;

Fins i tot quan hi hagi una oficina de control d'aproximació, el control d'alguns vols es pot transferir directament d'una torre de control d'aeròdrom a un centre de control d'àrea, mitjançant un acord previ entre les dependències interessades, respecte a la part pertinent del servei de control d'aproximació que ha de ser proporcionat per la torre de control d'aeròdrom o pel centre de control d'àrea, segons correspongui.

3.3.6.1.4 Entre els sectors o posicions de control dins de la mateixa dependència de control de trànsit aeri. Es transfereix la responsabilitat de control d'una aeronau d'un sector o una posició de control a un altre sector de control dins de la mateixa dependència de control de trànsit aeri, en arribar a un punt, nivell o hora segons el que especifiquen les instruccions de la dependència ATS.

3.3.6.2.5 En cartes d'acord o instruccions de la dependència ATS, segons correspongui, s'han d'especificar els procediments de coordinació aplicables, inclosos els punts de transferència de control.

Nota: S'entén per carta d'acord (LoA) l'acord concertat entre dues o més dependències ATS (civils) adjacents que tracten de quina manera les

parts interessades han de proporcionar els serveis de trànsit aeri».

3.3.7.3 Col·lació d'autoritzacions i d'informació relacionades amb la seguretat.

3.3.7.3.1 La tripulació de vol ha de col·lacionar de forma completa al controlador de trànsit aeri les parts de les autoritzacions i instruccions que es transmeten oralment de l'ATC que estiguin relacionades amb la seguretat. S'han de col·lacionar completament els elements següents:

a) autoritzacions de ruta ATC (inclòs l'«slot» ATFM);

b) autoritzacions i instruccions per entrar en qualsevol pista, aterrar-hi, envolar-se'n, mantenir-s'hi en espera a distància, travessar i retrocedir; i

c) pista en ús, reglatges d'altímetre, codis SSR, instruccions de nivell, instruccions de rumb i de velocitat i nivells de transició, ja siguin expedits pel controlador o inclosos en les radiodifusions ATIS.

3.3.7.3.1.1 Altres autoritzacions o instruccions, incloses les autoritzacions condicionades, han de ser col·lacionades o se n'ha d'acusar la recepció de manera que s'indiqui clarament que han estat compreses i que es compliran.

3.3.7.3.1.2 El controlador ha d'escoltar la col·lació per assegurar-se que la tripulació de vol ha acusat correctament la recepció de l'autorització o la instrucció i ha d'adoptar mesures immediates per corregir qualsevol discrepància revelada per la col·lació.

3.3.7.3.2 Llevat que ho prescriu l'autoritat ATS competent, no es requereix la col·lació oral de missatges CPDLC.

3.3.7.4 Coordinació de les autoritzacions. L'autorització del control de trànsit aeri s'ha de coordinar entre les dependències del control de trànsit aeri, perquè abracci tota la ruta de l'aeronau, o una determinada part d'aquesta ruta, de la manera següent:

3.3.7.4.1 S'ha d'expedir una autorització a l'aeronau per a tota la ruta fins a l'aeròdrom del primer aterratge previst:

a) quan, abans de la sortida, hagi estat possible coordinar l'autorització amb totes les dependències sota el control de les quals l'aeronau ha de passar; o bé,

b) quan es tingui la seguretat raonable que s'obté prèviament la coordinació entre les dependències sota el control de les quals l'aeronau subsegüentment ha de passar.

3.3.7.4.1.1 Quan s'expedeixi una autorització que cobreixi la part inicial del vol únicament com a mitjà per accelerar el trànsit de sortida, les autoritzacions successives que s'expedeixin en ruta s'han d'ajustar al que s'ha especificat abans, encara que l'aeròdrom del primer aterratge previst estigui sota la jurisdicció d'un centre de control d'àrea que no sigui el que expedeix l'autorització en ruta.

3.3.7.4.2 Quan no s'hagi aconseguit o previst la coordinació esmentada a 3.3.7.4.1 només s'ha de donar autorització a l'aeronau per arribar fins al punt on es pugui assegurar raonablement la coordinació. Abans d'arribar a aquest punt, o sobre aquest punt, l'aeronau ha de rebre una nova autorització, i llavors s'han de donar les instruccions que siguin necessàries.

3.3.7.4.2.1 Quan ho disposi l'autoritat ATS competent, les aeronaus han d'entrar en contacte amb

una dependència de control de trànsit aeri subsegüent a fi de rebre una autorització anticipada abans del punt de transferència de control.

3.3.7.4.2.1.1 Les aeronaus han de mantenir la comunicació necessària en tots dos sentits, amb la dependència de control de trànsit aeri apropiada mentre estiguin sol·licitant una autorització anticipada.

3.3.7.4.2.1.2 S'ha d'indicar clarament al pilot el caràcter específic de qualsevol autorització anticipada que s'atorgui.

3.3.7.4.2.1.3 Si no és que estan coordinades, les autoritzacions anticipades no afecten el perfil de vol original de l'aeronau en cap espai aeri, llevat del de la dependència de control de trànsit aeri responsable de l'atorgament de l'autorització anticipada.

3.3.7.4.2.1.4 Quan sigui possible i s'utilitzin comunicacions per enllaç de dades per facilitar l'atorgament d'autoritzacions anticipades, s'ha de disposar de comunicacions orals en els dos sentits entre el pilot i la dependència de control de trànsit aeri que atorgui les esmentades autoritzacions.

3.3.7.4.3 Quan una aeronau intenti sortir d'un aeròdrom situat dins d'una àrea de control per entrar en una altra, dins d'un període de 30 minuts, o d'un altre període de temps especificat que convinguin els centres de control d'àrea pertinents, s'ha d'efectuar la coordinació amb la dependència de control subsegüent abans d'estendre l'autorització de partida.

3.3.7.4.4 Quan una aeronau surti d'una àrea de control per prosseguir el seu vol fora de l'espai aeri controlat i després torni a entrar en aquesta àrea o en una altra, es pot concedir una autorització des del punt de sortida fins a l'aeròdrom del primer aterratge previst. Aquestes autoritzacions o les seves revisions només s'han d'aplicar a les parts del vol efectuades dins de l'espai aeri controlat.

3.3.7.5 Torn de vol («slot» ATFM) com a part de l'autorització ATC. Quan, com a conseqüència de la gestió de la demanda de trànsit aeri enfront de la capacitat de l'ATC, sigui necessari aplicar mesures ATFM, es poden emetre tornos de vol («slot» ATFM) que formen part de l'autorització ATC. En aquests casos el torn de vol està inclòs i forma part de l'esmentada autorització ATC i com a tal l'aeronau està obligada a complir-lo.»

3. En el capítol 4 del llibre tercer s'hi afegixen els apartats 3.4.3.5, 3.4.3.5.1, 3.4.3.5.2 i 3.4.3.10; es modifiquen els apartats 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 i 3.4.3.4.10.2; i es renumeren i es modifiquen els apartats 3.4.3.5, 3.4.3.6, 3.4.3.7 i 3.4.3.8, que passen a ser 3.4.3.6, 3.4.3.7, 3.4.3.8 i 3.4.3.9, i tots queden redactats de la manera següent:

«3.4.3.4.1 S'han d'efectuar radiodifusions del servei automàtic d'informació de l'àrea terminal-veu (ATIS-veu) en els aeròdroms on sigui necessari reduir el volum de comunicacions dels canals aèroterrestres VHF ATS. Quan s'efectuïn, les esmentades transmissions han de comprendre:

- a) una radiodifusió que serveixi a les aeronaus que hi arriben; o
- b) una radiodifusió que serveixi a les aeronaus que en surtin; o
- c) una radiodifusió que serveixi tant a les aeronaus que hi arriben com a les que en surten; o
- d) dues radiodifusions que serveixin respectivament a les aeronaus que arriben als aeròdroms i a les aeronaus que surten dels aeròdroms on la durada

d'una radiodifusió que servís tant a les aeronaus que hi arriben com a les que en surten seria excessiva.

3.4.3.4.2 En la mesura que sigui possible, s'ha d'usar una freqüència VHF per separat per a les radiodifusions ATIS-veu. Si no es disposa d'una freqüència discreta, la transmissió es pot fer pel canal o canals radiotelefònics de les ajudes per a la navegació de terminal més apropiades, de preferència el VOR, amb la condició que l'abast i la llegibilitat siguin adequats i que el senyal d'identificació de l'ajuda per a la navegació s'insereixi en la radiodifusió sense emascarar aquesta última.

3.4.3.4.2.1 Les transmissions ATIS-veu, en la mesura que sigui possible, no han de requerir l'assignació d'una freqüència VHF subjecta a l'assignació internacional de freqüències.

3.4.3.4.2.2 Quan les transmissions ATIS-veu només continguin informacions de sortida i hagin de ser transmeses en una freqüència discreta, s'han de transmetre, en la mesura que sigui possible, en una freqüència VHF de control terrestre.

3.4.3.4.3 Les radiodifusions ATIS-veu no s'han de transmetre en els canals radiotelefònics de l'ILS.

3.4.3.4.4 Quan se subministri ATIS-veu o ATIS-D:

- a) la informació radiodifosa s'ha de referir a un sol aeròdrom;
- b) la radiodifusió ha de ser contínua i repetitiva (quan se subministri ATIS-veu);
- c) la informació radiodifosa s'ha d'actualitzar immediatament després que s'hagi produït un canvi important;
- d) la preparació i difusió del missatge ATIS són a càrrec dels serveis de trànsit aeri;
- e) la informació que conté la radiodifusió en vigor s'ha de posar immediatament en coneixement de la dependència o les dependències ATS encarregades de subministrar a les aeronaus la informació sobre l'aproximació, l'aterratge i l'enlairament, sempre que el missatge no hagi estat preparat per aquestes dependències;
- f) cada missatge ATIS s'ha d'identificar per mitjà d'un designador en forma d'una lletra de l'alfabet lletrejat de l'OACI. Els designadors assignats als missatges ATIS consecutius han d'estar en ordre alfabètic;
- g) les aeronaus han d'acusar la recepció de la informació radiodifosa quan estableixin la comunicació amb la dependència ATS que presta el servei de control d'aproximació o de control d'aeròdrom, com correspongui (1);
- h) en respondre al missatge esmentat a g) o bé, en el cas de les aeronaus que arriben, en el moment que pugui prescriure l'autoritat ATS competent, la dependència ATS apropiada ha de comunicar a l'aeronau el reglatge d'altímetre en vigor.
- i) la informació meteorològica s'ha d'extreure de l'informe meteorològic local ordinari o especial.

3.4.3.4.5 Fins que no es prepari i s'adopti una forma de fraseologia més adequada per a ús universal en les comunicacions radiotelefòniques aeronàutiques, les radiodifusions ATIS-veu subministrades en els aeròdroms destinats a utilitzar-se en serveis aèris internacionals han d'estar disponibles en anglès.

(1) No cal que els missatges ATIS-veu transmesos continguin una instrucció en el sentit que en fer el contacte inicial amb la dependència ATS apropiada el pilot acusi la recepció del missatge ATIS.

3.4.3.4.6 Quan es disposi de radiodifusions ATIS-veu en més d'un idioma, s'ha de fer servir un canal separat per a cada idioma.

3.4.3.4.7 Quan, a causa de la ràpida alteració de les condicions meteorològiques, no sigui aconsellable incloure un informe meteorològic en l'ATIS, els missatges ATIS han d'indicar que es facilita la informació meteorològica del cas quan l'aeronau es posi en contacte inicial amb la dependència ATS pertinent.

3.4.3.4.8 No és necessari incloure en les transmissions dirigides a les aeronaus la informació que conté l'ATIS actualitzat, el rebut del qual hagi estat confirmat per l'aeronau respectiva, exceptuant-ne el reglatge d'altímetre, que s'ha de subministrar d'acord amb 3.4.3.4.4. h).

3.4.3.4.9 Si una aeronau acusa la recepció d'un ATIS que ja no és d'actualitat, tota la informació que s'hagi d'actualitzar s'ha de transmetre a l'aeronau sense demora.

3.4.3.4.10 Missatges de radiodifusió ATIS.

3.4.3.4.10.1 Quan sigui possible, el missatge ATIS-veu radiodifós no ha de passar de 30 segons, i s'ha de procurar que la llegibilitat del missatge no es vegi afectada per la velocitat de transmissió o pel senyal d'identificació de l'ajuda per a la navegació que s'utilitzi per a la transmissió de l'ATIS. En el missatge de radiodifusió ATIS s'ha de prendre en consideració l'actuació humana.

3.4.3.4.10.2 Els missatges ATIS han de ser tan curts com sigui possible. La informació addicional a què fan referència els paràgrafs 3.4.3.6 a 3.4.3.8, encara que ja estigui disponible en les publicacions d'informació aeronàutica (AIP) i en els NOTAM, s'hi ha d'incloure únicament quan ho justifiquin circumstàncies excepcionals.

3.4.3.5 Servei automàtic d'informació terminal per enllaç de dades (ATIS-D).

3.4.3.5.1 Quan un ATIS-D complementa la disponibilitat de l'ATIS-veu, la informació ha de ser idèntica, pel seu contingut i format, a la radiodifusió ATIS-veu corresponent.

3.4.3.5.1.1 Quan s'inclou informació meteorològica en temps real però les dades romanen dins dels paràmetres dels criteris de canvi significatiu, el contingut s'ha de considerar idèntic per als fins de mantenir el mateix designador.

3.4.3.5.2 Quan un ATIS-D complementa la disponibilitat de l'ATIS-veu i l'ATIS s'ha d'actualitzar, s'actualitzen els dos sistemes simultàniament.

3.4.3.6 Radiodifusions ATIS destinades a les aeronaus que arriben i que surten. Els missatges de radiodifusió ATIS que continguin informació tant per a l'arribada com per a la sortida han de constar de les dades següents, en l'ordre indicat:

- a) nom de l'aeròdrom;
- b) indicador d'arribada o sortida;
- c) tipus de contracte, si la comunicació s'estableix mitjançant l'ATIS-D;
- d) designador;
- e) hora d'observació, quan correspongui;
- f) tipus d'aproximació que s'espera;
- g) la pista o les pistes en ús; estat del sistema de detenció que constitueixi un possible perill;
- h) condicions importants de la superfície de la pista i, quan correspongui, eficàcia de frenada;
- i) temps d'espera, quan correspongui;
- j) nivell de transició, quan sigui aplicable;

k) qualsevol altra informació essencial per a les operacions;

l) direcció i velocitat del vent de superfície, amb les variacions importants i, si es disposa de sensors del vent en la superfície relacionats específicament amb els trams de les pistes en ús, i els explotadors requereixen aquesta informació, indicació de la pista i de la secció de la pista a la qual es refereix la informació;

m) visibilitat i, quan sigui aplicable, abast visual en la pista (RVR);

n) temps present;

o) núvols per sota de la més elevada de les altituds següents: 1.500 m (5.000 ft) o l'altitud mínima de sector més elevada; cumulonimbes, si el cel està enfosquit, visibilitat vertical quan se'n tingui;

p) temperatura de l'aire;

q) temperatura del punt de rosada;

r) reglatge o reglatges de l'altímetre;

s) qualsevol informació disponible respecte als fenòmens meteorològics significatius en les zones d'aproximació, enlairament o ascens inicial, inclòs el del cisallament del vent, i altres fenòmens recents d'importància per a les operacions;

t) pronòstic de tendència, quan estigui disponible; i

u) instruccions ATIS específiques.

3.4.3.7 ATIS per a les aeronaus que arriben. Els missatges ATIS que continguin únicament informació per a l'arribada han de constar de les dades següents, en l'ordre indicat:

a) nom de l'aeròdrom;

b) indicador d'arribada;

c) tipus de contracte, si la comunicació s'estableix mitjançant l'ATIS-D;

d) designador;

e) hora d'observació, quan correspongui;

f) tipus d'aproximació que s'espera;

g) pista principal d'aterratge; estat del sistema de detenció que constitueixi un perill;

h) condicions importants de la superfície de la pista i, quan correspongui, eficàcia de frenada;

i) temps d'espera, quan correspongui;

j) nivell de transició, quan sigui aplicable;

k) altres informacions essencials per a les operacions;

l) direcció i velocitat del vent de superfície, amb les variacions importants i, si es tenen sensors del vent en la superfície relacionats específicament amb els trams de les pistes en ús, i els explotadors requereixen aquesta informació, indicació de la pista i de la secció de la pista a la qual es refereix la informació;

m) visibilitat i, quan sigui aplicable, abast visual en la pista (RVR);

n) temps present;

o) núvols per sota de la més elevada de les altituds següents: 1.500 m (5.000 ft) o l'altitud mínima de sector més elevada; cumulonimbes; si el cel està enfosquit, visibilitat vertical quan se'n tingui;

p) temperatura de l'aire;

q) temperatura del punt de rosada;

r) reglatge o reglatges de l'altímetre;

s) tota la informació disponible sobre els fenòmens meteorològics significatius en la zona d'aproximació, inclòs el del cisallament del vent, i altres fenòmens recents importants per a les operacions;

t) pronòstic de tendència, quan estigui disponible; i

u) instruccions ATIS específiques.

3.4.3.8 ATIS per a les aeronaus de sortida. Els missatges ATIS que continguin únicament informació per a la sortida han de constar de les dades següents, en l'ordre indicat:

- a) nom de l'aeròdrom;
- b) indicador de sortida;
- c) tipus de contracte, si la comunicació s'estableix mitjançant l'ATIS-D;
- d) designador;
- e) hora de l'observació, quan correspongui;
- f) pista o pistes que s'han d'utilitzar per a l'enlairament; estat del sistema de detenció que constitueixi un perill;
- g) condicions importants de la superfície de la pista que s'ha d'usar per a l'enlairament i, quan correspongui, eficàcia de frenada;
- h) demora de sortida, si correspon;
- i) nivell de transició, si correspon;
- j) altres informacions essencials per a les operacions;
- k) direcció i velocitat del vent de superfície amb les seves variacions importants i, si es tenen sensors del vent en la superfície relacionats específicament amb els trams de les pistes en ús, i els explotadors requereixen aquesta informació, indicació de la pista i de la secció de la pista a la qual es refereix la informació;
- l) visibilitat i, quan sigui aplicable, abast visual en la pista (RVR); (1)
- m) temps present;
- n) núvols per sota de la més elevada de les altituds següents: 1.500 m (5.000 ft) o l'altitud mínima de sector més elevada; cumulonimbes; si el cel està enfosquit, visibilitat vertical quan se'n tingui;
- o) temperatura de l'aire que sigui representativa de la pista o pistes;
- p) temperatura del punt de rosada;
- q) reglatge o reglatges de l'altímetre;
- r) tota la informació disponible sobre els fenòmens meteorològics significatius a les zones d'enlairament i ascens, inclòs el del cisallament del vent; i
- s) pronòstic de tendència, quan se'n tingui;
- t) instruccions ATIS específiques.

3.4.3.9 Ús dels missatges OFIS en les transmissions dirigides de petició/resposta. Quan ho demani el pilot, el missatge o missatges OFIS els ha de tractar la dependència ATS corresponent.

3.4.3.10 S'han de proporcionar les radiodifusions VOLMET en HF o VHF o el servei D-VOLMET quan es determini mitjançant un acord regional de navegació aèria que hi ha aquesta necessitat.

En la radiodifusió VOLMET s'ha d'utilitzar la fraseologia radiotelefònica normalitzada.»

4. En el capítol 5 del llibre tercer es modifica l'apartat 3.5.2.2, que queda redactat de la manera següent:

«3.5.2.2 La notificació ha de contenir la informació següent, a mesura que es tingui, en l'ordre indicat:

- a) INCERFA, ALERFA o DETRESFA, segons correspongui a la fase d'alarma;
- b) servei i persona que truca;
- c) classe d'emergència;

(1) Se substitueix pel terme CAVOK en les condicions que indica 4.9.4.3.2.3.9.

- d) informació apropiada que conté el pla de vol;
- e) dependència que va establir l'última comunicació, hora i freqüència utilitzada;
- f) últim missatge de posició i de quina manera es va determinar aquesta posició;
- g) colors i marques distintives de l'aeronau;
- h) mercaderies perilloses transportades com a càrrega;
- i) qualsevol mesura presa per la dependència que fa la notificació; i
- j) altres observacions pertinents.»

5. En el capítol 6 del llibre tercer es modifiquen els apartats 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 i 3.6.2.3.4, que queden redactats de la manera següent:

«3.6.1.1.1 Per a fins dels serveis de trànsit aeri, en les comunicacions aeroterrestres s'ha d'utilitzar la radiotelefonía o l'enllaç de dades.

3.6.1.1.2 Quan s'utilitzi una comunicació radio-telefònica directa en els dos sentits, o una comunicació per enllaç de dades entre el pilot i el controlador per donar servei de control de trànsit aeri, tots els canals de comunicació aeroterrestres d'aquest servei han d'estar proveïts de dispositiu de registre.

3.6.1.3.3 Quan en els serveis de control d'àrea s'utilitzin canals de comunicacions orals aeroterrestres dels quals s'encarreguen operadors aeroterrestres s'han de prendre les mesures per permetre comunicacions orals directes entre el pilot i el controlador, sempre que sigui necessari.

3.6.2.1.1 S'han d'utilitzar comunicacions orals directes o per enllaç de dades en les comunicacions terra-terra per a fins dels serveis de trànsit aeri.

3.6.2.2.3.1. Les instal·lacions de comunicacions estipulades a 3.6.2.2.1, 3.6.2.2.2.1.a) i 3.6.2.2.2.2.a), b) i c), estan en condicions de proporcionar:

a) comunicacions orals directes soles o en combinació amb comunicacions per enllaç de dades, que es puguin establir instantàniament per a fins de transferència de control radar, o normalment en 15 segons per a altres fins; i

b) comunicacions impreses, quan sigui necessari que quedi constància per escrit; el temps de trànsit del missatge en aquesta classe de comunicacions no ha de passar dels cinc minuts.

3.6.2.2.3.2 En tots els casos no previstos a 3.6.2.2.3.1, les instal·lacions de comunicacions haurien de poder proporcionar:

a) comunicacions orals directes soles o en combinació amb comunicacions per enllaç de dades, que es puguin establir normalment en 15 segons; i

b) comunicacions impreses, quan sigui necessari que quedi constància per escrit; el temps de trànsit del missatge en aquesta classe de comunicacions no ha de passar dels cinc minuts.

3.6.2.2.3.4 Les instal·lacions de comunicacions necessàries d'acord amb 3.6.2.2.1 i 3.6.2.2.2 s'haurien de complementar, quan sigui necessari, amb altres tipus de comunicacions visuals o auditives, per exemple, la televisió en circuit tancat o sistemes de tractament per separat de la informació.

3.6.2.2.3.7 Totes les instal·lacions de comunicacions orals directes o per enllaç de dades entre diferents dependències dels serveis de trànsit aeri, així com entre les dependències dels serveis de trànsit aeri civils i les dependències militars corresponents, han de disposar de registre automàtic.

3.6.2.2.3.8 Totes les instal·lacions de comunicacions orals directes o per enllaç de dades estipulades a 3.6.2.2.2.1 i 3.6.2.2.2.2 i no incloses a 3.6.2.2.3.7, han de disposar de registre automàtic.

3.6.2.3.1.2 Llevat que ho determinin d'una altra manera els acords regionals de navegació aèria, les instal·lacions de comunicacions entre centres de control d'àrea que prestin servei en àrees de control contigües han de disposar de comunicacions orals directes i, quan correspongui, per enllaç de dades amb registre automàtic que es puguin establir instantàniament respecte a transferència de control utilitzant dades radar o ADS; per a altres fins ho han de fer normalment en 15 segons.

3.6.2.3.1.3 Quan sigui necessari per acord entre els estats interessats, per eliminar o disminuir la necessitat d'intercepció pel fet que una aeronau s'hagi desviat de la derrota assignada, s'ha de disposar que les instal·lacions de comunicacions entre centres d'informació de vol o centres de control d'àrea adjacents que no siguin els esmentats a 3.6.2.3.1.2 tinguin capacitat de comunicacions orals directes soles o en combinació amb comunicacions per enllaç de dades. Les instal·lacions de comunicacions han de disposar de registre automàtic.

3.6.2.3.4 Les instal·lacions de comunicacions esmentades a 3.6.2.3.2 i 3.6.2.3.3 haurien de poder proporcionar comunicacions orals directes soles o en combinació amb comunicacions per enllaç de dades amb registre automàtic que es puguin establir instantàniament a fins de transferència de control utilitzant dades radar o ADS, i normalment en 15 segons per a altres fins.»

6. En el capítol 7 del llibre tercer s'hi afegeix l'apartat 3.7.5.1, que queda redactat de la manera següent:

«3.7.5.1 S'ha de proporcionar als centres de control d'àrea i als centres d'informació de vol la informació d'assessorament sobre cendres volcàniques expedida pel VAAC corresponent.»

Quatre. Es modifica el llibre quart, «Procediments per als serveis de navegació aèria», en els termes següents:

1. En el capítol 3 del llibre quart es modifiquen l'apartat 4.3.7, la figura 4-2B corresponent a la lletra a), epígraf ii) de l'apartat 4.3.7.2.1.2 (només gràfic), i la lletra a) de l'apartat 4.3.8.1.4, que queden redactats de la manera següent:

«4.3.7 Separació lateral.

L'autoritat competent pot establir:

a) altres mínimes per a ús en circumstàncies no prescrites, o

b) condicions addicionals a les prescrites per a l'ús d'una mínima determinada, sempre que es mantingui en tot moment la seguretat inherent a les disposicions detallades que figuren a la secció 4.3.7.

4.3.7.2.1.2 Separació de derrotes entre aeronaus que utilitzin la mateixa ajuda o el mateix mètode de navegació.

Exigint a les aeronaus que segueixin determinades derrotes amb un mínim de separació apropiat a l'ajuda o al mètode de navegació utilitzats de la manera següent:

a) VOR:

...

...

ii) Una aeronau s'allunya de l'ajuda i una altra s'hi acosta:

Derrotes que divergeixen almenys 15 graus i l'aeronau que s'allunya estigui a 28 km (15 NM) o més de l'ajuda (vegeu fig. 4-2B);

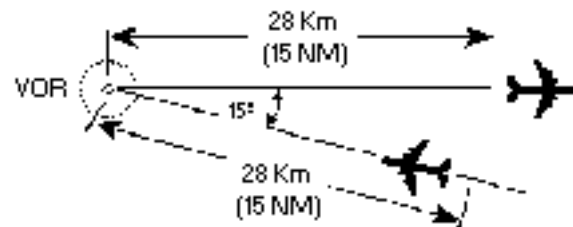


Fig. 4 - 2B

4.3.8.1.4 Als efectes d'aplicació de la separació longitudinal, els termes «la mateixa derrota», «derrotes oposades», «derrotes que s'encreuen» i «en la derrota» tenen el significat següent:

a) La mateixa derrota (vegeu fig. 4-5A):

Derrotes en la mateixa direcció i derrotes intersecants o parts d'aquestes derrotes, la diferència angular de les quals és inferior a 45° o superior a 315° i les àrees de protecció de les quals se superposen.»

2. En el capítol 5 del llibre quart es modifiquen els apartats 4.5.14.1.1.1.3, l'epígraf iii) de la lletra 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 i 4.5.16.2.5.1, que queden redactats de la manera següent:

«4.5.14.1.1.1.3 Als efectes de les separacions que prescriu 4.5.14.1.1.1.1, les aeronaus es classifiquen en les categories següents:

i) Categoria I-aeronaus lleugeres (5.670 kg/ 2.500 lbs o menys), monomotores i propulsades per hèlix;

ii) Categoria II-aeronaus lleugeres (5.670 kg/ 12.500 lbs o menys), bimotores i propulsades per hèlix;

iii) Categoria III-totes les altres aeronaus.

4.5.15.1.1.1.1...

b).

iii) 6.000 ft (1.800 m) quan una de les aeronaus sigui de categoria III (vegeu fig. 4-24C).

4.5.15.1.1.1.3 Als efectes de les separacions que prescriu 4.5.15.1.1.1.1, les aeronaus es classifiquen en les categories següents:

i) Categoria I-aeronaus lleugeres (5.670 kg/ 12.500 lbs o menys), monomotores i propulsades per hèlix;

ii) Categoria II-aeronaus lleugeres (5.670 kg/ 12.500 lbs o menys), bimotores i propulsades per hèlix;

iii) Categoria III-totes les altres aeronaus.

4.5.16.2.2.1 Per a les aproximacions cronometrades, s'han d'aplicar les mínimes següents a les aeronaus que aterrin darrere d'una aeronau PESADA (1) o MITJANA:

a) aeronau MITJANA o PESADA darrere d'una aeronau PESADA (1)-2 minuts.

b) aeronau LLEUGERA darrere d'una aeronau PESADA (1) o MITJANA-3 minuts.

4.5.16.2.3 Aeronaus que surten.

4.5.16.2.3.1 Llevat del que preveu 4.5.16.2.3.2, s'ha d'aplicar un mínim de DOS MINUTS entre una aeronau LLEUGERA o MITJANA o PESADA que s'envoli darrere d'una aeronau PESADA (1) o entre una aeronau LLEUGERA que s'envoli darrere d'una aeronau MITJANA quan les aeronaus utilitzin:

a) la mateixa pista;

b) pistes paral·leles separades menys de 760 m;

c) pistes que s'encreuen, si la trajectòria de vol prevista de la segona aeronau s'encreua amb la trajectòria de vol prevista de la primera aeronau a la mateixa altitud o a menys de 300 m (1.000 ft) per darrere;

d) pistes paral·leles separades 760 m o més, si la trajectòria de vol prevista de la segona aeronau s'encreua amb la trajectòria de vol prevista de la primera aeronau a la mateixa altitud o a menys de 300 m (1.000 ft) per sota.

(Vegeu fig. 4-36A i fig. 4-36B).

4.5.16.2.3.2 S'aplica una mínima separació de TRES MINUTS entre una aeronau LLEUGERA o MITJANA o PESADA quan s'envoli darrere d'una aeronau PESADA (1), o entre una aeronau LLEUGERA quan s'envoli darrere d'una aeronau MITJANA, des de:

a) una part intermèdia de la mateixa pista; i

b) una part intermèdia d'una pista paral·lela separada menys de 760 m (vegeu fig. 4-37).

4.5.16.2.4 Límit d'aterratge desplaçat.

4.5.16.2.4.1 S'aplica una mínima separació de DOS MINUTS entre una aeronau LLEUGERA o MITJANA o PESADA i una aeronau PESADA (1), i entre una aeronau LLEUGERA i una aeronau MITJANA, en cas que operin en una pista amb límit d'aterratge desplaçat, quan:

a) la sortida d'una aeronau LLEUGERA o MITJANA segueixi l'arribada d'una aeronau PESADA (1), i la sortida d'una aeronau LLEUGERA segueixi l'arribada d'una aeronau MITJANA: o

b) l'arribada d'una aeronau LLEUGERA o MITJANA segueixi la sortida d'una aeronau PESADA (1) i l'arribada d'una aeronau LLEUGERA segueixi la sortida d'una aeronau MITJANA, si s'espera que les trajectòries de vol previstes s'encreuin.

4.5.16.2.5 Sentits oposats.

4.5.16.2.5.1 S'aplica una mínima separació de DOS MINUTS entre una aeronau LLEUGERA o MITJANA o PESADA i una aeronau PESADA (1), o entre una aeronau LLEUGERA i una aeronau MITJANA quan la més pesada efectui una aproximació baixa o frustrada, i la més lleugera:

a) utilitzi per a l'enlairament una pista en sentit contrari; o (vegeu fig. 4-38A)

b) aterri en la mateixa pista en sentit contrari o en una pista paral·lela de sentit contrari separada menys de 760 m (vegeu fig. 4-38B).

3. En el capítol 6 del llibre quart es modifica l'apartat 4.6.7.4.4, que queda redactat de la manera següent:

«4.6.7.4.4 En les circumstàncies que s'indiquen a 4.6.7.4.4.1, a les aeronaus en les fases d'aproximació

i sortida se'ls ha d'aplicar les següents mínimes de separació radar per deixant turbulent.

Categoria d'aeronaus		Mínimes de separació radar per deixant turbulent
Aeronau que precedeix	Aeronau que segueix	
PESADA (1)	PESADA MITJANA LLEUGERA	7,4 km (4 NM) 9,3 km (5 NM) 11,1 km (6 NM)
MITJANA	LLEUGERA	9,3 km (5 NM)

Nota.—Les disposicions que regeixen la classificació d'aeronaus segons el deixant turbulent es presenten en el capítol 5, secció 4.5.16.

(1) Als efectes d'aplicació de separació per deixant turbulent, les aeronaus B757 i B737 (800/900) es consideren:

- aeronaus PESADES quan van seguides d'una altra aeronau, a causa del deixant turbulent que generen, i
- aeronaus MITJANES quan segueixen una altra aeronau.»

4. En el capítol 9 del llibre quart es modifica l'apartat 4.9.4.2.5.2.1, que queda redactat de la manera següent:

«4.9.4.2.5.2.1 Les autoritzacions han de contenir, en l'ordre que s'indica:

- a) identificació de l'aeronau;
- b) límit de l'autorització;
- c) ruta de vol;
- d) nivell o nivells de vol per a tota la ruta o part d'aquesta ruta, i canvis de nivell, si són necessaris; (1)
- e) tota instrucció o informació necessària sobre altres assumptes com ara el control d'afluència, les maniobres d'aproximació o de sortida, les comunicacions, i l'hora en què expira l'autorització.

5. En el capítol 10 del llibre quart es modifiquen els apartats 4.10.2.5, 4.10.2.6 i 4.10.2.7, l'epígraf iv) de la lletra a) de l'apartat 4.10.3.1.2, i la lletra d) de l'apartat 4.10.4.1.1, que queden redactats de la manera següent:

«4.10.2.5 Les autoritzacions ATC de ruta han de ser col·locades de forma completa sempre pel pilot, llevat que l'autoritat ATS apropiada autoritzi el contrari, cas en què se n'ha d'acusar la recepció positivament.

4.10.2.6 Totes les autoritzacions per entrar a la pista en ús, aterrar-hi, envolar-se'n, travessar-la i tornar-hi han de ser col·locades completament pel pilot, i el controlador sempre s'ha d'assegurar que la col·locació és correcta.

4.10.2.7 Altres autoritzacions o instruccions, incloses les autoritzacions condicionals, s'han de col·locar completament o se n'ha d'acusar la recepció indicant-hi clarament que han estat compreses i que es compliran.

4.10.3.1.2 Canvis de nivell, notificacions i règim de variació d'altitud.

a) ASCENDIU (o DESCENDIU); seguit, si és necessari, de:

CLIMB (or DESCEND); followed as necessary by:

(1) Si l'autorització de nivells només inclou part de la ruta, és important que la dependència de control de trànsit aeri especifiqui un punt al qual s'aplica la part de l'autorització referent a nivells, sempre que sigui necessari garantir el compliment del que disposa 2.3.6.5.2.2.»

- i) A (nivell);
TO (level);
- ii) FINS A ASSOLIR (nivell) A (o ABANS DE) LES
(hora) [o EN (punt significatiu)];
TO REACH (level) AT (or BY) (time or significant
point);
- iii) NOTIFIQUEU DEIXANT (o ASSOLINT o PAS-
SANT PER) (nivell);
REPORT LEAVING (or REACHING, or PASSING)
(level);
- iv) NOTIFIQUEU PASSANT NIVELLS;
REPORT PASSING LEVELS;
- v)...

4.10.4.1.1 Identificació d'aeronau.

- a) NOTIFIQUEU RUMB [I NIVELL DE VOL (o
ALTITUD)];
REPORT HEADING [AND FLIGHT LEVEL (or ALTI-
TUDE)];
- b) PER A IDENTIFICACIÓ VIREU ESQUERRA (o
DRETA) RUMB (tres xifres);
FOR IDENTIFICATION TURN LEFT (or RIGHT)
HEADING (three digits);

- c) TRANSMETEU PER A IDENTIFICACIÓ I NOTI-
FIQUEU RUMB;
TRANSMIT FOR IDENTIFICATION AND REPORT
HEADING;
- d) CONTACTE RADAR [posició]
RADAR CONTACT [position]
...»

Cinquè.-Es modifica l'apèndix C, «Senyals», en els termes següents:

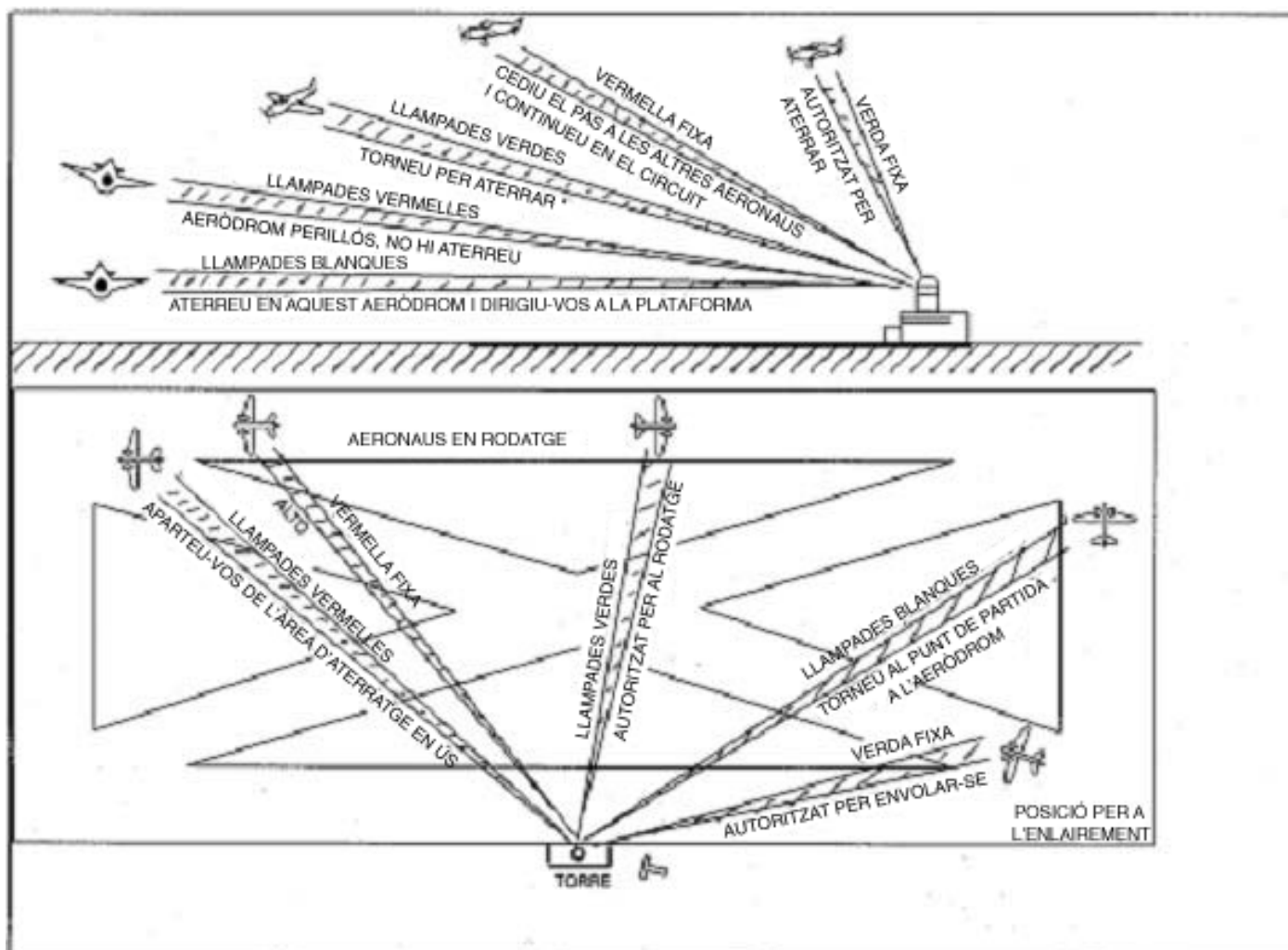
1. En l'adjunt 4, «Senyals per al trànsit d'aeròdrom», de l'apèndix C, es modifiquen els apartats 4.1 i 4.1.1, que queden redactats de la manera següent:

«4.1 Senyals amb llums corrents.

4.1.1 Instruccions:

Llum	Des del control d'aeròdrom		
	A les aeronaus en vol	A les aeronaus en terra	
Dirigít cap a l'aeronau de què es tracta (vegeu figura C4-1)	Verda fixa	Autoritzat per aterrar	Autoritzat per envolar-se
	Vermella fixa	Cediu el pas a les altres aeronaus i continueu en el circuit	Alto
	Sèrie de llampades verdes	Torneu per aterrar *	Autoritzat per al rodatge
	Sèrie de llampades vermelles	Aeròdrom perillós, no hi aterreu	Aparteu-vos de l'àrea d'aterratge en ús
	Sèrie de llampades blanques	Aterreu en aquest aeròdrom i dirigiu-vos a la plataforma	Torneu al punt de partida a l'aeròdrom

* Quan sigui l'hora se us donarà permís per aterrar i per al rodatge



2. En l'adjunt 5, «Senyals per maniobrar en terra», de l'apèndix C, s'hi afegeixen els apartats 5.3, 5.3.1 i 5.3.2, i es modifiquen els apartats 5.1 i 5.1.1.1, que queden redactats de la manera següent:

«5.1 Del senyaler a l'aeronau. Aquests senyals s'han ideat perquè els faci el senyaler, amb les seves mans il·luminades si és necessari per facilitar l'observació per part del pilot, i mirant cap a l'aeronau des d'un punt:

- a) per a aeronaus d'ales fixes, a l'esquerra de l'aeronau, on el pugui veure millor el pilot; i (1)
- b) per a helicòpters, en el lloc on el pugui veure millor el pilot (2).

El significat del senyal segueix sent el mateix tant si s'utilitzen pales, pals il·luminats o llanternes.

Les referències a pals també es poden interpretar com a referències a pales de tipus raqueta de tennis o guants amb colors fluorescents (només en hores diürnes).

(1) Els motors de les aeronaus es numeren, per al senyaler situat davant de l'aeronau, de dreta a esquerra (és a dir, el motor núm. 1 és el motor extern de babord).

(2) Els senyals 16 a 20 (vegeu 5.1.1) estan previstos per utilitzar-los quan es tracti d'helicòpters en vol estacionari.

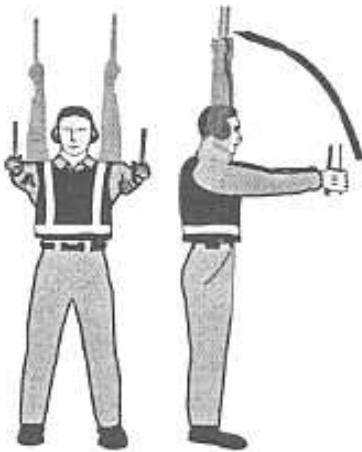
5.1.1.1 Senyals



1. Encarregat de senyals/guia

Amb la mà dreta per damunt del cap i el pal assenyalant cap amunt, moveu el pal de la mà esquerra assenyalant cap avall tot apropant-lo al cos.

Nota.—Aquest senyal fet per una persona situada a l'extrem de l'ala de l'aeronau serveix per indicar al pilot, al senyaler o a l'operador de maniobres d'empenyiment que el moviment d'aeronau en una zona d'estacionament o fora d'aquesta zona quedaria sense obstrucció.



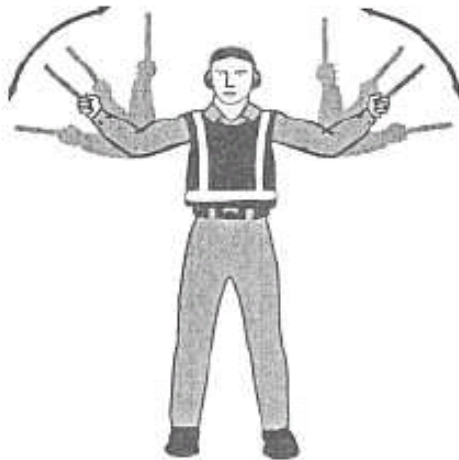
2. Identificació de porta

Aixequen els braços totalment estesos per damunt del cap amb els pals que assenyalin cap amunt.



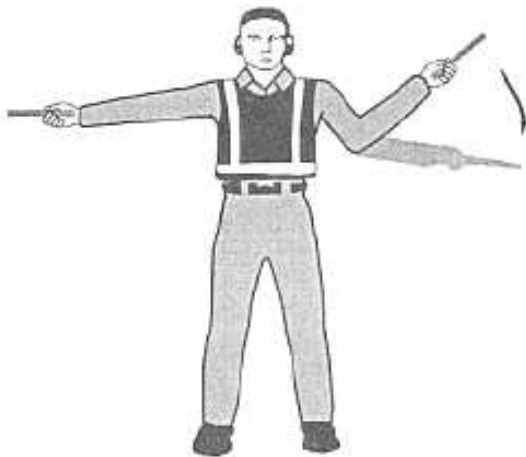
3. Continueu fins al senyaler següent o com ho indiqui la torre o el control de terra

Apunteu amb els dos braços cap amunt; moveu i esteneu els braços cap a fora i als costats del cos i assenyleu amb els pals en la direcció del proper senyaler o zona de rodatge.



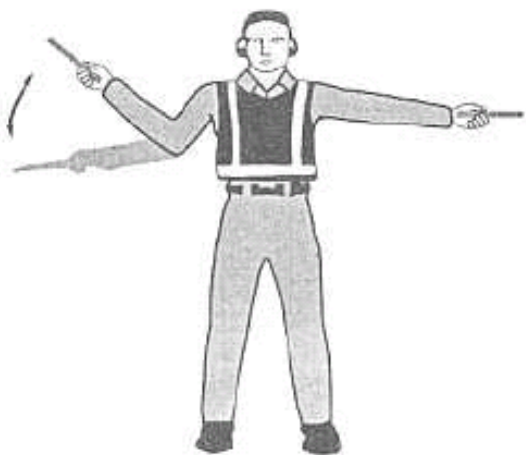
4. Avanceu cap endavant

Doblegueu els braços estesos a l'altura dels colzes i moveu els pals cap amunt i cap avall des de l'altura del pit cap al cap.



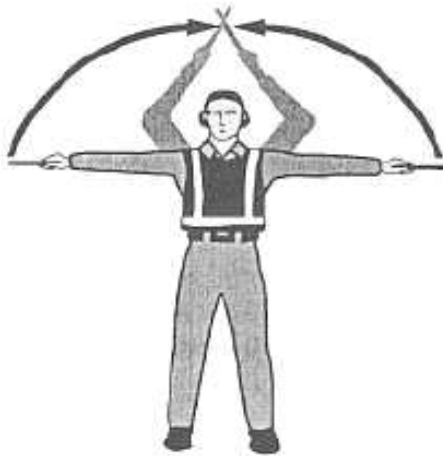
5.a) Viratge a l'esquerra (des del punt de vista del pilot)

Amb el braç dret i el pal estesos formant un angle de 90° respecte del cos, feu el senyal d'avançar amb la mà esquerra. La rapidesa amb què es mou el braç indica al pilot la velocitat del viratge.

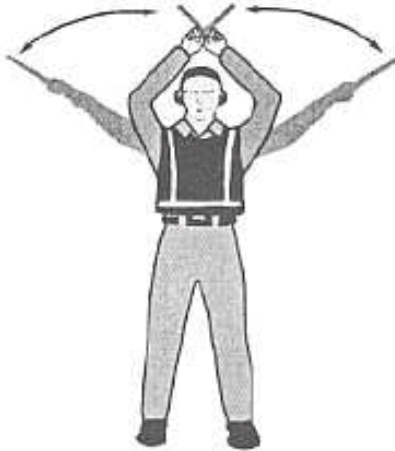


5.b) Viratge a la dreta (des del punt de vista del pilot)

Amb el braç esquerre i el pal estesos formant un angle de 90° respecte del cos, feu el senyal d'avançar amb la mà dreta. La rapidesa amb què es mou el braç indica al pilot la velocitat del viratge.

**6.a) Alto normal**

Amb els braços totalment estesos amb els pals formant un angle de 90° respecte del cos, porteu-los lentament per damunt del cap fins a encreuar els pals.

**6.b) Alto d'emergència**

Esteneu abruptament els braços amb els pals per damunt del cap, encreuant els pals.

**7.a) Accioneu els frens**

Aixequiu lleugerament la mà per damunt de l'espatlla amb el palmell obert. Assegurant-vos que manteniu contacte visual amb la tripulació de vol, tanqueu el puny. No us mogueu fins que la tripulació de vol hagi acusat la recepció del senyal.

**7.b) Deixeu anar els frens**

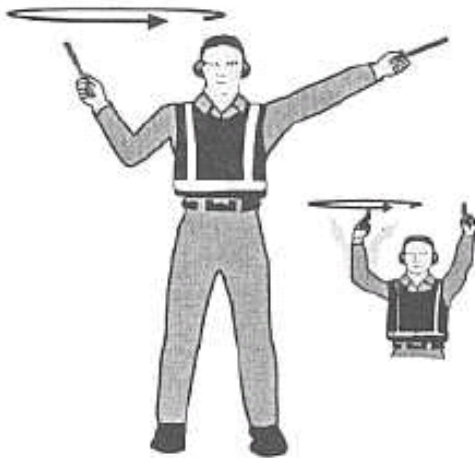
Aixequiu lleugerament la mà per damunt de l'espatlla amb el puny tancat. Assegurant-vos que manteniu contacte visual amb la tripulació de vol, obriu la mà. No us mogueu fins que la tripulació de vol hagi acusat la recepció del senyal.

**8.a) Falques posades**

Amb els braços i pals totalment estesos per damunt del cap, moveu els pals cap a dins horitzontalment fins que es toquin. Assegureu-vos que la tripulació de vol n'ha acusat la recepció.

**8.b) Falques fora**

Amb els braços i pals totalment estesos per damunt del cap, moveu els pals cap a fora horitzontalment. No tragueu les falques fins que la tripulació de vol ho autoritzi.



9. Poseu els motors en marxa

Aixequiu el braç dret a l'altura del cap amb el pal assenyalant cap amunt i inicieu un moviment circular amb la mà; al mateix temps, amb el braç esquerre aixecat per damunt de l'altura del cap, assenaleu el motor que s'ha de posar en marxa.



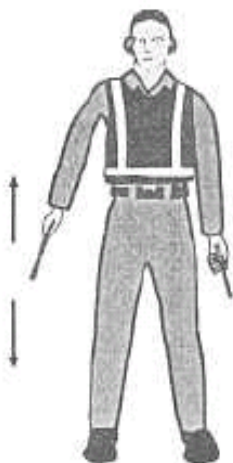
10. Atureu els motors

Esteneu el braç amb el pal cap endavant del cos a l'altura de l'espatlla; moveu la mà i el pal per damunt de l'espatlla esquerra i després per damunt de l'espatlla dreta, com si tallés el coll.



11. Reduïu la velocitat

Moveu els braços estesos cap avall, pujant i baixant els pals de la cintura als genolls.



12. Reduïu la velocitat del motor o els motors del costat que s'indica

Amb els braços cap avall i els pals cap a terra, moveu de dalt a baix el pal *dret* o *esquerre* segons que s'hagi de reduir la velocitat del motor o motors de l'*esquerra* o de la *dreta*, respectivament.



13. Retrocediu

Gireu cap endavant els braços davant del cos i a l'altura de la cintura. Per aturar el moviment cap enrere de l'aeronau, feu servir els senyals 6.a) o 6.b).



14.a) Viratges durant la marxa enrere (per virar la cua a estribord)

Amb el braç esquerre assenyalau cap avall amb el pal i porteu el braç dret des de la posició vertical, per damunt del cap, fins a l'horitzontal davantera, mentre repetiu el moviment del braç dret.



14.b) Viratges durant la marxa enrere (per virar la cua a babord)

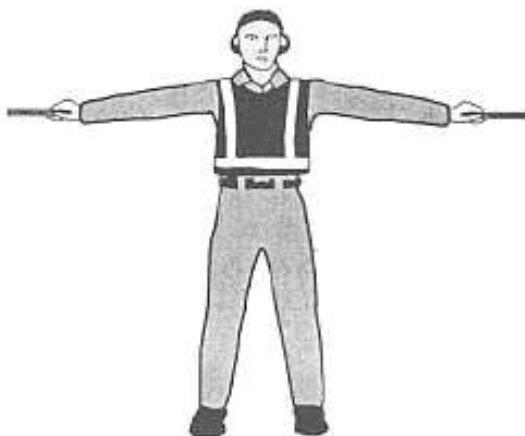
Amb el braç dret assenyalau cap avall amb el pal i porteu el braç esquerre des de la posició vertical, per damunt del cap, fins a l'horitzontal davantera, mentre repetiu el moviment del braç esquerre.



15. Afirmatiu/tot a punt

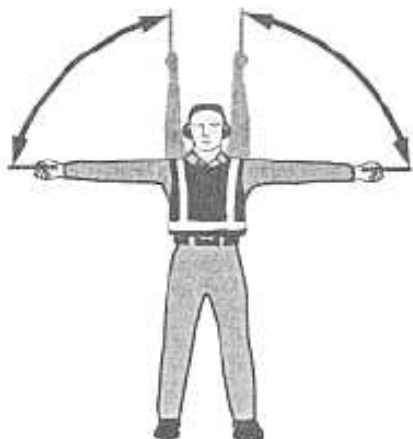
Aixequu el braç dret a l'altura del cap amb el pal assenyalant cap amunt o mostreu la mà amb el polze cap amunt; el braç esquerre ha d'estar al costat del genoll.

Nota.—Aquest senyal també es fa servir com a senyal de comunicació tècnica o de servei.

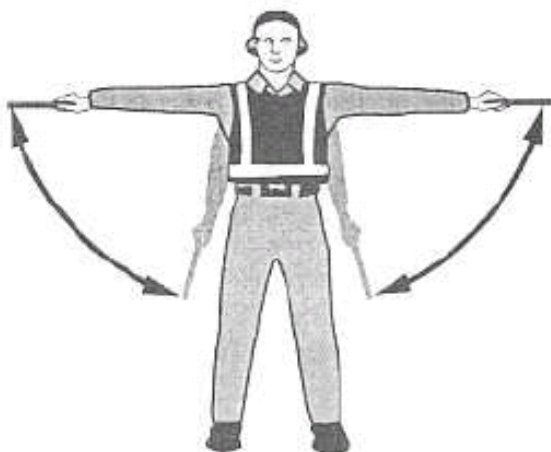


*16. Vol estacionari

Braços i pals totalment estesos formant un angle de 90° respecte del cos.

***17. Ascendiu**

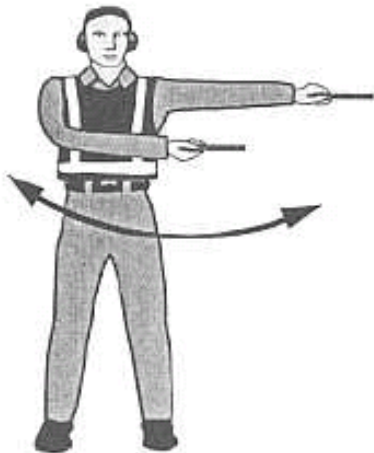
Braços i pals totalment estesos formant un angle de 90° respecte del cos i, amb els palmells cap amunt, moveu les mans cap amunt. La rapidesa del moviment indica la velocitat d'ascens.

***18. Descendiu**

Braços i pals totalment estesos formant un angle de 90° respecte del cos i, amb els palmells cap avall, moveu les mans cap avall. La rapidesa del moviment indica la velocitat d'aterratge.

***19.a) Desplaceu-vos en sentit horitzontal cap a l'esquerra (des del punt de vista del pilot)**

Braç estès horitzontalment formant un angle de 90° respecte del costat dret del cos. Moveu l'altre braç en el mateix sentit amb moviment d'escombrada.



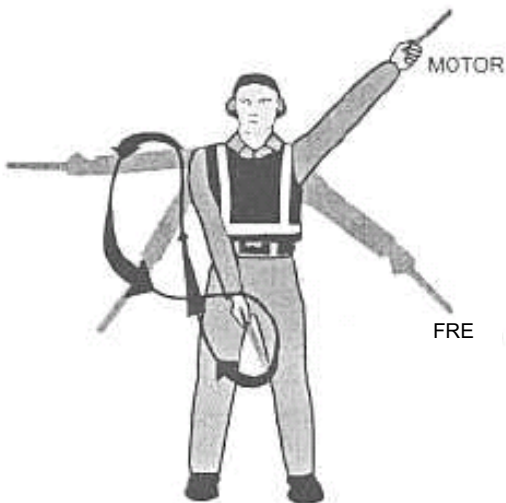
***19.b) Desplaceu-vos en sentit horitzontal
cap a la dreta
(des del punt de vista del pilot)**

Braç estès horitzontalment formant un angle de 90° respecte del costat esquerre del cos. Moveu l'altre braç en el mateix sentit amb moviment d'escombrada.



***20. Aterreu**

Braços plegats amb els pals cap avall davant del cos.



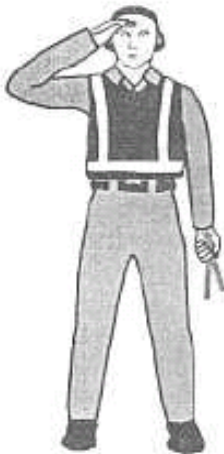
21. Foc/incendi

Moveu el pal de la mà dreta en moviment de ventall des de l'espatlla cap al genoll, i al mateix temps assenyalau la zona del foc amb el pal de la mà esquerra.



22. Manteniu posició/esperau

Braços totalment estesos amb els pals cap avall formant un angle de 45° respecte del cos. Manteniu-vos en aquesta posició fins que s'autoritzi l'aeronau a fer la propera maniobra.



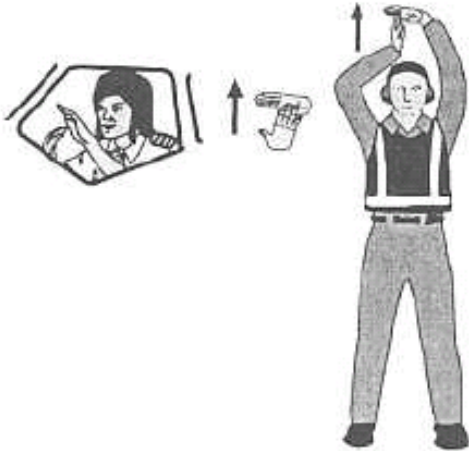
23. Despatx de l'aeronau

Saludeu amb el gest habitual, fent servir la mà dreta o el pal, per despatxar l'aeronau. Manteniu el contacte visual amb la tripulació de vol fins que l'aeronau hagi començat a rodar.




24. No toqueu els comandaments (senyal de comunicació tècnica o de servei)

Esteneu totalment el braç dret per damunt del cap i tanqueu el puny o manteniu el pal en posició horitzontal, amb el braç esquerre al costat de l'altura del genoll.



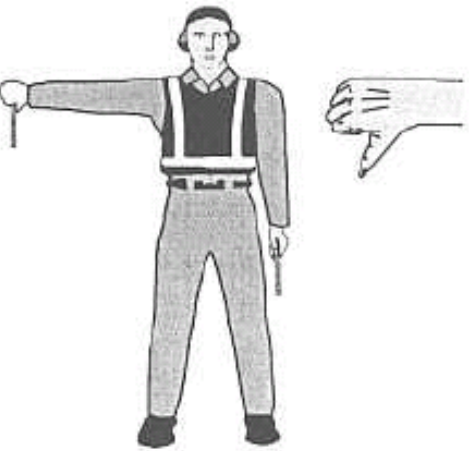
**25. Connecteu alimentació elèctrica de terra
(senyal de comunicació tècnica o de servei)**

Braços totalment estesos per damunt del cap; obriu la mà esquerra horitzontalment i moveu els dits de la dreta per tocar el palmell obert de l'esquerra (formant una "T"). A la nit també es poden fer servir pals il·luminats per formar la "T" per damunt del cap.



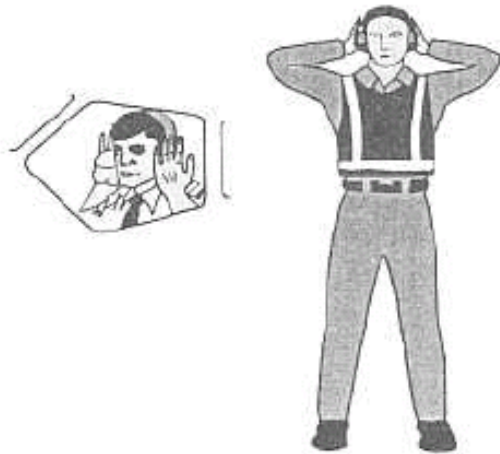
**26. Desconnecteu alimentació elèctrica
(senyal de comunicació tècnica o de servei)**

Braços totalment estesos per damunt del cap amb els dits de la mà dreta tocant el palmell obert horitzontal de l'esquerra (formant una "T"); després aparteu la mà dreta de l'esquerra. No desconnecteu l'electricitat fins que ho autoritzi la tripulació de vol. A la nit també es poden fer servir pals il·luminats per formar la "T" per damunt del cap.



**27. Negatiu
(senyal de comunicació tècnica o de servei)**

Manteniu el braç dret horitzontal a 90° respecte del cos i assenyaieu cap avall amb el pal o mostreu la mà amb el polze cap avall; la mà esquerra ha d'estar al costat a l'altura del genoll.



**28. Establiu comunicació
mitjançant interfon
(senyal de comunicació tècnica
o de servei)**

Esteneu els braços a 90° respecte del cos i moveu les mans per tapar-vos les orelles.



**29. Obriu o tanqueu les escales
(senyal de comunicació tècnica
o de servei)**

Amb el braç dret al costat i el braç esquerre per damunt del cap formant un angle de 45°, moveu el braç dret en moviment d'escombrada per damunt de l'espatlla esquerra.

Nota.— Aquest senyal està destinat principalment a aeronaus que disposin d'un conjunt d'escales integrals a la part davantera.

Senyals 5.3 Senyals de comunicació tècnica o de servei.

5.3.1 Els senyals manuals només s'han d'utilitzar quan no sigui possible la comunicació verbal respecte als senyals de comunicació tècnica/servei.

5.3.2. Els senyalers s'han d'assegurar que la tripulació de vol ha acusat la recepció respecte dels senyals de comunicació tècnica/servei.

Nota.—Els senyals de comunicació tècnica/servei s'inclouen a l'apèndix 1 per tal de normalitzar l'ús de senyals manuals utilitzats per comunicar-se amb les

tripulacions de vol durant el moviment de l'aeronau relacionat amb funcions de servei tècnic o servei d'escala.»

3. En l'adjunt 7, «Senyals del servei AFIS», de l'apèndix C, es modifica l'apartat 7.1, que queda redactat de la manera següent:

«7.1 Senyals lluminosos, amb llums corrents, per al trànsit d'aeronaus.

Quan l'operador de l'AFIS utilitzi les llums que s'indiquen a continuació, aquestes tindran el significat que s'indica:

Llum	Des de la dependència AFIS	
	A les aeronaus en vol	A les aeronaus en terra
Dirigit cap a l'aeronau de què es tracta (vegeu figura C.7-1)	Verda fixa	Pista lliure per aterrar
	Vermella fixa	Pista ocupada, aterratge perillós. Espereu informació

L'aeronau(les aeronaus) ha(n) d'acusar la recepció de la informació rebuda de la forma que indica l'apèndix C, adjunt 4, paràgraf 4.1.2.»

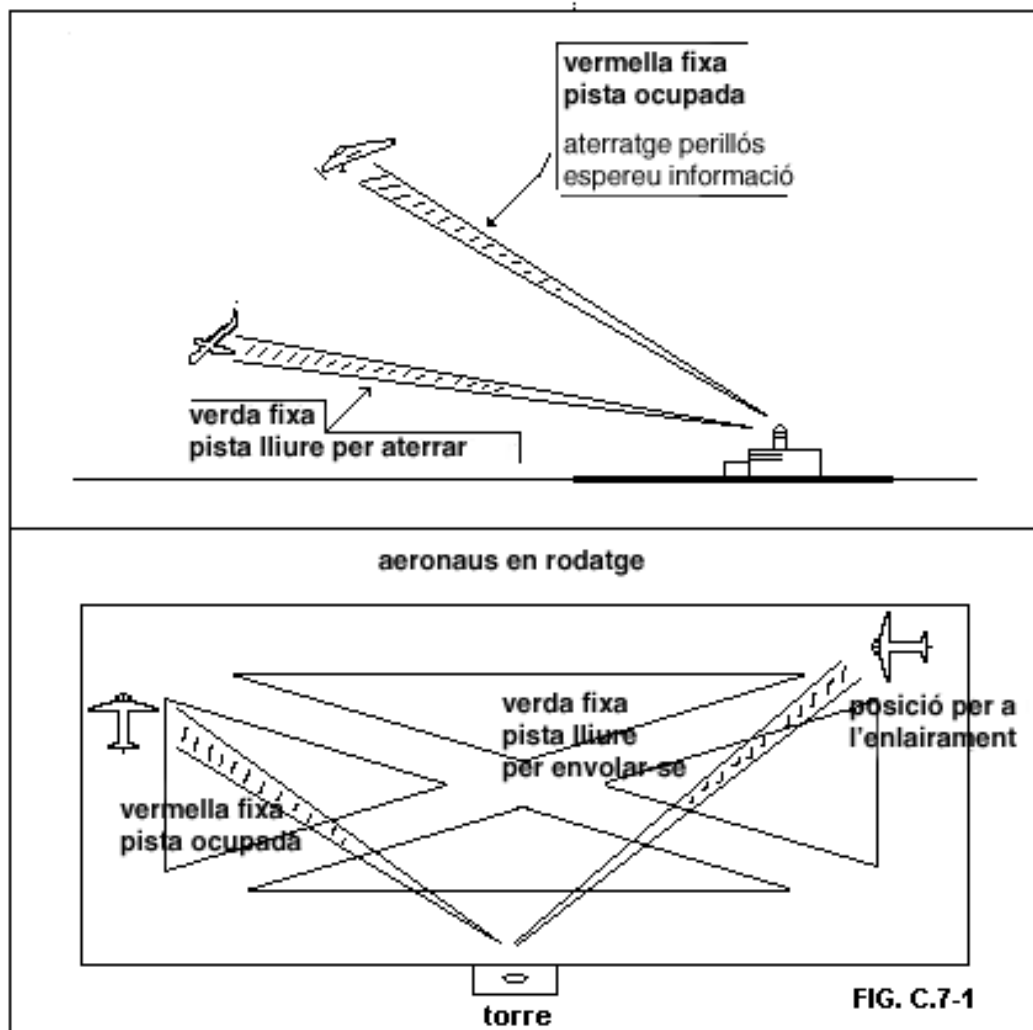


FIG. C.7-1

Disposició final única. *Entrada en vigor.*

Aquesta Ordre entra en vigor l'endemà de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, 29 de desembre de 2006.—La vicepresidenta primera del Govern i ministra de la Presidència, María Teresa Fernández de la Vega Sanz.

MINISTERI D'EDUCACIÓ I CIÈNCIA

238 REIAL DECRET 1631/2006, de 29 de desembre, pel qual s'estableixen els ensenyaments mínims corresponents a l'educació secundària obligatòria. («BOE» 5, de 5-1-2007.)

La Llei orgànica 2/2006, de 3 de maig, d'educació, a l'article 6.2 estableix que correspon al Govern fixar els ensenyaments mínims a què es refereix la disposició addicional primera, apartat 2, lletra c) de la Llei orgànica 8/1985, de 3 de juliol, reguladora del dret a l'educació. Els ensenyaments mínims són els aspectes bàsics del currículum referits als objectius, les competències bàsiques, els continguts i els criteris d'avaluació. L'objecte d'aquest Reial decret és establir els ensenyaments mínims de l'educació secundària obligatòria.

La finalitat dels ensenyaments mínims és assegurar una formació comuna a tots els alumnes dins el sistema educatiu espanyol i garantir la validesa dels títols corresponents, com indica l'article 6.2 de la Llei orgànica 2/2006, de 3 de maig, d'educació. Aquesta formació ha de facilitar la continuïtat, progressió i coherència de l'aprenentatge en cas de mobilitat geogràfica de l'alumnat.

En virtut de les competències atribuïdes a les administracions educatives, correspon a aquestes establir el currículum de l'educació secundària obligatòria, del qual formen part els ensenyaments mínims que fixa aquest Reial decret i que requereixen, amb caràcter general, el 65 per cent dels horaris escolars i el 55 per cent per a les comunitats autònomes que tinguin llengua cooficial.

Els centres docents tenen un paper actiu en la determinació del currículum, perquè, d'acord amb el que estableix l'article 6.4 de la Llei orgànica 2/2006, de 3 de maig, els correspon desenvolupar i completar, si s'escau, el currículum establert per les administracions educatives. Això respon al principi d'autonomia pedagògica, d'organització i de gestió que l'esmentada Llei atribueix als centres educatius, amb la finalitat que el currículum sigui un instrument vàlid per donar resposta a les característiques i a la realitat educativa de cada centre.

En la regulació dels ensenyaments mínims té especial rellevància la definició de les competències bàsiques que l'alumnat ha d'assolir en finalitzar l'educació secundària obligatòria. Les competències bàsiques, que s'incorporen per primera vegada als ensenyaments mínims, permeten identificar els aprenentatges que es consideren imprescindibles des d'un plantejament integrador i orientat a l'aplicació dels sabers adquirits. El seu èxit ha de capacitar els alumnes per a la seva realització personal, l'exercici de la ciutadania activa, la incorporació satisfactòria a la vida adulta i el desenvolupament d'un aprenentatge permanent al llarg de la vida.

Els objectius de l'educació secundària obligatòria es defineixen per al conjunt de l'etapa. En cada matèria es descriu la manera en què contribueix al desenvolupament de les competències bàsiques, els seus objectius generals i, organitzats per cursos, els continguts i criteris d'avaluació. Els criteris d'avaluació, a més de permetre la

valoració del tipus i grau d'aprenentatge adquirit, es converteixen en referent fonamental per valorar l'adquisició de les competències bàsiques.

En la regulació que facin les administracions educatives, han d'incloure les competències bàsiques, els objectius, continguts i criteris d'avaluació, si bé l'agrupació en blocs dels continguts de cada curs que estableix aquest Reial decret té com a finalitat presentar els coneixements de manera coherent.

Aquest Reial decret regula l'horari escolar per a les diferents matèries de l'educació secundària obligatòria que correspon als continguts bàsics dels ensenyaments mínims, l'avaluació dels processos d'aprenentatge i les condicions de promoció i titulació de l'alumnat. Així mateix, s'estableixen les mesures d'atenció a la diversitat que permetin garantir una educació tan personalitzada com sigui possible, i es posa l'èmfasi en els programes de reforç de la capacitats bàsiques i en l'increment, a quart curs de l'etapa, de l'espai d'opcionalitat perquè els alumnes i les alumnes puguin escollir, a través de l'oportuna informació i orientació, les opcions que s'ajustin més als seus interessos educatius. El Reial decret també determina les condicions en què es pot fer la diversificació del currículum des del tercer curs de l'educació secundària obligatòria, perquè l'alumnat que ho requereixi pugui assolir els objectius educatius de l'etapa amb una metodologia específica, a través d'una organització de continguts, activitats i, si s'escau, de matèries diferents de les establertes amb caràcter general.

Els programes de qualificació professional inicial destinats a l'alumnat que no hagi obtingut el títol de graduat en educació secundària obligatòria suposen, a més de la possibilitat que els qui els cursin assoleixin una determinada competència professional, l'opció d'obtenir aquest títol, a través de la superació d'uns mòduls de caràcter voluntari. Per això, es recullen en aquest Reial decret l'organització dels mòduls conduents a la titulació i els corresponents referents curriculars dels àmbits que els componen.

Així mateix, s'estableixen els principis de l'organització de l'educació secundària obligatòria per a persones adultes, per afavorir la flexibilitat en l'adquisició del títol de graduat en educació secundària obligatòria i facilitar la mobilitat geogràfica dels qui la cursin.

Finalment, es regula la realització d'una avaluació de diagnòstic en finalitzar el segon curs de l'educació secundària obligatòria. Aquesta avaluació té caràcter formatiu i orientador, amb la finalitat de col·laborar en l'anàlisi dels processos d'aprenentatge de cada alumne i dels processos d'ensenyament de cada centre i permet adoptar les mesures pertinents de millora abans que l'alumnat finalitzi l'educació secundària obligatòria.

En el procés d'elaboració d'aquest Reial decret han estat consultades les comunitats autònomes i n'han emès informe el Consell Escolar de l'Estat i el Ministeri d'Administracions Públiques.

En virtut d'això, a proposta de la ministra d'Educació i Ciència, d'acord amb el Consell d'Estat i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres a la reunió del dia 29 de desembre de 2006,

DISPOSO:

Article 1. *Principis generals.*

1. L'etapa d'educació secundària obligatòria té caràcter obligatori i gratuït, i constitueix, juntament amb l'educació primària, l'educació bàsica. Comprèn quatre cursos acadèmics, que se segueixen ordinàriament entre els dotze i els setze anys d'edat. Amb caràcter general, els alumnes i les alumnes tenen dret a romandre en règim