

I. DISPOSICIONS GENERALS

MINISTERI DE LA PRESIDÈNCIA

5671 *Ordre PRE/941/2013, de 24 de maig, per la qual s'introdueixen modificacions de caràcter tècnic en el Reglament de circulació aèria, aprovat pel Reial decret 57/2002, de 18 de gener, relatives al sistema global de navegació per satèl·lit (GNSS).*

El Reglament de circulació aèria, aprovat pel Reial decret 57/2002, de 18 de gener, ha estat objecte de diverses modificacions derivades dels canvis introduïts per l'Organització d'Aviació Civil Internacional (OACI) en els annexos i documents al Conveni internacional d'aviació civil, signat a Chicago el 7 de desembre de 1944, i de la necessitat d'adaptar les operacions de vol a les innovacions tècniques produïdes en matèria d'aeronavegació.

La disposició final primera del Reial decret 57/2002, de 18 de gener, faculta els ministres de Foment i Defensa per introduir, amb l'informe previ de la Comissió Interministerial entre Defensa i Foment (CIDEFO), les modificacions de caràcter tècnic necessàries per adaptar les operacions de vol a les innovacions tècniques que es produeixen i especialment al que disposa la normativa que contenen els annexos OACI i els tractats i convenis internacionals de què Espanya sigui part.

Avui dia cal actualitzar el Reglament de circulació aèria per introduir-hi les modificacions necessàries per assegurar la implantació correcta de la navegació per satèl·lit, el denominat sistema global de navegació per satèl·lit (d'ara endavant, GNSS).

Així, s'incorporen, degudament adaptades, les esmenes als procediments per als serveis de navegació aèria, gestió del trànsit aeri (PANS-ATM), recollits en la 15a edició del Document 4444 de l'OACI, relatives, entre altres, al format NOTAM i a la inclusió en les publicacions d'informació aeronàutica dels elements GNSS que proporcionen servei de navegació per a les operacions en ruta, així com per als procediments d'àrea terminal i aproximació per instruments en aeròdroms i en heliports; s'hi afegeix la identificació del proveïdor de serveis SBAS, i s'incorporen les mínimes de separació longitudinal basades en GNSS a les existents basades en DME. Així mateix, s'actualitza la informació relativa a emergències, perills i errades de l'equip per tenir en compte la degradació de les dades font relatives a la posició de les aeronaus i s'actualitza la fraseologia per indicar l'estat operacional de GBAS i SBAS a la llista existent d'ajudes visuals i no visuals.

A més, de conformitat amb l'esmena 46 a l'annex 11 al Conveni internacional d'aviació civil relatiu als serveis de trànsit aeri, se suprimeix l'adjunt 6 de l'apèndix N, s'alinea la terminologia de performance de navegació requerida (RNP) i la navegació d'àrea (RNAV) amb la terminologia de la navegació basada en performance (PBN), fent ús de l'última terminologia GNSS.

Amb això es realitza una actualització dels procediments relacionats amb la gestió de la seguretat dels serveis de trànsit aeri.

Aquesta modificació puntual del Reglament de circulació aèria s'adopta per raons d'urgència en l'actualització dels procediments i en la consideració que les actualitzacions introduïdes no es veuen afectades pel Reglament (UE) núm. 965/2012, de la Comissió, de 5 d'octubre de 2012, pel qual s'estableixen requisits tècnics i procediments administratius en relació amb les operacions aèries en virtut del Reglament (CE) 216/2008, del Parlament Europeu i del Consell, i el Reglament d'Execució (UE) núm. 923/2012, de la Comissió, de 26 de setembre de 2012, pel qual s'estableixen el Reglament de l'aire i disposicions operatives comunes per als serveis i procediments de navegació aèria, i pel qual es modifiquen el Reglament d'execució (UE) núm. 1035/2011 i els reglaments (CE) núm. 1265/2007, (CE) núm. 1794/2006, (CE) núm. 730/2006, (CE) núm. 1033/2006 i (UE) núm. 255/2010, i sense perjudici de l'adaptació d'aquest Reglament de circulació aèria a aquestes normes comunitàries.

En l'elaboració d'aquesta Ordre han estat escoltats els sectors afectats, i ha estat informada per la Comissió Interministerial entre Defensa i Foment.

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 la circulació aèria (d'ara endavant, RCA) aprovat pel Reial decret 57/2002, de 18 de gener.*

S'introdueixen en el Reglament de circulació aèria, aprovat pel Reial decret 57/2002, de 18 de gener, les modificacions que s'indiquen a continuació. Les notes que s'hi inclouen tenen un caràcter merament explicatiu:

U. El llibre primer, capítol 1, queda modificat en els termes següents:

1. S'hi inclouen les definicions següents:

«Control d'aflluència: Mesures encaminades a regular el trànsit dins un espai aeri determinat, durant una ruta determinada, o amb destinació a un aeròdrom determinat, per tal d'aprofitar al màxim l'espai aeri.

Control per procediments: Terme emprat per indicar que, per subministrar el servei de control de trànsit aeri, no es requereix la informació que es deriva d'un sistema de vigilància ATS.

Dependència de control d'aproximació: Dependència establerta per facilitar el servei de control de trànsit aeri als vols controlats que arribin a un o més aeròdroms o que en surtin.

Direcció d'aeronau: Combinació única de 24 bits que es pot assignar a una aeronau per a les finalitats de les comunicacions aeroterrestres, la navegació i la vigilància.

Especificació per a la navegació: Conjunt de requisits relatius a l'aeronau i a la tripulació de vol necessari per donar suport a les operacions de la navegació basada en la performance dins un espai aeri definit. Hi ha dues classes d'especificacions per a la navegació:

a) Especificació per a la performance de navegació requerida (RNP): Especificació per a la navegació basada en la navegació d'àrea que inclou el requisit de control i alerta de la performance, designada per mitjà del prefix RNP; per ex. RNP 4, RNP APCH.

b) Especificació per a la navegació d'àrea (RNAV): Especificació per a la navegació basada en la navegació d'àrea que no inclou el requisit de control i alerta de la performance, designada per mitjà del prefix RNAV; per exemple, RNAV 5, RNAV 1.

Nota 1. El Manual sobre la navegació basada en la performance (PBN) (Doc. 9613 d'OACI), volum II, conté directrius detallades sobre les especificacions per a la navegació.

Nota 2. El terme RNP, definit anteriorment com a "declaració de la performance de navegació necessària per operar dins un espai aeri definit", s'ha retirat del Reglament de la circulació aèria, atès que el concepte de RNP ha estat reemplaçat pel concepte de PBN. El terme RNP només s'utilitza ara en el context d'especificacions de navegació que requereixen vigilància de la performance i alerta; per exemple, RNP 4 es refereix a l'aeronau i als requisits operacionals, compresa una performance lateral de 4 NM, amb la vigilància de performance i alerta a bord que es descriuen en el Doc. 9613 d'OACI.

Guia vectorial: Subministrament a les aeronaus d'una guia per a la navegació en forma de rumbos específics basats en l'ús d'un sistema de vigilància ATS.

Identificació: Situació que existeix quan la indicació de posició d'una determinada aeronau es veu en una presentació de la situació i s'identifica positivament.

Indicació de la posició: Indicació visual, en una presentació de la situació, en forma asimbòlica o simbòlica, de la posició d'una aeronau, un vehicle d'aeròdrom o un altre objecte.

Navegació basada en la performance (PBN): Requisits per a la navegació d'àrea basada en la performance que s'apliquen a les aeronaus que realitzen operacions en una ruta ATS, en un procediment d'aproximació per instruments o en un espai aeri designat.

Nota. Els requisits de performance s'expressen en les especificacions per a la navegació (especificacions RNAV, especificacions RNP) en funció de la precisió, integritat, continuïtat, disponibilitat i funcionalitat necessàries per a l'operació proposada en el context d'un concepte per a un espai aeri particular.

Performance de comunicació requerida (RCP): Declaració dels requisits de performance per a comunicacions operacionals en relació amb funcions ATM específiques

Processament de dades: Sèrie sistemàtica d'operacions realitzada amb les dades.

Nota. Les operacions poden ser intercalació, classificació, càlcul o qualsevol altra transformació o ordenació, per tal d'obtenir o revisar informació, o de modificar-ne la representació.

Punt comú: Punt sobre la superfície de la Terra comú a les derrotes de dues aeronaus, que s'utilitza com a base per a l'aplicació de separació (p. ex., punt significatiu, punt de recorregut, ajuda per a la navegació aèria, punt de referència).

Punt crític: Lloc de l'àrea de moviment d'un aeròdrom amb antecedents o risc potencial de col·lisió o d'incursió en la pista, i en què cal que pilots i conductors prestin la màxima atenció.

Separació basada en els procediments: Separació utilitzada en proporcionar control per procediments.

Servei de vigilància ATS: Terme emprat per referir-se a un servei proporcionat directament mitjançant un sistema de vigilància ATS.

Sistema de gestió de la seguretat operacional (SMS): Enfocament sistemàtic per a la gestió de la seguretat operacional, que inclou l'estructura orgànica, línies de responsabilitat, polítiques i procediments necessaris.

Sistema de gestió del trànsit aeri: Sistema que proporciona ATM mitjançant la integració de recursos humans, informació, tecnologia, instal·lacions i serveis, en col·laboració, amb el suport de comunicacions, navegació i vigilància basades en terra, aire i/o en l'espai.

Sistema de vigilància ATS: Terme genèric que significa, segons el cas, ADS-B, PSR, SSR o qualsevol sistema similar basat en terra que permet la identificació d'aeronaus.

Nota. Un sistema similar basat en terra és aquell per al qual s'ha comprovat, mitjançant avaluació o una altra metodologia comparativa, que els nivells de seguretat operacional i de performance són iguals o millors que els corresponents als SSR de monoimpuls.

Supervisió de la trajectòria de vol: Lloc de treball de sistemes de vigilància ATS per proporcionar a les aeronaus informació i assessorament sobre desviacions significatives pel que fa a la trajectòria nominal de vol, incloses les desviacions respecte dels termes de les autoritzacions del control de trànsit aeri atorgades.

Nota. Algunes aplicacions poden requerir una tecnologia específica, per exemple radar, per donar suport a la funció de supervisió de la trajectòria de vol.

Tipus de RCP: Un indicador, per exemple, RCP 240, que representa els valors assignats als paràmetres RCP per al temps, la continuïtat, la disponibilitat i la integritat de les transaccions de comunicació.»

2. Es modifiquen les definicions que s'assenyalen a continuació, que queden redactades de la manera següent:

«Contacte radar: Situació que existeix quan la posició radar d'una determinada aeronau es veu i s'identifica en una presentació de la situació.

Presentació de la situació: Visualització electrònica de la posició i el moviment de l'aeronau i la resta d'informació que es requereixi.

Procediment d'aproximació per instruments (IAP): Sèrie de maniobres predeterminades realitzades per referència als instruments de bord, amb protecció específica contra els obstacles des del punt de referència d'aproximació inicial, o, quan sigui el cas, des de l'inici d'una ruta definida d'arribada fins a un punt a partir del qual sigui possible fer l'aterratge; i, després, si aquest no es realitza, fins a una posició en què s'apliquin els criteris de circuits d'espera o de marge de franqueig d'obstacles en ruta. Els procediments d'aproximació per instruments es classifiquen d'aquesta manera:

Procediment d'aproximació amb guia vertical (APV): Procediment d'aproximació per instruments en què s'utilitza guia lateral i vertical, però que no satisfà els requisits establerts per a les operacions d'aproximació i aterratge de precisió.

Procediment d'aproximació de precisió (PA): Procediment d'aproximació per instruments en què s'utilitza guia lateral i vertical de precisió amb els mínims determinats per la categoria d'operació.

Nota. Guia lateral i vertical es refereix a la guia proporcionada, ja sigui per:

- a) una ajuda terrestre per a la navegació, o bé
- b) una base de dades de navegació generada per ordinador.

Procediment d'aproximació que no és de precisió (NPA): Procediment d'aproximació per instruments en què s'utilitza una guia lateral però no una guia vertical.

Símbol de la posició: Indicació visual, en forma simbòlica, en una presentació de la situació, de la posició d'una aeronau, un vehicle d'aeròdrom o un altre objecte que s'obtingui després de processar automàticament les dades sobre la posició que es derivin de qualsevol font.»

3. S'eliminen les definicions «identificació radar», «indicació de posició radar», «procediment d'aproximació de precisió» i «performance de navegació requerida (RNP)».

Dos. El llibre primer, capítol 2, Abreviatures, queda modificat en els termes següents:

1. S'hi inclouen les abreviatures següents:

«PBN: Navegació basada en la performance.
RCP: Performance de comunicació requerida.
RNP: Especificació per a la performance de navegació requerida.»

2. Se suprimeixen les abreviatures «LLZ», localitzador, i «RPI», indicació de posició radar.

3. Es modifica l'abreviatura «LOC» que passa a estar redactada en els termes següents:

«LOC Localitzador i local o localment o emplaçament situat o situat.»

Tres. El llibre tercer, capítol 2, queda modificat en els termes següents:

1. Es modifica l'apartat 3.2.5.2.3, que passa a tenir la redacció següent:

«3.2.5.2.3 Aeròdroms controlats.

Es designen aeròdroms controlats els aeròdroms en què es determini que s'ha de facilitar servei de control de trànsit aeri al trànsit d'aquests.»

2. Els apartats 3.2.7.5, 3.2.7.5.1, 3.2.7.5.2 i 3.2.7.5.3 passen a quedar redactats en els termes següents:

«3.2.7.5 Planificació de vol.

3.2.7.5.1 Els explotadors d'aeronaus aprovades per a operacions B-RNAV han d'incloure en el pla de vol la disponibilitat de l'equip i les capacitats pertinents per a RNAV 5.

Nota 1. Les aprovacions RNAV 5 i B-RNAV són aprovacions equivalents.

Nota 2. Si l'aeronau està aprovada per a RNAV 5 no és necessari inserir informació addicional en el pla de vol per indicar que l'aeronau està aprovada per a B-RNAV.

3.2.7.5.2 Els explotadors d'aeronaus aprovades per a operacions P-RNAV que no utilitzin únicament el VOR/DME per determinar la posició han d'indicar en el pla de vol la disponibilitat de l'equip i les capacitats pertinents per a RNAV 1.

Nota 1. Les aprovacions P-RNAV, llevat de les associades a aeronaus que utilitzen el VOR/DME únicament per a determinar la posició, i les aprovacions RNAV 1 són aprovacions equivalents.

Nota 2. Si l'aeronau està aprovada per a RNAV 1 no és necessari inserir informació addicional en el pla de vol per indicar que l'aeronau està aprovada per a P-RNAV.

3.2.7.5.3 Els explotadors d'aeronaus amb aprovació P-RNAV, que usin el VOR/DME únicament per determinar la posició, han d'inserir la lletra Z en l'ítem 10 del pla de vol i el descriptor EURPRNAV en l'ítem 18 del pla de vol, precedit de l'indicador NAV/.»

3. Se suprimeix l'apartat 3.2.7.5.4.

4. Es modifica l'apartat 3.2.11.5, que queda redactat de la manera següent:

«3.2.11.5 Les rutes normalitzades de sortida i d'arribada, així com els procediments connexos, s'han d'identificar de conformitat amb els principis exposats en l'adjunt 3 de l'apèndix N.

Nota 1. En el Manual de planificació de serveis de trànsit aeri (Doc. 9426 d'OACI) figura un text d'orientació relatiu a l'establiment de rutes ATS.

Nota 2. En l'adjunt 5 de l'apèndix N s'inclouen textos d'orientació sobre l'establiment de rutes ATS definides per VOR.»

5. Es modifica l'apartat 3.2.13.1, que queda redactat en els termes següents:

«3.2.13.1 S'han d'establir punts significatius per tal de definir una ruta ATS o un procediment d'aproximació per instruments i/o en relació amb els requisits dels serveis de trànsit aeri, per a informació relativa a la marxa de les aeronaus en vol.»

Quatre. El llibre quart, capítol 2, queda modificat en els termes següents:

1. Es modifica l'apartat 4.2.8.1.3, que queda redactat de la manera següent:

«4.2.8.1.3 Els explotadors i les dependències dels serveis de trànsit aeri han d'observar:

a) les instruccions per omplir els formularis de pla de vol i els de les llistes de plans de vol repetitius que figuren en l'apèndix A, i

b) qualsevol restricció que es determini en les publicacions d'informació aeronàutica (AIP).

Les instruccions per completar el formulari de pla de vol donades en l'apèndix A s'han d'imprimir en el dors de la tapa del bloc de formularis, i s'han d'exhibir a les sales on es donen les instruccions d'última hora (exposicions verbals).»

2. S'hi inclou un nou apartat 4.2.8.2.1.1, que passa a quedar redactat de la manera següent, i els apartats 4.2.8.2.1.1 i 4.2.8.2.1.2, respectivament, es renumeren com a apartats 4.2.8.2.1.2 i 4.2.8.2.1.3:

«4.2.8.2.1.1 Els plans de vol no es poden presentar amb més de 120 hores d'antelació pel que fa a l'hora prevista de falques fora.»

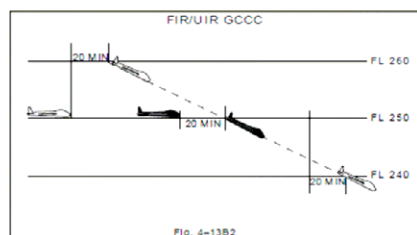
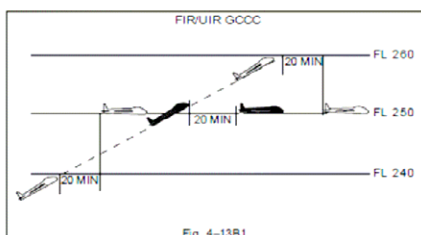
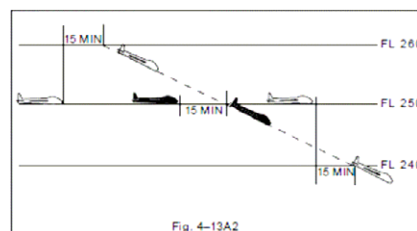
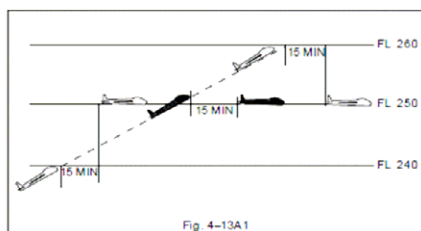
Cinc. El llibre quart, capítol 3, queda modificat en els termes següents:

1. Es modifica l'apartat 4.3.8.2.2.1, que queda redactat de la manera següent:

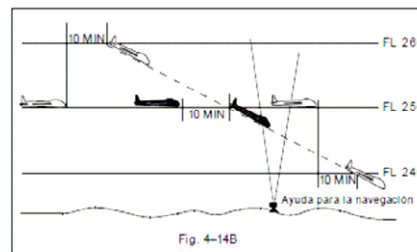
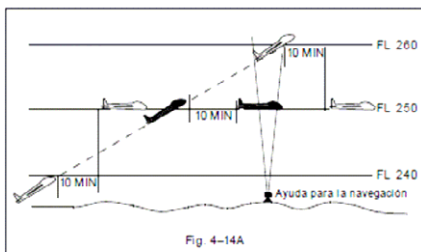
«4.3.8.2.2.1 Trànsit que segueix la mateixa derrota.

Quan una aeronau hagi de creuar el nivell d'una altra aeronau que segueix la mateixa derrota, s'ha d'establir la separació longitudinal mínima següent:

a) quinze minuts (vegeu fig. 4-13A1, 4-13A2), vint minuts en la FIR/UIR Canàries (vegeu la figura 4-13B1, 4-13B2), quan no hi hagi separació vertical, o



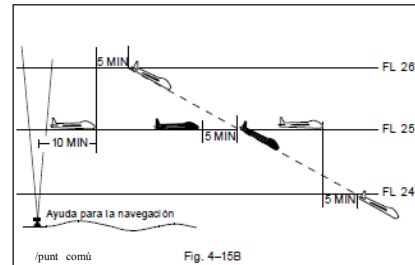
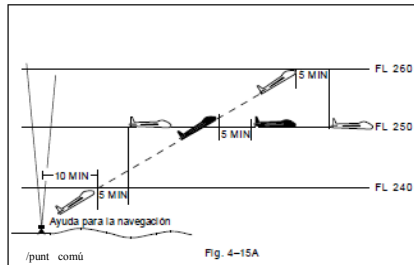
b) deu minuts quan no hi hagi separació vertical, però aquesta separació únicament s'autoritza on les ajudes per a la navegació basada en terra o el GNSS permetin determinar freqüentment la posició i la velocitat (vegeu la figura 4-14A i 4-14B), o



c) cinc minuts quan no hi hagi separació vertical, sempre que:

1r El canvi de nivell s'iniciï dins de deu minuts a partir del moment en què la segona aeronau ha notificat que es troba sobre un punt comú que s'ha d'obtenir de les ajudes per a la navegació basada en terra o del GNSS, i

2n Quan s'expedeixi l'autorització mitjançant una comunicació per part de tercers o CPDLC, s'hi afegeixi una restricció a l'autorització per assegurar que es compleix la condició de 10 minuts (vegeu la figura 4-15A i 4-15B).



Per tal de facilitar l'aplicació del procediment quan s'ha de fer un canvi de nivell considerable, es pot autoritzar, a l'aeronau que descendeix, a volar a un nivell convenient sobre l'aeronau que estigui més baixa, o es pot autoritzar l'aeronau que puja a volar a un nivell convenient per sota de l'aeronau que estigui més alta, per tal de permetre una altra verificació de la separació que s'obindrà quan no hi hagi separació vertical.»

2. Es modifiquen els apartats 4.3.8.3, 4.3.8.3.1, 4.3.8.3.1.1, 4.3.8.3.1.1.1, 4.3.8.3.1.1.2 i 4.3.8.3.1.2, i s'hi afegeixen dos nous apartats, 4.3.8.3.1.2.1 i 4.3.8.3.1.2.2, que queden redactats de la manera següent:

«4.3.8.3 Mínimes de separació longitudinal basades en equip DME i/o en el GNSS.

Nota. Quan s'utilitza l'expressió "en la derrota" en les disposicions relatives a l'aplicació de les mínimes de separació longitudinal utilitzant el DME i/o el GNSS, significa que l'aeronau està volant ja sigui directament en apropament a l'estació / punt de recorregut o directament en allunyament de l'estació / punt de recorregut.

4.3.8.3.1 La separació s'ha d'establir mantenint almenys la distància o les distàncies especificades entre posicions d'aeronaus, que es notifiquin per referència al DME juntament amb altres ajudes per a la navegació apropiada i/o al GNSS. Aquest tipus de separació s'ha d'aplicar entre dues aeronaus que utilitzin DME, o dues aeronaus que utilitzin GNSS, o entre una aeronau que utilitzi DME i una aeronau que utilitzi GNSS. S'ha de mantenir comunicació directa entre el controlador i el pilot mentre s'utilitza aquesta separació.

En aplicar aquestes mínimes de separació entre qualssevol aeronaus amb mitjans de navegació d'àrea, els controladors han de sol·licitar específicament la distància derivada del GNSS.

Nota 1. Amb el propòsit d'aplicar les mínimes de separació basades en el GNSS, la distància derivada d'un sistema integrat de navegació en què s'incorporen dades GNSS es considera equivalent a la distància GNSS.

Nota 2. Entre les raons per les quals un pilot pot tenir la impossibilitat de proporcionar informació sobre la distància GNSS figuren: un equip inadequat a bord, falta d'alimentació de dades GNSS en un sistema integrat de navegació o pèrdua de la integritat del GNSS.

4.3.8.3.1.1 Aeronaus al mateix nivell de creuer.

4.3.8.3.1.1.1 Aeronaus que segueixen la mateixa derrota:

a) 37 km (20 NM), sempre que:

1r Cada aeronau utilitzi:

- i) les mateixes estacions DME “en la derrota” quan les dues aeronaus utilitzin DME; o
- ii) una estació DME “en la derrota” i un punt de recorregut en un emplaçament comú quan una aeronau utilitzi DME i l'altra, GNSS; o
- iii) el mateix punt de recorregut, quan les dues aeronaus utilitzin GNSS; i

2n La separació es verifiqui per mitjà de lectures DME i/o GNSS simultànies des de les aeronaus, a intervals freqüents per assegurar que no s'infringeix la separació mínima (vegeu la figura 4-19A);

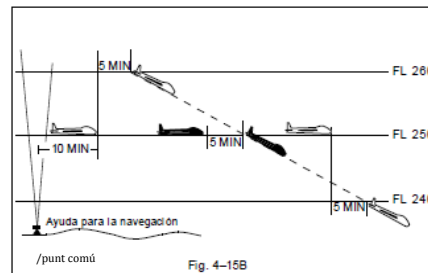
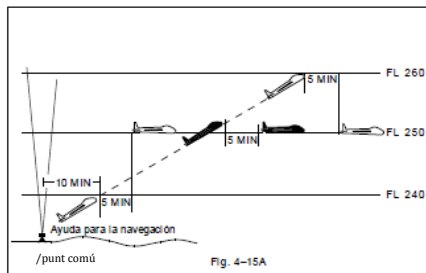
b) 19 km (10 NM), sempre que:

1r L'aeronau que va davant mantingui una velocitat veritable que excedeixi de 37 km/h (20 kt) o més la de l'aeronau que segueix.

2n Cada aeronau utilitzi:

- i) les mateixes estacions DME “en la derrota” quan les dues aeronaus utilitzin DME; o
- ii) una estació DME “en la derrota” i un punt de recorregut en un emplaçament comú quan una aeronau utilitzi DME i l'altra, GNSS; o
- iii) el mateix punt de recorregut, quan les dues aeronaus utilitzin GNSS; i

3r La separació es verifiqui per mitjà de lectures DME i/o GNSS simultànies des de les aeronaus, als intervals que siguin necessaris per assegurar que s'estableix la separació mínima i que aquesta no s'infringeix (vegeu la figura 4-19B).



4.3.8.3.1.1.2 Aeronaus que segueixen derrotes que s'encreuen.

La separació longitudinal prescrita a 4.3.8.3.1.1.1 també s'ha d'aplicar amb la condició que cada aeronau notifiqui a quina distància es troba de l'estació DME i/o d'un punt de recorregut en un emplaçament comú o del mateix punt de recorregut situat en el punt on s'encreuen les derrotes i que l'angle relatiu entre les derrotes sigui inferior a 90° (vegeu les figures 4-20A i 4-20B).

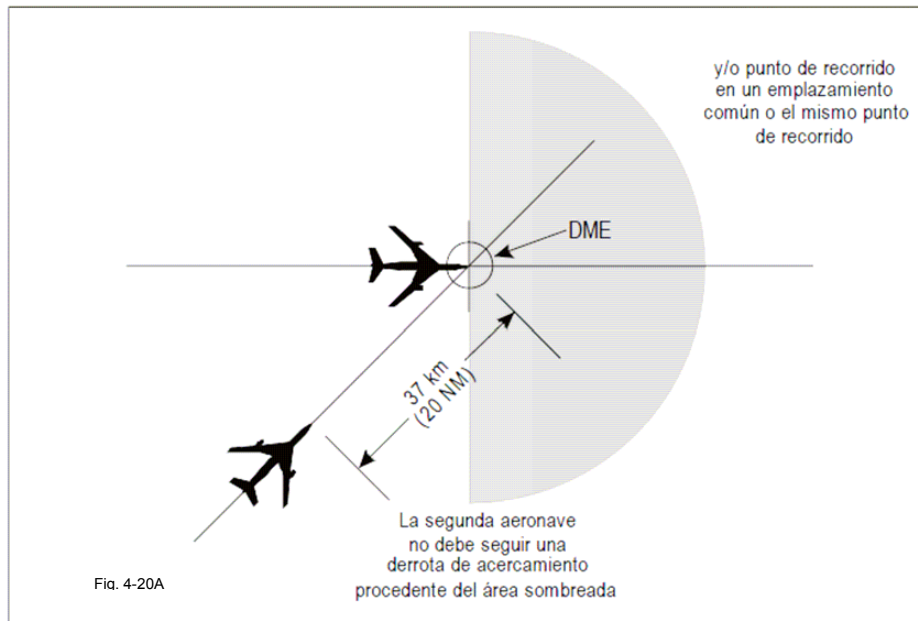


Figura 4-20A. Separació de 37 km (20 NM) basada en DME i/o en GNSS entre aeronaus per derrotes que s'encreuen i al mateix nivell.

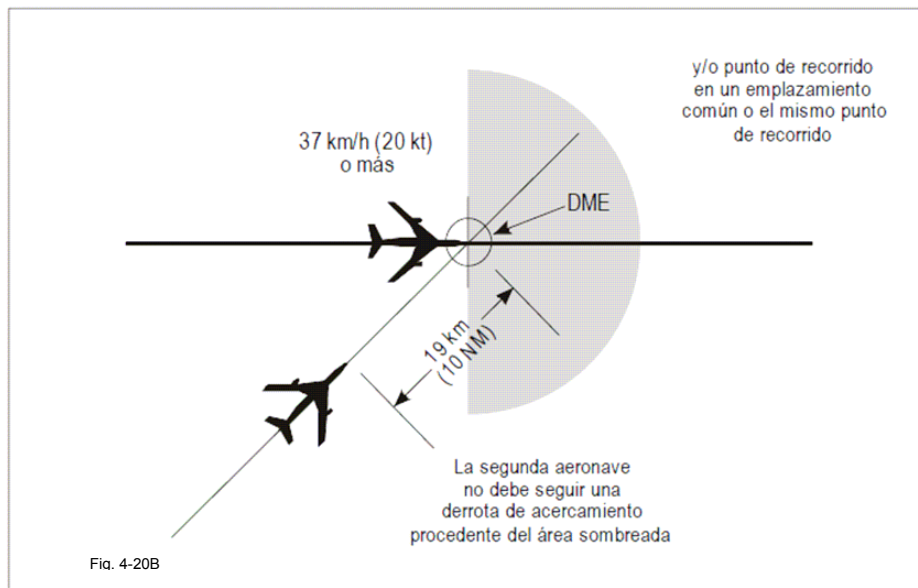


Figura 4-20B. Separació de 19 km (10 NM) basada en DME i/o en GNSS entre aeronaus per derrotes que s'encreuen i al mateix nivell.

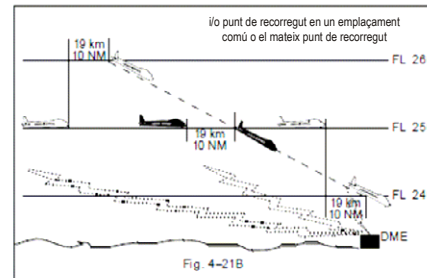
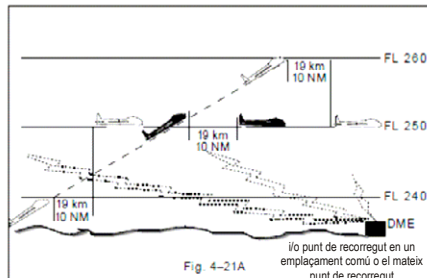
4.3.8.3.1.2. Aeronaus en ascens i descens.

4.3.8.3.1.2.1 Aeronaus en la mateixa derrota: 19 km (10 NM), quan no hi hagi separació vertical, sempre que:

a) Cada aeronau utilitzi:

1r Les mateixes estacions DME "en la derrota" quan les dues aeronaus utilitzin DME; o

- 2n Una estació DME “en la derrota” i un punt de recorregut en un emplaçament comú quan una aeronau utilitzi DME i l'altra, GNSS; o
- 3r El mateix punt de recorregut, quan les dues aeronaus utilitzin GNSS; i
- b) Una aeronau mantingui un nivell mentre no hi hagi separació vertical; i
- c) S'estableixi la separació per mitjà de lectures DME i/o GNSS simultànies obtingudes des de les aeronaus (vegeu les figures 4-21A i 4-21B).



Nota. Per tal de facilitar l'aplicació del procediment quan hi hagi un canvi de nivell considerable, es pot autoritzar l'aeronau que descendeix a volar fins a un nivell convenient sobre l'aeronau que estigui més baixa, o es pot autoritzar l'aeronau que puja a volar fins a un nivell convenient per sota de l'aeronau que estigui més alta, per tal de poder verificar novament la separació que s'obté quan no hi hagi separació vertical.

4.3.8.3.1.2.2 Aeronaus que segueixen derrotes oposades. Es pot autoritzar les aeronaus que utilitzin DME “en la derrota” i/o un punt de recorregut en un emplaçament comú o el mateix punt de recorregut que ascendeixin o descendeixin a través dels nivells ocupats per altres aeronaus que utilitzin DME en la derrota i/o un punt de recorregut en un emplaçament comú o el mateix punt de recorregut, sempre que s'hagi determinat amb certesa que les aeronaus s'han encreuat i es troben separades per una distància d'almenys 10 NM, o un altre valor que prescrigui el proveïdor designat per a la prestació de serveis de trànsit aeri, amb l'avaluació prèvia de la seguretat, i acceptat per l'autoritat competent.»

3. Es modifica l'apartat 4.3.8.6, que passa a tenir la redacció següent:

«4.3.8.6. Mínima de separació longitudinal basada en distància utilitzant RNAV en què s'especifiqui RNP.

Nota. S'inclouen textos d'orientació en el Manual de navegació basada en la performance (PBN), Doc. 9613 d'OACI, el Manual de planificació de serveis de trànsit aeri, Doc. 9426 d'OACI, i el Manual sobre la metodologia de planificació de l'espai aeri per determinar les mínimes de separació, Doc. 9689 d'OACI.

Sis. El llibre quart, capítol 6, queda modificat en els termes següents:

1. Es modifica el 4.6.8.5, que passa a quedar redactat de la manera següent:

«4.6.8.5 Degradació de les dades font relatives a la posició de les aeronaus.

Per tal de reduir l'impacte de la degradació de les dades font relatives a la posició de les aeronaus, per exemple, una interrupció del servei de vigilància autònoma de la integritat en el receptor (RAIM) per al sistema GNSS, el proveïdor designat per a la prestació de serveis de trànsit aeri ha d'establir procediments de contingència que han de seguir els llocs de control i les dependències ATC en cas de degradació de les dades.»

2. Se suprimeixen els apartats 4.6.8.5.1, 4.6.8.5.2 i 4.6.8.5.3.

3. S'hi afegeixen els apartats 4.6.8.6, 4.6.8.6.1 i 4.6.8.6.2, amb la redacció següent:

«4.6.8.6. Fallada de l'equip de ràdio en terra.

4.6.8.6.1 En cas de fallada total de l'equip de ràdio en terra utilitzat per al control, el controlador, llevat que pugui seguir subministrant servei de vigilància ATS per mitjà d'altres canals de comunicació disponibles, ha de procedir tal com s'indica a continuació:

a) Ha d'informar sense demora a tots els llocs de control o dependències ATC adjacents, segons que correspongui, sobre la fallada.

b) Ha de mantenir aquestes posicions o dependències al corrent de la situació del trànsit vigent.

c) Ha de demanar la seva assistència, pel que fa a aeronaus que puguin establir comunicacions amb aquestes posicions o dependències, per establir separació radar o no radar i mantenir el control de les aeronaus, i

d) Ha de donar instruccions a les posicions de control o dependències ATC adjacents perquè mantinguin en espera o modifiquin la ruta de tots els vols controlats que estiguin fora de l'àrea de responsabilitat de la posició o dependència ATC que hagi experimentat la fallada fins al moment que es pugui reprendre el subministrament de serveis normals.

4.6.8.6.2 Perquè disminueixi l'impacte d'una fallada completa de l'equip de ràdio en terra en la seguretat del trànsit aeri, el proveïdor designat per a la prestació de serveis de trànsit aeri ha d'establir procediments de contingència que han de seguir les posicions de control i dependències ATC en cas que s'esdevinguin aquestes fallades. Quan sigui viable i practicable, en aquests procediments de contingència s'ha de preveure la delegació de control a un lloc de control, o a una dependència ATC adjacent, perquè es pugui proporcionar tan aviat com sigui possible un nivell mínim de serveis, després de la fallada de l'equip de ràdio en terra i fins que es puguin reprendre les operacions normals.»

Set. El llibre quart, capítol 9, queda modificat de la manera següent:

1. Es modifica l'apartat 4.9.4.2.2.2.5, que passa a tenir la redacció següent:

«4.9.4.2.2.2.5 Normalment, els missatges FPL es transmeten immediatament després de la presentació del pla de vol. Si un pla de vol es presenta amb més de 24 hores d'anticipació respecte de l'hora prevista de falques fora del vol al qual es refereix, la data de sortida del vol s'ha d'inserir en la casella 18 del pla de vol.»

2. Es modifica l'apartat 4.9.4.2.2.4.1, que queda redactat de la manera següent:

«4.9.4.2.2.4.1 En general, quan s'hagi d'efectuar un canvi de les dades bàsiques del pla de vol dels FPL o RPL transmesos anteriorment, s'ha de transmetre un missatge CHG. El missatge CHG s'ha d'enviar a tots els destinataris de dades bàsiques del pla de vol que estiguin afectats pel canvi (vegeu a 4.9.4.2.2.5.3. els casos en què per modificar certes dades bàsiques del pla de vol s'ha de cancel·lar el pla de vol i presentar-ne un de nou).

Les dades pertinents del pla de vol bàsic modificat s'han de proporcionar a les entitats afectades que no les hagin rebut prèviament.»

3. Es modifica l'apartat 4.9.4.3.4, que queda redactat de la manera següent:

«4.9.4.3.4 Missatges que contenen informació sobre les condicions dels aeròdroms.

Les normes pel que fa a la publicació d'informació sobre les condicions dels aeròdroms figuren en el capítol 5, apartat 4.5.5.8 i els seus subapartats 4.5.5.8.1 a 4.5.5.8.3, tots dos inclosos.»

Vuit. El llibre quart, capítol 10, queda modificat de la manera següent:

Es modifica l'apartat 4.10.3.1.10, que queda redactat de la manera següent:

«4.10.3.1.10 Estat de funcionament de les ajudes visuals i no visuals.

a) (especifiqueu-hi ajuda visual o no visual) PISTA (número) (descripció del defecte);	a) (specify visual or non-visual aid) RrUNWAY (number) (description of deficiency);
b) (tipus d') IL·LUMINACIÓ (classe d'avaría);	b) (type) LIGHTING (unserviceability);
c) CATEGORIA GBAS/SBAS/MLS/ILS (categoria) (condicions del servei);	c) GBAS/SBAS/MLS/ILS CATEGORY (category) (serviceability state);
d) IL·LUMINACIÓ DELS CARRERS DE RODADA (descripció del defecte);	d) TAXIWAY LIGHTING (description of deficiency);
e) (tipus d'indicador visual de pendent de aproximació) PISTA (número) (descripció del defecte);	e) (type of visual approach slope indicator) RUNWAY (number) (description of deficiency);
f) FONT SECUNDÀRIA D'ENERGIA NO DISPONIBLE.	f) SECONDARY POWER SUPPLY NOT AVAILABLE»

Nou. El llibre vuitè, capítol 10, queda modificat de la manera següent:

1. En l'apartat 8.10.2.3 es modifiquen les notes que figuren al final del contingut dels epígrafs ENR 3.1, Rutes ATS inferiors; ENR 3.2, Rutes ATS superiors; ENR 3.3, Rutes de navegació d'àrea, i ENR 3.4, Rutes per a helicòpters. Totes passen a quedar redactades en els termes següents:

«Nota. En relació amb l'apèndix N, adjunt 1, i amb finalitats de planificació de vols, no es considera que l'especificació de navegació sigui una part integrant del designador de ruta».

2. En el 8.10.2.4 s'introdueix un nou epígraf que es numera com a ENR 4.3, i es renumeren els epígrafs ENR 4.3 i ENR 4.4, respectivament, com a ENR 4.4 i ENR 4.5, amb la redacció següent:

«ENR 4.3 Sistema mundial de navegació per satèl·lit (GNSS).

Una llista i la descripció dels elements del sistema mundial de navegació per satèl·lit (GNSS) que proporcionen el servei de navegació establerts per a les operacions en ruta i disposats alfabèticament pel nom de l'element, incloent-hi:

- 1) Nom de l'element GNSS (GPS, GLONASS, EGNOS, MSAS, WAAS, etc.).
- 2) Freqüència/es, segons que correspongui.
- 3) Coordenades geogràfiques en graus, minuts i segons a la zona de servei i la zona de cobertura nominal; i
- 4) Observacions.

En la columna corresponent a les observacions s'ha d'indicar el nom de l'entitat explotadora de la instal·lació.»

3. En l'apartat 8.10.3.2 es modifica l'epígraf AD 2.19, que passa a tenir la redacció següent:

«****AD 2.19. Radioajudes per a la navegació i l'aterratge.

Descripció detallada de les radioajudes per a la navegació i l'aterratge relacionades amb l'aproximació per instruments i els procediments d'àrea terminal en l'aeròdrom, que comprengui:

- 1) El tipus d'ajuda, la variació magnètica arrodonida al grau més proper, segons que correspongui, i el tipus d'operació recolzada per a ILS/MLS, GNSS

bàsic, SBAS i GBAS i, en el cas del VOR/ILS/MLS, la declinació de l'estació arrodonida al grau més proper, utilitzada per a l'alineació tècnica de l'ajuda.

- 2) La identificació, si es requereix.
- 3) La freqüència o les freqüències, segons que correspongui.
- 4) Les hores de funcionament, segons que correspongui.
- 5) Les coordenades geogràfiques en graus, minuts, segons i dècimes de segon de la posició de l'antena transmissora, segons que correspongui.
- 6) L'elevació de l'antena transmissora del DME arrodonida als 30 m (100 ft) més propers i del DME/P arrodonida als 3 m (10 ft) més propers; i
- 7) Observacions.

Quan s'utilitzi la mateixa ajuda per a finalitats en ruta i d'aterratge, la descripció corresponent també ha d'aparèixer a la secció ENR 4. Si el sistema d'augmentació basat en terra (GBAS) presta servei a més d'un aeròdrom, la descripció de l'ajuda s'ha de proporcionar per a cada aeròdrom. En la columna corresponent a les observacions s'ha d'indicar el nom de l'entitat explotadora de la instal·lació, si no és la dependència civil normal del govern. El nom del proveïdor de serveis del sistema d'augmentació basat en satèl·lits (SBAS) s'ha d'indicar en la columna corresponent a les observacions. La cobertura de la instal·lació s'ha d'indicar en la columna corresponent a les observacions.»

4. En l'apartat 8.10.3.3 es modifica l'epígraf AD 3.18, que queda redactat de la manera següent:

«****AD 3.18. Radioajudes per a la navegació i l'aterratge.

Descripció detallada de les radioajudes per a la navegació i l'aterratge relacionades amb l'aproximació per instruments i els procediments d'àrea terminal en l'heliport, que compregui:

- 1) El tipus d'ajuda i la variació magnètica (i per al VOR la declinació de l'estació utilitzada per a l'alineació tècnica de l'ajuda), arrodonides al grau més proper, i el tipus d'operació per a ILS, GNSS bàsic, SBAS i GBAS.
- 2) La identificació, si es requereix.
- 3) La freqüència o les freqüències, segons que correspongui.
- 4) Les hores de funcionament, segons que correspongui.
- 5) Les coordenades geogràfiques en graus, minuts, segons i dècimes de segon de la posició de l'antena transmissora, segons que correspongui.
- 6) L'elevació de l'antena transmissora del DME arrodonida als 30 m (100 ft) més propers i del DME/P arrodonida als 3 m (10 ft) més propers; i
- 7) Observacions.

Quan s'utilitzi la mateixa ajuda per a finalitats en ruta i d'heliport, la descripció corresponent ha d'aparèixer també a la secció ENR 4. Si el sistema d'augmentació basat en terra (GBAS) presta servei a més d'un heliport, la descripció de l'ajuda s'ha de proporcionar per a cada heliport. En la columna corresponent a les observacions s'ha d'indicar el nom de l'entitat explotadora de la instal·lació, si no és la dependència civil normal del govern. La cobertura de la instal·lació s'ha d'indicar en la columna corresponent a les observacions.»

Deu. En el llibre desè, capítol 4, es modifica l'apartat 10.4.4.4.1, que passa a quedar redactat en els termes següents:

«10.4.4.4.1 La presència d'un camp de dades optatives s'ha d'indicar mitjançant un caràcter d'espai i ha d'acabar amb la funció d'alineació.»

Onze. L'apèndix A queda modificat de la manera següent:

1. En l'apartat 1 es modifica l'última casella, sense número, del formulari, que passa a tenir la redacció següent:

«SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS

Espai reservat per a requisits addicionals»

2. Es modifiquen els paràgrafs introductoris de l'apartat 2.2, que queden redactats de la manera següent:

«2.2 INSTRUCCIONS PER A LA INSERCIÓ DE LES DADES ATS.

Les caselles 7 a 18 s'han de completar com s'indica a continuació.

La casella 19 també s'ha de completar com s'indica a continuació, quan així estigui previst en la normativa d'aplicació, quan ho requereixi el proveïdor designat per a la prestació de serveis de trànsit aeri o quan es consideri necessari.

Els números de les caselles del formulari no són consecutius, ja que corresponen als números dels tipus de camp dels missatges ATS.

Nota. Els sistemes de dades dels serveis de trànsit aeri poden imposar restriccions de comunicació o processament pel que fa a la informació dels plans de vol presentats. Les possibles restriccions poden ser, per exemple, les limitacions pel que fa a l'espai de les caselles, el nombre d'elements de la casella de ruta o l'espai total de les caselles del pla de vol. Les restriccions importants es documenten en la publicació d'informació aeronàutica pertinent.»

3. Es modifica l'epígraf referit a la casella 7 de l'apartat 2.2, que passa a quedar redactat de la manera següent:

«CASELLA 7: IDENTIFICACIÓ DE L'AERONAU (MÀXIM 7 CARÀCTERS)

INSERIU-HI una de les següents identificacions d'aeronau, sense que excedeixi els 7 caràcters alfanumèrics i sense guions o símbols:

a) El designador OACI de l'empresa explotadora d'aeronaus seguit de la identificació del vol (per exemple, KLM511, NGA213, JTR25) quan el distintiu de trucada radiotelefònic que utilitza l'aeronau consisteixi en el designador telefònic OACI de l'empresa explotadora d'aeronaus seguit de la identificació del vol (per exemple, KLM511, NIGÈRIA 213, JESTER 25); o

b) La marca de nacionalitat o comuna i la marca de matrícula de l'aeronau (per exemple, EIKAO, 4XBCD, N2567GA) quan:

1r El distintiu de trucada radiotelefònic que utilitza l'aeronau consisteixi només en aquesta identificació (per exemple, CGAJS) o quan estigui precedida del designador telefònic OACI de l'empresa explotadora d'aeronaus (per exemple, BLIZZARD CGAJS).

2n L'aeronau no estigui equipada amb ràdio.

c) Les marques de matrícula o distintiu de trucada radiotelefònic tàctic quan es tracti d'aeronaus militars en vols nacionals.

Nota 1. Les disposicions relatives a l'ús dels distintius de trucada radiotelefònics estan contingudes en el llibre quart. El designador OACI i els designadors telefònics d'empreses explotadores d'aeronaus estan continguts en el Doc. 8585 d'OACI, Designadors d'empreses explotadores d'aeronaus, d'entitats oficials i de serveis aeronàutics.

Nota 2. Les normes relatives a les marques de nacionalitat, comunes i de matrícula que s'han d'utilitzar figuren en l'annex 7, capítol 2, de l'OACI.»

4. Es modifica l'epígraf referit a la casella 8 de l'apartat 2.2, que passa a quedar redactat de la manera següent:

«CASELLA 8: REGLES DE VOL I TIPUS DE VOL (UN O DOS CARÀCTERS)

REGLES DE VOL

INSERIU-HI una de les lletres següents per indicar la classe de regles de vol que el pilot es proposa observar:

I si és previst que tot el vol es faci en IFR.

V si és previst que tot el vol es faci en VFR.

Y si el vol s'ha de fer inicialment amb IFR seguida d'un o més canvis subsegüents en les regles de vol ⁽¹⁾, o

Z si el vol s'ha de fer inicialment amb VFR seguida d'un o més canvis subsegüents en les regles de vol ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Indiqueu en la casella 15 el punt, o els punts, en què s'ha previst fer el canvi de regles de vol.

TIPUS DE VOL

INSERIU-HI una de les lletres següents per indicar el tipus de vol, quan ho requereixi el proveïdor designat per a la prestació de serveis de trànsit aeri:

S si és de servei aeri regular.

N si és de transport aeri no regular.

G si és d'aviació general.

M si és militar.

X si correspon a alguna altra categoria, diferent de les indicades.

Indiqueu en la casella 18 l'estat d'un vol després de l'indicador STS o, quan sigui necessari per assenyalar altres motius per al maneig específic pels ATS, indiqueu el motiu a la casella 18, després d'indicar l'RMK.»

5. Es modifica l'epígraf referit a la casella 10 de l'apartat 2.2, que passa a tenir la redacció següent:

«CASELLA 10: EQUIP I CAPACITATS

S'entén per capacitats els elements següents:

a) Presència a bord de l'aeronau de l'equip adequat i que funciona.

b) Que l'equip i les capacitats es corresponguin amb les qualificacions de la tripulació de vol.

c) Quan sigui aplicable, l'autorització de l'autoritat corresponent.

EQUIP DE RADIOCOMUNICACIONS, EQUIP I CAPACITATS PER A LES AJUDES A LA NAVEGACIÓ I L'APROXIMACIÓ.

INSERIU-HI una lletra, de la manera següent:

N si no es porta equip COM/NAV d'ajudes per a l'aproximació, per a la ruta considerada, o si l'equip no funciona.

S si es porta un equip normalitzat COM/NAV d'ajudes per a l'aproximació per a la ruta considerada i si aquest equip funciona ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Si s'usa la lletra S, els equips VHF RTF, VOR i ILS es consideren normalitzats, llevat que el proveïdor designat per a la prestació de serveis de trànsit aeri prescriu alguna altra combinació.

INSERIU una o més de les lletres següents per indicar l'equip COM/NAV d'ajudes per a la navegació i l'aproximació, disponible i que funciona:

A Sistema d'aterratge GBAS	K MLS
B LPV (APV amb SBAS)	L ILS
C LORAN C	M1 ATC RTF SATCOM (INMARSAT)
D DME	M2 ATC RTF (MTSAT)
E1 FMC WPR ACARS	M3 ATC RTF (Iridium)
E2 D-FIS ACARS	O VOR
E3 PDC ACARS	P1 – P 9 Reservat per a RCP
F ADF	R Aprovació PBN ⁽⁴⁾
G GNSS ⁽²⁾	T TACAN
H HF RTF	U UHF RTF
I Navegació inercial	V VHF RTF
J1 CPDLC ATN VDL Mode 2 ⁽³⁾	W Aprovació RVSM ⁽⁵⁾
J2 CPDLC FANS 1/A HF DL	X Aprovació MNPS ⁽⁶⁾
J3 CPDLC FANS 1/A VDL Mode A	Y VHF amb capacitat d'espaiat 8,33 kHz. ⁽⁸⁾
J4 CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2	Z Altre equip instal·lat a bord o altres capacitats ⁽⁷⁾
J5 CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)	NOTA: Qualsevol altre caràcter alfanumèric que no
J6 CPDLC FANS 1/A SATCOM (MSAT)	figuri més amunt està reservat.
J7 CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)	

⁽²⁾ Si s'usa la lletra G, siguin quins siguin els tipus d'augmentació GNSS externa, s'han d'especificar en la casella 18 seguits de l'indicador NAV i separats per un espai.

⁽³⁾ Vegeu el document sobre Requisits d'interoperabilitat RTCA/EUROCAE per a ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard – DO-280B/ED-110B) per a serveis d'enllaç de dades/autoritzacions i informació de control de trànsit aeri/gestió de les comunicacions de control de trànsit aeri/verificació de micròfon de control de trànsit aeri.

⁽⁴⁾ Si s'utilitza la lletra R, els nivells de navegació basada en la performance que es poden assolir s'han d'especificar en la casella 18 després de l'indicador PBN/. El Manual de navegació basada en la performance (Doc. 9613) d'OACI conté material d'orientació (guia) respecte de l'aplicació de la navegació basada en la performance a trams de ruta, rutes o àrees específics.

⁽⁵⁾ La inclusió de la lletra W indica que l'aeronau disposa d'aprovació per al vol en espai aeri RVSM. En la casella 18 s'ha d'incloure la matrícula de l'aeronau precedida de REG/.

Els explotadors de vols en formació d'aeronaus de l'Estat no han d'inserir la lletra W en la casella 10 del formulari del pla de vol de l'OACI, sigui quina sigui la situació d'aprovació RVSM de les aeronaus en qüestió. Quan tinguin la intenció d'efectuar operacions dins l'espai aeri RVSM com a trànsit aeri general (GAT), han d'inserir STS/NONRVSM en la casella 18 del formulari esmentat.

⁽⁶⁾ La inclusió de la lletra X indica que l'aeronau disposa d'aprovació per al vol en espai aeri MNPS. En la casella 18 s'ha d'incloure la matrícula de l'aeronau precedida de REG/.

⁽⁷⁾ Si s'usa la lletra Z, s'ha d'especificar en la casella 18 qualsevol altre tipus d'equip o capacitats instal·lat a bord, precedit de COM/, NAV/ i/o DAT/, segons que correspongui.

Els explotadors d'aeronaus amb aprovació P-RNAV, que únicament usin el VOR/DME per determinar la posició, han d'inserir la lletra Z en l'ítem 10 del pla de vol i el descriptor EURPRNAV en l'ítem 18 del pla de vol, precedit de l'indicador NAV/.

⁽⁸⁾ La informació sobre capacitat de navegació es proporciona a l'ATC als efectes d'autorització i encaminaments.

EQUIP I CAPACITATS DE VIGILÀNCIA

INSERIU-HI N si no es porta a bord un equip de vigilància per a la ruta que s'ha de volar o si l'equip no funciona, o

INSERIU-HI una o més de les lletres següents, fins a un màxim de 20 caràcters, per indicar el tipus d'equip i/o les capacitats de vigilància, en funcionament, a bord:

SSR en modes A i C

A Transponedor – mode A (4 dígits - 4.096 codis)

C Transponedor – mode A (4 dígits - 4.096 codis) i mode C

SSR en mode S

E Transponedor – mode S, inclou identificació d'aeronau, altitud de pressió i capacitat de senyals espontanis (squitter) ampliat (ADS-B).

H Transponedor – mode S, inclou identificació d'aeronau, altitud de pressió i capacitat de vigilància millorada.

I Transponedor – mode S, inclou identificació d'aeronau però no capacitat d'altitud de pressió.

L Transponedor – mode S, inclou identificació d'aeronau, altitud de pressió, capacitat de senyals espontanis (squitter) ampliat (ADS-B) i de vigilància millorada.

P Transponedor – mode S, inclou altitud de pressió però no capacitat d'identificació d'aeronau.

S Transponedor – mode S, inclou tant la capacitat d'identificació d'aeronau com l'altitud de pressió.

X Transponedor – mode S, sense transmissió de capacitat d'identificació d'aeronau ni d'altitud de pressió.

Nota. La capacitat de vigilància augmentada és la capacitat de l'aeronau per transmetre dades en enllaç descendent extremitats de l'aeronau a través del transponedor mode S.

ADS-B

B1 ADS-B amb capacitat de transmissió 1090 MHz ADS-B dedicada.

B2 ADS-B amb capacitat de transmissió i recepció 1090 MHz ADS-B dedicada.

U1 ADS-B amb capacitat de transmissió usant UAT.

U2 ADS-B amb capacitat de transmissió i recepció usant UAT.

V1 ADS-B amb capacitat de transmissió usant VDL mode 4.

V2 ADS-B amb capacitat de transmissió i recepció usant VDL mode 4.

ADS-C

D1 ADS-C amb capacitats FANS 1/A.

G1 ADS-C amb capacitats ATN.

Els caràcters alfanumèrics no indicats més amunt estan reservats.

Exemple: ADE3RV/HB2U2V2G1

Nota: L'aplicació de vigilància addicional s'ha d'indicar en la casella 18 a continuació de l'indicador SUR/.»

6. Es modifica l'epígraf referit a la casella 13, que passa a tenir la redacció següent:

«CASELLA 13: AERÒDROM DE SORTIDA I HORA (8 CARÀCTERS)

INSERIU-HI l'indicador de lloc OACI de quatre lletres de l'aeròdrom de sortida, com s'especifica en Indicadors de lloc (Doc. 7910 d'OACI), o si no s'ha assignat un indicador de lloc,

INSERIU-HI ZZZ, i INDIQUEU, en la casella 18, el nom i lloc de l'aeròdrom, precedit de DEP/, o

el primer punt de la ruta o la radiobalisa precedida de DEP/, si l'aeronau no s'ha enlairat de l'aeròdrom, o

si el pla de vol s'ha rebut d'una aeronau en vol,

INSERIU-HI AFIL, i INDIQUEU, en la casella 18, l'indicador de lloc OACI de quatre lletres de la dependència ATS de la qual es poden obtenir dades del pla de vol suplementari, precedits de DEP/,

DESPRÉS, SENSE CAP ESPAI,

INSERIU-HI, per a un pla de vol presentat abans de la sortida, l'hora prevista de falques fora (EOBT), o
per a un pla de vol rebut d'una aeronau en vol, l'hora prevista o actual de pas sobre el primer punt de la ruta a què es refereix el pla de vol.»

7. Es modifica l'epígraf referit a la casella 15, que queda redactat de la manera següent:

«CASELLA 15: RUTA

INSERIU-HI la primera velocitat de creuer com en (a) i el primer nivell de creuer com en (b), sense cap espai entre ells;

DESPRÉS, seguint la fletxa, INSERIU-HI la descripció de la ruta, com en (c).

(a) VELOCITAT DE CREUER (MÀXIM 5 CARÀCTERS)

INSERIU-HI a velocitat veritable, per a la primera part o la totalitat del vol en creuer, en funció de:

Quilòmetres per hora, mitjançant la lletra K seguida de 4 xifres (exemple: K0830); o

Nusos, mitjançant la lletra N seguida de 4 xifres (exemple: N0485); o

Nombre de Mach verdader, quan el proveïdor designat per a la prestació de serveis de trànsit aeri l'hagi prescrit, arrodonint a les centenes més properes d'unitat Mach, mitjançant la lletra M seguida de 3 xifres (exemple: M082).

(b) NIVELL DE CREUER (MÀXIM 5 CARÀCTERS)

INSERIU-HI el nivell de creuer projectat per a la primera part o per a tota la ruta que hagi de volar, per mitjà de:

Nivell de vol, expressat mitjançant una F seguida de 3 xifres (exemples: F085, F330); o

Nivell mètric normalitzat en desenes de metres, expressat mitjançant una S seguida de 4 xifres, quan ho indiqui el proveïdor designat per a la prestació de serveis de trànsit aeri (exemple: S1130); o

Altitud en centenars de peus, expressada mitjançant una A seguida de 3 xifres (exemples: A045, A100); o

Altitud en desenes de metres, expressada mitjançant una M seguida de 4 xifres (exemple: M0840); o,

pel que fa als vols VFR no controlats, les lletres VFR.

(c) RUTA (INCLOENT-HI CANVIS DE VELOCITAT, NIVELL I/O REGLES DE VOL)

Vols durant les rutes ATS designades

INSERIU-HI el designador de la primera ruta ATS si l'aeròdrom de sortida està situat en la ruta ATS o hi està connectat, o si l'aeròdrom de sortida no està en la ruta ATS ni hi està connectat, les lletres DCT seguides del punt de trobada de la primera ruta ATS, seguit del designador de la ruta ATS.

DESPRÉS,

INSERIU-HI cada punt en què estigui previst començar un canvi de velocitat i/o nivell, o canviar de ruta ATS⁽¹⁾, i/o canviar de regles de vol,

⁽¹⁾ Quan es planegi la transició entre una ruta ATS inferior i una ruta ATS superior, i quan l'orientació d'aquestes rutes sigui la mateixa, no s'hi ha d'inserir el punt de transició.

SEGUIT, EN CADA CAS, o del designador del proper tram de ruta ATS, fins i tot si és el mateix que el precedent, o de DCT, si el vol fins al punt proper s'ha d'efectuar fora d'una ruta designada, llevat que tots dos punts estiguin definits per coordenades geogràfiques.

Vols fora de les rutes ATS designades

INSERIU-HI els punts normalment separats per no més de 30 minuts de temps de vol o per 370 km (200 NM), incloent-hi cada punt en què es pensa canviar de velocitat o nivell, canviar de derrota o canviar de regles de vol; o quan ho requereixi el proveïdor designat per a la prestació de serveis de trànsit aeri,

DEFINIU

la derrota dels vols que predominantment segueixen la direcció est-oest entre els 70°N i els 70°S, per referència als punts significatius formats per les interseccions de paral·lels de latitud en graus enters, o mitjans, amb meridians espaiats a intervals de 10° de longitud. Per als vols fora d'aquestes latituds les derrotes s'han de definir mitjançant punts significatius formats per interseccions de paral·lels de latitud amb meridians normalment espaiats a 20° de longitud. En la mesura que es pugui, la distància entre dos punts significatius no ha d'excedir una hora de temps de vol. S'han d'establir altres punts significatius segons que es consideri necessari.

Per als vols que predominantment segueixen la direcció nord-sud, s'han de definir derrotes per referència als punts significatius formats per la intersecció de meridians en graus complets de longitud amb paral·lels especificats, espaiats a 5°.

INSERIU-HI DCT entre punts successius, llevat que tots dos punts estiguin definits per coordenades geogràfiques o per marcatge i distància.

UTILITZEU NOMÉS la representació convencional de les dades que figuren en 1) a 6) següents, i SEPAREU cada element amb un espai.

1) RUTA ATS (2 A 7 CARÀCTERS)

El designador xifrat assignat a la ruta o al tram de ruta, incloent-hi, quan correspongui, el designador xifrat assignat a la ruta normalitzada de sortida o d'arribada (exemple: BCN1, B1, R14, UB10, KODAP2A).

Per a plans de vol IFR/GAT que s'enlairin de qualsevol aeròdrom espanyol, el primer camp de ruta (després d'indicar-hi el grup velocitat / nivell de vol) ha de ser el següent:

- El nom en clau del primer punt significatiu de la SID utilitzada.
- El nom en clau del punt significatiu de la primera ruta ATS a la qual es dirigeixi, quan no s'hagi publicat una SID en l'aeròdrom de sortida. Aquest punt pot anar precedit de l'indicador DCT.

El camp ruta mai no ha d'incloure les sigles SID/STAR, ni les seves descripcions. Aquesta instrucció s'estableix a causa de requisits operatius de l'IFPS.

2) PUNT IMPORTANT (2 A 11 CARÀCTERS)

El designador xifrat (2 a 5 caràcters) assignat al punt (exemples: LN, MAY, HADDY), o

si no ha estat assignat cap designador xifrat, una de les indicacions següents:

- Graus només (7 caràcters):

2 xifres que indiquin la latitud en graus, seguit de "N" (nord) o "S" (sud), seguit de 3 xifres que indiquin la longitud en graus, seguit d'"E" (est) o "W" (oest).

Completeu el nombre correcte de xifres, quan calgui, inserint-hi zeros (exemple: 46N078W).

– Graus i minuts (11 caràcters):

4 xifres que indiquin la latitud en graus i en desenes i unitats de minuts, seguit de “N” (nord) o “S” (Sud), seguit de 5 xifres que indiquin la longitud en graus i en desenes i unitats de minuts, seguit d’“E” (est) o “W” (oest). Completeu el nombre correcte de xifres, quan calgui, inserint-hi zeros (exemple: 4620N 07805W).

– Marcatge i distància respecte d’una ajuda per a la navegació:

La identificació d’un punt significatiu, seguida del marcatge des del punt, amb 3 xifres, indicant-hi els graus magnètics; seguida de la distància des del punt, amb 3 xifres, que expressin milles marines. En àrees de gran latitud en què l’autoritat competent determini que no és pràctic fer referència a graus magnètics, es poden utilitzar graus veritables. Completeu el nombre correcte de xifres, quan calgui, inserint-hi zeros (exemple: un punt a 180° magnètics i a una distància del VOR “DUB” de 40 milles marines, s’ha d’indicar així: DUB180040).

3) CANVI DE VELOCITAT O DE NIVELL (MÀXIM 21 CARÀCTERS)

El punt en què estigui previst començar a canviar de velocitat (5% TAS o 0,01 Mach o més) o canviar de nivell, expressat exactament com en 2), seguit d’una barra obliqua i tant la velocitat de creuer com el nivell de creuer, expressats exactament com en a) i b), sense un espai entre ells, encara que només es canviï un d’aquests elements.

Exemples: LN/N0284A045; MAY/N0305F180; HADDY/N0420F330; 4602N07805W/N0500F350; 46N078W/M082F330; DUB180040/N0350M0840.

4) CANVI DE REGLES DE VOL (MÀXIM 3 CARÀCTERS)

El punt en què és previst canviar de regles de vol, expressat exactament com en 2) o 3), seguit d’un espai i d’una de les indicacions següents:

VFR si és d’IFR a VFR

IFR si és de VFR a IFR

Exemples: LN VFR; LN/N0284A050 IFR.

5) CANVI DE TIPUS DE VOL (GAT/OAT).

L’IFPS processa la part GAT de plans de vol mixtos GAT/OAT (civil/militar) quan aquests afectin l’àrea ECAC.

S’hi ha d’indicar el punt de canvi d’OAT a GAT o viceversa de la manera següent:

“Punt de canvi/GAT” o “Punt de canvi/OAT”.

Exemples: N0400F280..... NTM/OAT TB6; N0460F370..... TB6 NTM/GAT UR110.

L’IFPS assumeix que tots els plans de vol comencen amb control aeri civil (GAT), llevat que s’indiqui un canvi a GAT posteriorment en la ruta. En aquest cas assumeix que tot el tram anterior al canvi en la ruta és OAT.

6) ASCENS EN CREUER (MÀXIM 28 CARÀCTERS)

La lletra C seguida d’una barra obliqua; DESPRÉS el punt en què és previst iniciar l’ascens en creuer, expressat com en 2), seguit d’una barra obliqua;

DESPRÉS la velocitat que es pensa mantenir durant l'ascens en creuer, expressada exactament com en a), seguit dels dos nivells que determinen la capa que es pensa ocupar durant l'ascens en creuer, cada nivell expressat exactament com en b), o el nivell sobre el qual és previst l'ascens en creuer, seguit de les lletres PLUS, sense un espai entre ells:

Exemples: C/48N050W/M082F290F350; C/48N050W/M082F290PLUS;
C/52N050W/M220F580F620.»

8. Es modifica l'epígraf casella 16 de l'apartat 2.2, que queda redactat de la manera següent:

«CASELLA 16: AERÒDROM DE DESTINACIÓ I DURADA TOTAL PREVISTA,
AERÒDROM/S D'ALTERNATIVA DE DESTINACIÓ

AERÒDROM DE DESTINACIÓ I DURADA TOTAL PREVISTA (8 CARÀCTERS) ⁽¹⁾

INSERIU-HI l'indicador de lloc OACI de quatre lletres de l'aeròdrom de destinació. Com s'especifica en Indicadors de lloc (Doc. 7910 d'OACI), o si no s'ha assignat un indicador de lloc,

INSERIU-HI ZZZZ i INDIQUEU en la casella 18 el nom i lloc de l'aeròdrom, precedit de DEST/.

DESPRÉS, SENSE DEIXAR UN ESPAI,

INSERIU-HI la durada total prevista

⁽¹⁾ En el cas d'un pla de vol rebut d'una aeronau en vol, la durada total prevista es compta a partir del primer punt de la ruta a la qual s'aplica el pla de vol fins al punt d'acabament del pla de vol.

AERÒDROM/S D'ALTERNATIVA DE DESTINACIÓ

INSERIU-HI l'indicador/s de lloc OACI de quatre lletres, de no més de dos aeròdroms d'alternativa de destinació, com s'especifica en Indicadors de lloc (Doc. 7910 d'OACI), separats per un espai,
o si no s'ha assignat un indicador de lloc als aeròdroms de destinació

INSERIU-HI ZZZZ i INDIQUEU en la casella 18 el nom i lloc dels aeròdroms d'alternativa de destinació, precedit d'ALTN/.»

9. Es modifica l'epígraf referit a la casella 18 de l'apartat 2.2, que queda redactat de la manera següent:

«CASELLA 18: ALTRES DADES

Nota. L'ús d'indicadors no inclosos en aquest epígraf poden ser rebutjats, processats incorrectament o perduts.

Els guions o barres obliqües s'han d'usar com es prescriu més endavant.

INSERIU-HI 0 (zero) si no hi ha altres dades, o qualsevol altra informació necessària, en l'ordre indicat a continuació, mitjançant l'indicador apropiat seleccionat dels que es defineixen a continuació, seguit d'una barra obliqua i de la informació que s'hi ha de consignar:

RFP/ El format RFP/Qn s'utilitza per indicar el número del pla de vol substitutiu, en què "n" se substitueix per "1" per a la primera substitució, "2" per a la segona substitució, i així successivament.

Exemples: RFP/Q1, RFP/Q2, etc.

STS/ Raó del tractament especial per part de l'ATS, per exemple missió de cerca i salvament, d'aquesta manera:

ALTRV: Per a un vol operat d'acord amb una reserva d'altitud.

ATFMX: Per a un vol exempt de mesures ATFM autoritzades pel proveïdor designat per a la prestació de serveis de trànsit aeri.

FFR: Contra incendis.

FLTCK: Vol de calibratge d'ajudes per a la navegació.

HAZMAT: Per a vols que transporten mercaderies perilloses.

HEAD: Vols amb tractament de cap d'estat.

HOSP: Vols mèdics específicament declarats per les autoritats sanitàries.

HUM: Vols que operen per raons humanitàries.

MARSA: Vols per als quals una entitat militar assumeix la responsabilitat de separació d'aeronaus militars.

MEDEVAC: Vols d'evacuació d'emergències mèdiques amb risc de vida.

NONRVSM: Vol que no compleix els requisits RVSM i tingui intenció d'operar en l'espai aeri RVSM.

SAR: Vols en missió de cerca i salvament.

STATE: Vols militars, duanes o policia.

Nota. L'ús fraudulent d'aquests designadors es pot considerar un menyscapse seriós dels procediments, amb les conseqüències jurídiques que per a aquests supòsits preestableixen les disposicions aplicables, incloses les mesures disciplinàries o sancionadores que, si escau, siguin procedents.

Altres raons per al tractament especial per part de l'ATS s'indiquen després del designador RMK/.

PBN/ Indicació de capacitats RNAV i/o RNP. S'hi han d'incloure tant els indicadors de més avall com els aplicats al vol, amb un màxim de 8 entrades, és a dir, un total de no més de 16 caràcters.

	ESPECIFICACIONS RNAV
A1	RNAV 10 (RNP 10)
B1	RNAV 5 tots els sensors permesos
B2	RNAV 5 GNSS
B3	RNAV 5 DME/DME
B4	RNAV 5 VOR/DME
B5	RNAV 5 INS o IRS
B6	RNAV 5 LORANC
C1	RNAV 2 tots els sensors permesos
C2	RNAV 2 GNSS
C3	RNAV 2 DME/DME
C4	RNAV 2 DME/DME/IRU
D1	RNAV 1 tots els sensors permesos
D2	RNAV 1 GNSS
D3	RNAV 1 DME/DME
D4	RNAV 1 DME/DME/IRU
	ESPECIFICACIONS RNP
L1	RNP 4
O1	RNP 1 Bàsic tots els sensors permesos
O2	RNP 1 Bàsic GNSS
O3	RNP 1 Bàsic DME/DME
O4	RNP 1 Bàsic DME/DME/IRU
S1	RNP APCH
S2	RNP APCH amb BARO-VNAV
T1	RNP AR APCH amb RF (es requereix autorització especial)
T2	RNP AR APCH sense RF (es requereix autorització especial)

La combinació de caràcters alfanumèrics no indicats més amunt està reservada.

NAV/ Dades importants relatives a l'equip de navegació, diferent de les que s'especifiquin en PBN/, si ho requereix el proveïdor designat per a la prestació de serveis de trànsit aeri. Indiqueu l'augment GNSS sota aquest indicador, deixant un espai entre dos o més sistemes d'augmentació, ex. NAV/GBAS SBAS.

Nota. Els explotadors d'aeronaus amb aprovació P-RNAV, que únicament usin el VOR/DME per determinar la posició, han d'inserir la lletra Z en l'ítem 10 del pla de vol i el descriptor EURPRNAV en l'ítem 18 del pla de vol, després de l'indicador NAV/.

COM/ S'han d'indicar aplicacions o capacitats de comunicacions no especificades en la casella 10a.

DAT/ S'han d'indicar aplicacions o capacitats de dades no especificades en la casella 10a.

SUR/ S'han d'incloure aplicacions o capacitats de vigilància no especificades en la casella 10b.

DEP/ Nom i lloc de l'aeròdrom de sortida, quan ZZZZ s'insereixi en la casella 13, o de la dependència ATS de la qual es poden obtenir dades del pla de vol suplementari, quan AFIL s'insereixi en la casella 13. Per a aeròdroms no inclosos en la llista de la publicació d'informació aeronàutica, s'ha d'indicar la ubicació d'aquesta manera:

Amb 4 xifres que indiquin la latitud en graus i en desenes i unitats de minuts, seguit de "N" (nord) o "S" (sud), seguit de 5 xifres que indiquin la longitud en graus i en desenes i unitats de minuts, seguit d'"E" (est) o "W" (oest). Completeu el nombre correcte de xifres, quan calgui, inserint-hi zeros (exemple: 4620N 07805W) (11 caràcters).

O, amb el marcatge i distància des del punt significatiu més pròxim, d'aquesta manera:

La identificació del punt significatiu seguit pel marcatge des del punt significatiu, amb 3 xifres, indicant-hi els graus magnètics, seguits de la distància des del punt, amb 3 xifres, que expressin milles nàutiques. En àrees d'alta latitud on està indicat per l'autoritat competent que aquesta referència de dades magnètiques és impracticable, s'han d'usar graus veritables. Completeu el nombre correcte de xifres, quan calgui, inserint-hi zeros, per exemple un punt a 180° magnètics i a una distància de 40 milles nàutiques des de VOR "DUB" s'ha d'indicar així: DUB180040.

O, El primer punt de la ruta (nom o LAT/LONG) o la radiobalisa, si l'aeronau no s'ha enlairat des d'un aeròdrom.

DEST/ Nom i lloc de l'aeròdrom de destinació, si s'insereix ZZZZ en la casella 16. Per a aeròdroms no inclosos en la llista de la publicació d'informació aeronàutica, s'hi ha d'indicar la localització en LAT/LONG o el marcatge i la distància des del punt significatiu més pròxim, com es descriu anteriorment en DEP/.

DOF/ Data de sortida del vol, en format de 6 dígit (DOF/AAMMDD), dos per a l'any, dos per al mes i dos per al dia, per aquest ordre.

REG/ La nacionalitat o marca comuna i registre de matrícula de l'aeronau, si difereixen de la identificació de l'aeronau consignada en la casella 7 i quan en la casella 10 s'inclouin les lletres W o X.

EET/ Designadors de punts significatius o límits de la FIR i durada total prevista des de l'enlairament fins a aquests punts o límits de la FIR quan ho prescriuin acords regionals de navegació aèria o el proveïdor designat per a la prestació de serveis de trànsit aeri ⁽¹⁾. Exemples: EET/CAP0745 XYZ0830; EET/EINN0204.

⁽¹⁾No és obligatori inserir-hi la durada total prevista fins als límits de la FIR Madrid i Barcelona.

SEL/ clau SELCAL, per a aeronaus equipades.

TYP/ Tipus d'aeronau, precedit/s, si cal -sense espai-, del nombre d'aeronaus de cada tipus, separats per un espai, si en la casella 9 s'ha inserit ZZZZ.

Exemple: TYP/2F15 5F5 3B2

CODE/ Direcció d'aeronau (expressada com a codi alfanumèric de sis caràcters hexadecimals) quan ho requereixi el proveïdor designat per a la prestació de serveis de trànsit aeri. Exemple: "F00001" és la direcció d'aeronau més baixa continguda en el bloc específic administrat per l'OACI.

DLE/ Demora en ruta o en espera. S'hi ha d'inserir punt/s significatius en la ruta on és prevista una demora, seguida pel temps de demora usant quatre xifres, hores i minuts (hhmm).

Exemple: DLE/MDG0030

OPR/ Designador OACI o nom de l'explotador, si és diferent de la identificació de l'aeronau consignada en la casella 7.

ORGN/ Direcció AFTN de vuit lletres de l'originador o altres dades apropiades del contacte, en cas que l'originador del pla de vol no es pugui identificar fàcilment, com disposi el proveïdor designat per a la prestació de serveis de trànsit aeri.

Nota. En algunes àrees, els centres de recepció de pla de vol poden inserir l'identificador ORGN/ i la direcció AFTN de l'originador automàticament.

PER/ Dades de performance de l'aeronau, indicades per una sola lletra com s'especifica en els Procediments per als serveis de navegació aèria - operació d'aeronaus (PANS-OPS, Doc. 8168), volum I - Procediments de vol d'OACI, quan ho prescriu el proveïdor designat per a la prestació de serveis de trànsit aeri.

ALTN/ Nom del/s aeròdrom/s d'alternativa, si s'insereix ZZZZ en la casella 16. ⁽²⁾

RALT/ Indicador d'OACI de quatre lletres per a aeròdroms d'alternativa en ruta, tal com s'especifica en Indicadors de lloc (Doc. 7910), o el nom dels aeròdroms d'alternativa en ruta, si no té un indicador assignat. ⁽²⁾

TALT/ Indicador/s de lloc OACI de quatre lletres per a aeròdroms d'alternativa d'enlairament, com s'especifica en el Doc. 7910 d'OACI, Indicadors de lloc, o nom dels aeròdroms d'alternativa d'enlairament, si no tenen un indicador assignat. ⁽²⁾

⁽²⁾ Per a aeròdroms no inclosos en la llista de la publicació d'informació aeronàutica, s'hi ha d'indicar la ubicació en LAT/LONG o marcatge i distància des del punt significatiu més pròxim, com es descriu anteriorment en DEP/.

RIF/ Els detalls relatius a la ruta que porta el nou aeròdrom de destinació, seguit de l'indicador de lloc OACI, de quatre lletres, corresponent a aquest aeròdrom. La ruta revisada està subjecta a la renovació de l'autorització en vol.

Exemples: RIF/DTA HEC KLUX; RIF/ESP G94 CLA YPPH.

RMK/ Qualsevol altra observació en llenguatge clar, quan ho requereixi el proveïdor designat per a la prestació de serveis de trànsit aeri o quan es consideri necessari.

Nota. Aquests indicadors s'utilitzen sense perjudici que reglaments comunitaris estableixin altres indicadors addicionals.»

Dotze. L'apèndix N queda modificat de la manera següent:

1. Es modifica el títol de l'adjunt 1, que passa a denominar-se «Principis que regulen la identificació d'especificacions per a la navegació i la identificació de rutes ATS diferents de les rutes normalitzades de sortida i d'arribada».

2. Es modifiquen el paràgraf primer i les lletres a) i b) de l'apartat 2.4 de l'adjunt 1, que queda redactat de la manera següent:

«2.4 Quan ho prescrigui l'autoritat competent o es basi en acords regionals de navegació aèria, es pot afegir una lletra suplementària després del designador bàsic de la ruta ATS en qüestió, per tal d'indicar el tipus de servei prestat o la performance de viratge requerida en la ruta de què es tracti, d'acord amb el següent:

a) la lletra F, per indicar que en la ruta o en part de la ruta només es proporciona servei d'assessorament.

b) la lletra G, per indicar que en la ruta o en part de la ruta només es proporciona servei d'informació de vol.»

3. Es modifica l'adjunt 1, apartat 4.4, que queda redactat de la manera següent:

«4.4 Quan s'utilitzin les lletres F o G, tal com s'especifica en 2.4, no s'exigeix que la tripulació de vol les utilitzi en les seves comunicacions orals.»

4. Es modifica l'apartat 6.2.1, lletra b, de l'adjunt 3, que queda redactat de la manera següent:

«b) el designador en clau o el nom en clau del punt significatiu descrit a 6.1.1, lletra b, seguit de»

5. Es modifica l'apartat 6.4.1, lletra b), de l'adjunt 3, que passa a tenir la redacció següent:

«b) Designador en clau:

MLS HAPPY 1 A 18L.»

6. Se suprimeix l'adjunt 6.

Tretze. Es modifica l'apartat 4, casella A), de l'adjunt 2, de l'apèndix Q, que passa a tenir la redacció següent:

«4. CASELLA).

Respecte de la instal·lació, l'espai aeri o les condicions que són objecte de la notificació, s'hi ha d'anotar l'indicador de lloc del Doc. 7910 de l'OACI de l'aeròdrom o de la FIR en què estan situats. Si escau, es pot indicar més d'una FIR/UIR. Si no hi ha disponible cap indicador de lloc OACI, s'han d'utilitzar les lletres de nacionalitat de l'OACI que figuren en el Doc. 7910 de l'OACI, part 2, més XX i seguida en la casella E pel nom en llenguatge clar.

Si la informació es refereix al GNSS, s'hi ha d'inserir l'indicador de lloc de l'OACI apropiat assignat a un element GNSS o l'indicador de lloc comú assignat a tots els elements del GNSS (a excepció del GBAS).

Nota. En el cas del GNSS, l'indicador de lloc es pot utilitzar en identificar la interrupció d'un element GNSS (p. ex., KNMH per a una interrupció del satèl·lit GPS).»

Catorze. La quarta columna, "Integritat i classificació", de la fila 12, "Obstacles en ruta, elevacions" de l'apèndix V, taula 2, passa a quedar redactada de la manera següent:

«1 x 10⁻³ ordinari.»

Disposició final primera. *Títol competencial.*

Aquesta Ordre es dicta en l'exercici de les competències exclusives de l'Estat en matèria de control de l'espai aeri, trànsit i transport aeri, de conformitat amb el que preveu l'article 149.1.20a de la Constitució.

Disposició final segona. *Entrada en vigor.*

Aquesta Ordre entra en vigor al cap d'un mes de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, 24 de maig de 2013.–La vicepresidenta del Govern i ministra de la Presidència, Soraya Sáenz de Santamaría Antón.