

Les referències a l'article 65.4.a) s'han d'entendre fetes a l'article 65.4.ñ).

Les referències a l'article 65.4.b) s'han d'entendre fetes a l'article 65.4.o).

Les referències a l'article 65.4.c) s'han d'entendre fetes a l'article 65.4.a).

Les referències a l'article 65.4.d) s'han d'entendre fetes a l'article 65.4.b).

Les referències a l'article 65.4.f) s'han d'entendre fetes a l'article 65.4.d).

Les referències a l'article 65.5.c) s'han d'entendre fetes a l'article 65.5.d).

Les referències a l'article 65.5.d) s'han d'entendre fetes a l'article 65.5.e).

Les referències a l'article 65.5.e) s'han d'entendre fetes a l'article 65.5.c).»

Onze. S'incorpora un annex IV amb el contingut següent:

«ANNEX IV

Pictograma indicatiu de l'ús obligatori del cinturó de seguretat en els seients dels vehicles destinats al transport de persones de més de nou places, inclòs el conductor, en què hi figuri

(Color: personatge blanc sobre fons blau)



Disposició derogatòria única. Derogació normativa.

Queden derogats els preceptes següents del Reial decret 443/2002, de 27 d'abril, sobre condicions de seguretat en el transport escolar i de menors:

Article 4.2.4, paràgrafs segon i tercer.

Article 4.3.1 i 3.

Així mateix, queden derogades totes les disposicions del mateix rang o inferior que s'oposin al que estableix el present Reglament.

Disposició final única. Entrada en vigor.

El present Reial decret entra en vigor l'endemà de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, 1 de setembre de 2006.

JUAN CARLOS R.

La vicepresidenta primera del Govern
i ministra de la Presidència,

MARÍA TERESA FERNÁNDEZ DE LA VEGA SANZ

15407 ORDRE PRE/2733/2006, de 28 d'agost, per la qual s'introdueixen modificacions al Reglament de circulació aèria, aprovat pel Reial decret 57/2002, de 18 de gener, relatives a la gestió d'afluència de trànsit aeri i les telecomunicacions. («BOE» 212, de 5-9-2006.)

El Reglament de la circulació aèria, aprovat pel Reial decret 57/2002, de 18 de gener, dictat en desplegament de la Llei 48/1960, de normes reguladores de la navegació aèria, de 21 de juny, 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 del dit Reial decret faculta els ministres de Defensa i de Foment per introduir, amb subjecció al que disposa l'Ordre de la Presidència de Govern de 8 de novembre de 1979, per la qual es crea la Comissió Interministerial que preveu l'article 6è del Reial decret llei 12/1978, de 27 d'abril, sobre fixació i delimitació de facultats entre els ministeris de Defensa i de Foment 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 disposa la normativa que figura als annexos OACI i als tractats i convenis internacionals dels quals Espanya sigui part.

En l'actualitat, és necessari modificar el Reglament de la circulació aèria pel que fa a la gestió d'afluència de trànsit aeri per adaptar-lo a les esmenes que l'Organització d'Aviació Civil Internacional ha introduït als documents 7030/4/EUR/(sèrie núm. EUR/NAT-S 01/49-EUR RAC/17) (Procediments suplementaris regionals); 7754 (Pla de navegació aèria) vol. I, Basic ANP (sèrie núm.: EUR/NAT 01/50-ATFM), i vol. II, FASID (sèrie núm.: EUR/NAT-F 02/21-ATFM) així com al Document CFMU Handbook de l'Organització Europea per a la Seguretat de la Navegació Aèria «Eurocontrol», de la qual Espanya forma part. Aquestes modificacions han de contribuir a una circulació més segura i ordenada que garanteixi la utilització al màxim de la capacitat del servei de control de trànsit aeri.

Així mateix, cal adoptar les esmenes que la dita Organització d'Aviació Civil Internacional ha introduït als annexos 10, 11 i 15 relatius a «Telecomunicacions aeronàutiques», «Serveis de trànsit aeri» i «Serveis d'informació aeronàutica», respectivament, així com als documents 4444 (Procediments per als serveis de navegació aèria) i 7030 (Procediments suplementaris regionals). En aquest sentit, les esmenes incorporen criteris de seguretat per evitar la possibilitat de col·lisió en les operacions aèries (sistema ACAS), condicions relatives a la utilització de les comunicacions radiotelefòniques per part dels proveïdors dels serveis de trànsit aeri, i finalment, l'actualització d'aspectes relatius al servei d'informació aeronàutica.

Finalment, com a aspectes rellevants de la tramitació es poden esmentar, juntament 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 disposa 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, disposo:

Article únic. *Modificació del Reglament de la 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 als capítols 1 i 2 del llibre primer «Definicions i abreviatures» en els termes següents:

«1.1 Definicions:

Documentació integrada d'informació aeronàutica. Un conjunt de documents que comprèn els elements següents:

les AIP, amb les esmenes corresponents;
suplements de l'AIP;
NOTAM;
AIC;
l·listes de verificació i l·listes de NOTAM vigents.

Gestió d'afluència del trànsit aeri (ATFM).

Servei ATM establert amb l'objectiu de contribuir a una circulació segura, ordenada i expedita del trànsit aeri, assegurant que s'utilitza al màxim possible la capacitat ATC, i que el volum de trànsit és compatible amb les capacitats declarades per l'autoritat ATS competent.

Gestió del trànsit aeri (ATM)

Servei que comprèn l'administració de l'espai aeri, la gestió d'afluència del trànsit aeri i els serveis de trànsit aeri.

Posició de gestió d'afluència (FMP).

Posició de coordinació en matèria ATFM ubicada en un centre de control d'àrea (ACC) que actua com a nexa d'unió entre CFMU i l'ACC i els seus aeròdroms associats.»

«1.1 Abreviatures:

Abrev.	Significat
ATFM	Gestió d'afluència del trànsit aeri.
ATM	Gestió del trànsit aeri.
CFMU	Unitat central de gestió d'afluència.
FMP	Posició de gestió d'afluència.»

Dos. Es modifica l'apartat 2.3.2.2 del llibre segon «Reglament de l'aire», que queda redactat en els termes següents:

«2.3.2.2 Dret de pas.

L'aeronau que tingui el dret de pas ha de mantenir el seu rumb i velocitat, però cap d'aquestes regles eximeix el pilot que en té el comandament de l'obligació de procedir de la manera que sigui més eficaç per evitar una col·lisió, i això inclou portar a terme les maniobres anticollisió necessàries basant-se en els avisos de resolució proporcionats per l'equip ACAS.

Nota: L'ús de les indicacions de l'ACAS està descrit als apartats 2.3.2.2.8 i següents.

2.3.2.2.8 Procediments ACAS.

2.3.2.2.8.1 Els pilots han d'utilitzar les indicacions de l'ACAS en l'evitació de possibles col·lisions, la millora del seu coneixement de la situació i en la recerca activa i

adquisició visual del trànsit amb el qual puguin entrar en conflicte.

2.3.2.2.8.2 En els procediments que s'especifiquen a 2.3.2.2.8.3 no s'ha d'incloure res que impedeixi al pilot que té el comandament de decidir segons el seu millor criteri i exercir plena autoritat per elegir les accions que consideri més adequades per resoldre un conflicte de trànsit o prevenir una possible col·lisió.

Nota: la capacitat de l'ACAS d'exercir la seva funció d'ajuda als pilots per evitar les possibles col·lisions depèn de la resposta correcta i oportuna dels pilots a les indicacions de l'ACAS.

2.3.2.2.8.3 Ús de les indicacions de l'ACAS

Els pilots han d'utilitzar les indicacions generades per l'ACAS de conformitat amb les consideracions següents respecte a la seguretat:

a) els pilots no han de dur a terme cap maniobra amb les seves aeronaus per l'únic motiu de respondre a avisos del trànsit (TA);

Nota: l'objectiu dels TA és alertar els pilots respecte a la possibilitat d'un avis de resolució (RA), augmentar el seu coneixement de la situació i ajudar a l'observació visual del trànsit amb el qual puguin entrar en conflicte. No obstant això, és possible que el trànsit observat visualment no sigui el mateix que produeix un TA. La percepció visual d'un encontre es pot interpretar erròniament, en particular de nit.

b) després de rebre un TA, els pilots han de fer servir tota la informació disponible a fi de preparar-se per adoptar les mesures apropiades en cas que es produeixi un avis de resolució (RA);

c) en cas d'un RA, els pilots:

1) han de respondre immediatament seguint el que indica l'RA, llevat que per això es posi en perill la seguretat de l'aeronau;

Nota 1.—Les advertències de pèrdua, de cisallament del vent i dels sistemes d'advertència de la proximitat del terreny tenen prioritats sobre l'ACAS.

Nota 2.—El trànsit observat visualment podria no ser el mateix trànsit que ocasiona l'RA. La percepció visual d'un encontre es pot interpretar erròniament, en particular de nit.

2) han de seguir les instruccions de l'RA encara que hi hagi un conflicte entre l'RA i la instrucció de maniobra del control de trànsit aèria (ATC);

3) no han d'executar maniobres en sentit contrari a un RA.

Nota: en el cas d'un encontre coordinat ACAS-ACAS, els RA es complementen entre si a fi de reduir la possibilitat de col·lisió. Les maniobres, o l'absència de maniobres, que donin com a resultat velocitats verticals contràries al sentit de l'RA, es poden traduir en una col·lisió amb l'aeronau que representa una amenaça.

4) tan aviat com sigui possible, en la mesura que ho permeti el volum de feina de la tripulació de vol, han de fer una notificació sobre l'RA a la dependència ATC apropiada, incloent-hi el sentit de qualsevol desviació respecte de la instrucció o autorització vigent de control de trànsit aeri.

Nota: llevat que el pilot n'informi, l'ATC no sap quan l'ACAS expedeix RA. És possible que l'ATC expedeixi instruccions que són inadvertidament contràries a les indicacions de l'RA de l'ACAS. En conseqüència, és important fer la notificació a l'ATC quan no se segueixen les instruccions ATC perquè hi pot haver un conflicte amb un RA.

5) han de complir promptament qualsevol RA modificat;

6) han de limitar les alteracions de la trajectòria de vol al mínim necessari per complir els avisos de resolució;

7) han de tornar a atènyer-se promptament als termes de la instrucció o autorització de l'ATC quan es resolgui el conflicte; i

8) han de fer la notificació a l'ATC quan es torni als termes de l'autorització vigent.»

Tres. Es modifiquen els apartats 3.2.17.5, 3.2.26 i 3.2.27 del capítol 2, i 3.3.7.1.1 i 3.3.7.4 del capítol 3 del llibre tercer «Serveis de trànsit aeri», que queden redactats en els termes següents:

«3.2.17.5 S'han de prendre mesures adequades per evitar que les emissions dels raigs làser afectin de manera negativa les operacions de vol.

3.2.26 Competència lingüística.

3.2.26.1 El proveïdor de serveis de trànsit aeri s'ha de cerciorar que els controladors de trànsit aeri parlin i comprenguin els idiomes utilitzats en les comunicacions radiotelefòniques d'acord amb el que especifica l'annex 1 d'OACI i el que pugui establir l'autoritat competent d'acord amb tractats internacionals.

3.2.26.2 Llevat que les comunicacions entre les dependències de control de trànsit aeri s'efectuïn en un idioma convingut mútuament, s'ha de fer servir l'idioma anglès per a aquestes comunicacions.

3.2.27 Arranjaments per a casos de contingència.

Les autoritats dels serveis de trànsit aeri han d'elaborar i promulgar plans de contingència per executar-los en el cas d'interrupció, o possible interrupció, dels serveis de trànsit aeri i els serveis de suport corresponents a l'espai aeri en el qual tenen la responsabilitat de proporcionar aquests serveis. Aquests plans de contingència s'han d'elaborar en estreta coordinació amb les autoritats dels serveis de trànsit aeri responsables del subministrament de serveis en parts adjacents de l'espai aeri i amb els usuaris de l'espai aeri corresponents.

3.3.7.1.1 L'autorització del control de trànsit aeri ha de contenir:

- la identificació de l'aeronau que figura al pla de vol;
- el límit de l'autorització;
- la ruta de vol (1).
- el nivell o nivells de vol per a tota la ruta o part de la ruta i canvis de nivell, si correspon (2).
- les instruccions o informació necessària sobre altres aspectes, com ara les maniobres d'aproximació o de sortida, les comunicacions i l'hora en què expira l'autorització (3).
- el torn de sortida (slot ATFM), quan sigui aplicable (4).

3.3.7.4. Torn de sortida (slot ATFM) com a part de l'autorització ATC.

Quan, com a conseqüència de la gestió de la demanda de trànsit aeri davant de la capacitat de l'ATC, sigui necessari aplicar mesures ATFM, es poden emetre torns de sortida (slot ATFM) que han de formar part de l'autorització ATC. En aquests casos el torn de sortida ha d'estar inclòs a la dita autorització ATC i n'ha de formar part, i,

(1) El pilot que tingui el comandament ha de demanar als serveis de trànsit aeri, si té algun dubte en qualsevol moment, una descripció detallada de la ruta.

(2) Si l'autorització, pel que fa als nivells, inclou només una part de la ruta, és important que la dependència de control de trànsit aeri especifiqui el punt fins al qual afecta la part de l'autorització que fa referència als nivells, sempre que sigui necessari per assegurar l'observança de 2.3.6.5.2.2.a).

(3) L'hora d'expiració de l'autorització és aquella en què caduca automàticament si no s'ha iniciat el vol.

(4) Les companyies aèries i els pilots sempre s'han d'ajustar al torn de sortida (slot ATFM) assignat, i han d'assumir les possibles demores en terra.

com a tal, l'aeronau està obligada a complir-lo amb subjecció als procediments publicats.»

Quatre. Es modifiquen els apartats 4.2.11 amb els apartats 4.2.11.1, 4.2.11.2, 4.2.11.3 i s'afegeix l'apartat 4.2.11.4 del capítol 2, així com els apartats 4.10.3.1.3, 4.10.3.4.8, 4.10.3.4.11, 4.10.3.4.22 i 4.10.3.5.1 del capítol 10 del llibre quart «Procediments per als serveis de navegació aèria», que queden redactats en els termes següents:

«4.2.11 Capacitat del sistema ATS i gestió de l'afluència del trànsit aeri.

4.2.11.1 Capacitat ATS.

4.2.11.1.1 Generalitats.

S'entén per capacitat el volum de trànsit aeri operacionalment acceptable.

La capacitat s'expressa en funció del nombre d'aeronaus que entren en una part especificada de l'espai aeri (sector), sobrevolin un punt, s'enlairin en un aeròdrom o hi aterrin (o grup d'aeròdroms) en un determinat període de temps. La capacitat pot variar durant les hores del dia i entre els dies de la setmana.

S'entén per capacitat sostenible la màxima afluència de trànsit assolible en una unitat de temps específica que es pot mantenir al llarg d'un temps, de conformitat amb els requisits en matèria de seguretat i el factor mitjà de demora acceptable. La capacitat sostenible ha de constituir el factor principal als efectes de planificació.

S'entén per capacitat màxima la màxima afluència de trànsit que es pot assolir només en la unitat de temps especificada, normalment una hora, però que no es manté durant un llarg període, amb compliment dels requisits en matèria de seguretat i sense que es produeixi cap increment excessiu en el factor mitjà de demora.

La capacitat màxima que es pot aconseguir durant períodes curts podria ser força més gran que els valors de capacitat sostenible.

S'entén per capacitat declarada (o publicada) la capacitat notificada als organismes apropiats. La capacitat declarada s'ha de basar en la capacitat sostenible.

S'entén per capacitat disponible la màxima afluència de trànsit assolible en una unitat de temps específica, en funció de les condicions reals del sistema ATS en cada moment, que es pot mantenir al llarg d'un temps, de conformitat amb els requisits en matèria de seguretat i el factor mitjà de demora acceptable. En condicions òptimes la capacitat disponible es correspon amb la capacitat declarada.

4.2.11.1.2 Determinació de la capacitat del sistema ATS.

L'autoritat ATS competent, basant-se en el funcionament en condicions òptimes del sistema, n'ha de determinar la capacitat i ha de calcular el nivell de la demanda per damunt del qual s'ha de regular l'afluència de trànsit.

4.2.11.1.2.1 Per garantir que no es posa en perill la seguretat, sempre que es pronostiqui que la demanda de trànsit en un espai aeri o aeròdrom determinat excedeix la capacitat disponible de l'ATC, s'han d'aplicar mesures per regular consegüentment els volums de trànsit.

4.2.11.1.2.2 La capacitat del sistema, encara que funcioni en condicions normals, pot resultar disminuïda, entre altres causes, per condicions meteorològiques adverses o la interrupció temporal d'una instal·lació ATC o d'una ajuda per a la navegació.

4.2.11.1.2.3 L'autoritat ATS competent ha de disposar de mitjans per determinar la reducció de capacitat i per regular l'afluència de trànsit a fi que aquest funcioni en condicions de seguretat i fluïdesa.

4.2.11.2 Gestió de l'aflluència del trànsit aeri (ATFM).

4.2.11.2.1 La gestió de l'aflluència del trànsit aeri (ATFM) és un servei complementari del control de trànsit aeri (ATC). El seu objectiu és contribuir que l'aflluència del trànsit sigui segura, ordenada i expedita, i assegurar simultàniament que la capacitat ATC s'utilitzi al màxim i que el volum de trànsit sigui compatible amb la capacitat declarada per l'autoritat ATS corresponent, i protegir-la contra sobrecàrregues, segons els criteris tècnics d'Eurocontrol (CFMU).

A la Regió EUR, les mesures ATFM s'han d'aplicar per als períodes en què s'espera que la demanda de trànsit estigui pròxima a la capacitat ATC màxima en les àrees afectades o fins i tot l'excedeixi.

4.2.11.2.2 La Unitat Central de Gestió d'Afluència (CFMU) d'Eurocontrol, ubicada a Brussel·les, és la responsable de planificar, coordinar, promulgar i executar les mesures ATFM dins de la seva àrea de responsabilitat en coordinació amb les posicions de control d'aflluència (FMP) establertes en cada centre de control d'àrea (ACC).

Les FMP són les responsables, en tot moment, de proporcionar a la CFMU la informació i dades relacionades amb l'ACC corresponent i els seus aeròdroms associats, necessàries en cadascuna de les fases ATFM, així com de mantenir informat l'ACC sobre la situació ATFM.

El servei per a la gestió d'aflluència del trànsit aeri, ATFM, ha d'estar disponible per a tots els estats de la Regió EUR i s'ha de proporcionar d'acord amb les provisions que figuren als documents d'OACI: Doc. 4444 «PANS-ATM» i Doc. 7754 «Pla de navegació aèria EUR».

Nota: el Doc. 7754 d'OACI «Pla de navegació aèria de la Regió Europea, vol. II: document per a la implantació d'instal·lacions i serveis (FASID), conté una llista dels estats de la Regió EUR que reben els serveis del sistema ATFM (ASTER: sistema ATFM de la Regió EUR).

4.2.11.3 Aplicació de les mesures ATFM.

4.2.11.3.1 Amb la finalitat d'avaluar la demanda davant de la capacitat de l'ATC, s'han de tenir en compte

4.10.3.1.3 Fraseologia que s'ha de fer servir a l'espai aeri on s'utilitza una separació entre canals de 8,33 kHz.

4.10.3.1.3.1 Comunicacions relacionades amb capacitat 8,33 kHz.

Per preguntar sobre la capacitat de l'equip de radiocomunicacions:

a) **INDIQUEU SI ESTÀ EQUIPAT AMB VUIT COMATRESTRES.**

Per indicar capacitat de 8,33 kHz.

b) ***CONFIRMO VUIT COMATRESTRES.**

Per indicar absència de capacitat 8,33 kHz.

c) ***NEGATIU VUIT COMATRESTRES.**

Per indicar la capacitat UHF.

d) ***EQUIPAT UHF.**

Per demanar informació d'exempció.

e) **INDIQUEU SITUACIÓ D'EXEMPCIÓ SOBRE VUIT COMATRESTRES.**

Per indicar que està exempt de condicions 8,33 kHz.

f) ***(distintiu de trucada de l'aeronau).**

EXEMPT DE VUIT COMATRESTRES.

Per indicar que una autorització es dona per prevenir l'entrada d'aeronaus no equipades en espai aeri on l'esmentat equip és obligatori.

g) **(autorització/instrucció).**

REQUISIT OBLIGATORI VUIT COMATRESTRES

tots els vols IFR, inclosa la part IFR dels vols mixtos IFR/VFR, independentment del seu estatus. Quan sigui necessari gestionar aquesta demanda, s'han d'aplicar mesures ATFM i s'han d'assignar torns de sortida mitjançant l'hora calculada d'enlairament (CTOT).

Nota: un torn de sortida (slot ATFM) s'emet com a hora calculada d'enlairament (CTOT), que es defineix com l'hora a la qual s'ha d'enlairar l'aeronau.

4.2.11.4 Vigilància dels torns de sortida.

4.2.11.4.1 L'ATC és el responsable de la vigilància dels torns de sortida a l'aeròdrom de sortida. Els procediments exactes que s'han de seguir depenen de la manera en què l'ATS estigui organitzat a cada aeròdrom. Tot i així s'han de complir els requisits següents:

a) L'Estat s'ha d'assegurar que, quan sigui aplicable, un slot ATFM, o torn de sortida, s'inclougi com a part d'una autorització ATC. Quan l'ATC emeti una autorització ha de tenir en compte, si és aplicable, tant el torn de sortida com la suspensió d'un vol.

b) S'ha de proporcionar qualsevol informació necessària relativa a restriccions en vigor i assignació de torns a les dependències ATC responsables de vigilar els torns de sortida.

c) Els explotadors d'aeronaus s'han d'informar del següent i complir-ho:

1) Procediments ATFM generals, que inclouen la presentació del pla de vol, les mesures estratègiques ATFM i els requisits d'intercanvi de missatges; i

2) Mesures ATFM vigents (per exemple, mesures aplicables el dia de l'operació, com ara assignació de slot ATFM o suspensió de vol).

Al Manual d'Eurocontrol: Basic CFMU-Handbook i els seus annexos, així com a AIP, s'expliquen detalladament els procediments que regeixen el subministrament del servei ATFM i l'aplicació de les mesures ATFM, inclosos els missatges que s'han de fer servir.»

Per preguntar sobre la capacitat de l'equip de radiocomunicacions:	
a) INDIQUEU SI ESTÀ EQUIPAT AMB VUIT COMATRESTRES.	a) ADVISE EIGHT POINTTHREE THREE EQUIPPED.
Per indicar capacitat de 8,33 kHz.	
b) *CONFIRMO VUIT COMATRESTRES.	b) *AFFIRM EIGHT POINTTHREE THREE.
Per indicar absència de capacitat 8,33 kHz.	
c) *NEGATIU VUIT COMATRESTRES.	c) *NEGATIVE EIGHT POINTTHREE THREE.
Per indicar la capacitat UHF.	
d) *EQUIPAT UHF.	d) *UHF EQUIPPED.
Per demanar informació d'exempció.	
e) INDIQUEU SITUACIÓ D'EXEMPCIÓ SOBRE VUIT COMATRESTRES.	e) ADVISE EIGHT POINTTHREE THREE EXEMPTION STATUS.
Per indicar que està exempt de condicions 8,33 kHz.	
f) *(distintiu de trucada de l'aeronau).	f) *(aircraft call sign).
EXEMPT DE VUIT COMATRESTRES.	EXEMPTED EIGHT POINTTHREE THREE.
Per indicar que una autorització es dona per prevenir l'entrada d'aeronaus no equipades en espai aeri on l'esmentat equip és obligatori.	
g) (autorització/instrucció).	g) (clearance/instruction).
REQUISIT OBLIGATORI VUIT COMATRESTRES	DUE EIGHT POINTTHREE THREE COMPULSORY REQUIREMENT.

4.10.3.1.3.2. Per sol·licitar al pilot que confirmi la selecció 8,33 kHz.

a) CONFIRMEU CANAL (nom) VUIT COMATRESTRES.	a) CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE CHANNEL (name).
b) *CONFIRMO CANAL (nom) VUIT COMATRESTRES.	b) *AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE CHANNEL (name).

4.10.3.1.3.3 Transferència de control i canvi de freqüència/canal.

a) TRUQUEU A (distintiu de trucada de la dependència) (freqüència) [o CANAL (nom)].	a) CONTA CT (unit call sign) (frequency) [or CHANNEL (name)].
b) A LES (o SOBRE) (hora o lloc) [o QUAN] [PASSANT/ABANDONANT/ARRIBANT] (nivell) TRUQUEU A (distintiu de trucada de la dependència) (freqüència) [o CANAL (nom)].	b) AT (or OVER) (time or place) [or WHEN] [PASSING/LEAVING/REACHING] (level) CONTACT (unit call sign) (frequency) (or CHANNEL (name)).
c) SI NO ESTABLEIX CONTACTE (instruccions)	c) IF NO CONTACT (instruction).
d) ESCOLTEU (distintiu de trucada de la dependència) (freqüència) [o EN CANAL (nom)] (1)	d) STAND BY (frequency) [or CHANNEL (name)].
e) *SOL·LICITO CANVI A (freqüència) [o CANAL (nom)].	e) *REQUEST CHANGE TO (frequency) [or CHANNEL (name)].
f) CANVI DE FREQUÈNCIA (o CANAL) APROVAT.	f) FREQUENCY (or CHANNEL) CHANGE APPROVED
g) VIGILEU (distintiu de trucada de la dependència) (freqüència) (o CANAL (nom))	g) MONITOR (unit call sign) (frequency) (or CHANNEL (name))
h) *VIGILANT (freqüència) (o CANAL (nom))	h) *MONITORING (frequency) [or CHANNEL (name)].
i) QUAN ESTIGUEU LLEST TRUQUEU A (distintiu de trucada de la dependència) (freqüència) [o CANAL (nom)].	i) WHEN READY CONTACT (unit call sign) (frequency) [or CHANNEL (name)].
j) MANTINGUEU AQUESTA FREQUÈNCIA (o AQUEST CANAL).	j) REMAIN THIS FREQUENCY (or CHANNEL).

Exemple: «AIR FRANCE DOS SET QUATRE TRUQUEU A CONTROL FRANÇA CANAL U TRES DOS DECIMAL ZERO U ZERO». («AIR FRANCE TWO SEVEN FOUR CONTACT FRANCE CONTROL CHANNEL ONE THREE TWO DECIMAL ZERO ONE ZERO»).

4.10.3.4.8 Procediments de rodament.

Per a la sortida:

*a) [tipus d'aeronau] [categoria de deixant turbulent si és «pesant»] [emplaçament de l'aeronau] SOL·LICITO RODAMENT [intencions];

[aircraft type] [wake turbulence category if «heavy»] [aircraft location] REQUEST TAXI [intentions];

*b) [tipus d'aeronau] [categoria de deixant turbulent si és «pesant»] [emplaçament de l'aeronau] (regles de vol) A (aeròdrom de destí) SOL·LICITO RODAMENT [intencions];

[aircraft type] [wake turbulence category if «heavy»] [aircraft location] (flight rules) TO (aerodrome of destination) REQUEST TAXI [intentions];

c) RODEU A PUNT D'ESPERA [número] [PISTA (número)] [HORA (minuts)];
TAXI TO HOLDING POINT [number] [RUNWAY (number)] [TIME (minutes)].

Quan es necessiten instruccions detallades per al rodament:

*d) [tipus d'aeronau] [categoria de deixant turbulent si és «pesant»] SOL·LICITO INSTRUCCIONS DE RODAMENT DETALLADES;

[aircraft type] [wake turbulence category if «heavy»] REQUEST DETAILED TAXI INSTRUCTIONS;

e) RODEU VIA (trajecte concret que s'ha de seguir) A PUNT D'ESPERA [número] [PISTA (número)] [HORA (minuts)];

TAXI VIA (specific routing to be followed) TO HOLDING POSITION [number] [RUNWAY (number)] [TIME (minutes)].

Quan no es disposa d'informació d'aeròdrom provinent d'una altra font, per exemple ATIS:

f) RODEU A PUNT D'ESPERA [número] (seguit d'informació d'aeròdrom quan correspongui) [HORA (minuts)];

TAXI TO HOLDING POSITION [number] (followed by aerodrome information as applicable) [TIME (minutes)];

g) AGAFEU (o VIREU) PRIMERA (o SEGONA) INTERSECCIÓ ESQUERRA (o DRETA);

TAKE (or TURN) FIRST (or SECOND) LEFT (or RIGHT);

h) RODEU VIA (identificació de carrer de rodament);

TAXI VIA (identification of taxiway);

i) RODEU VIA PISTA (número);

TAXI VIA RUNWAY (number);

j) RODEU A TERMINAL (o un altre emplaçament, per exemple, ZONA D'AVIACIÓ GENERAL) [LLOC ESTACIONAMENT (número)];

TAXI TO TERMINAL (or other location, e.g. GENERAL AVIATION AREA) [STAND (number)].

Per a operacions d'helicòpters:

*k) SOL·LICITO RODAMENT AERI DES DE (o VIA) FINS A (emplaçament o encaminament, segons que correspongui);

REQUEST AIR-TAXIING FROM (or VIA) TO (location or routing as appropriate);

l) EFECTUEU RODAMENT AERI FINS A (o VIA) (emplaçament o encaminament, segons que correspongui) [PRECAUCIÓ (pols, torb alt, detritus lliures, aeronaus lleugeres en rotatge, personal, etc.)];

AIR-TAXI TO (or VIA) (location or routing as appropriate) [CAUTION (dust, blowing snow, loose debris, taxiing light aircraft, personnel, etc.)];

m) EFECTUEU RODAMENT AERI VIA (ruta directa, sol·licitada o especificada) FINS A (emplaçament, heliport, àrea d'operacions o moviment, pista activa o inactiva). EVITEU (aeronau o vehicles o personal).

AIR TAXI VIA (direct, as requested, or specified route) TO (location, heliport, operating or movement area, active

or inactive runway). AVOID (aircraft or vehicles or personnel).

Després de l'aterratge:

- *n) SOL·LICITOTORNAR PER PISTA;
REQUEST BACKTRACK;
- o) RETORN PER PISTA APROVAT;
BACKTRACK APPROVED;
- p) PISTA DE TORNADA (número);
BACKTRACK RUNWAY (number).

En general:

- *q) [emplaçament de l'aeronau] SOL·LICITO RODAMENT A (destí a l'aeròdrom);
[aircraft location] REQUEST TAXI TO (destination on aerodrome);
 - r) RODEU EN LÍNIA RECTA;
TAXI STRAIGHT AHEAD;
 - s) RODEU AMB PRECAUCIÓ;
TAXI WITH CAUTION;
 - t) CEDIU PAS A (descripció i posició d'altres aeronaus);
GIVE WAY TO (description and position of other aircraft);
 - *u) CEDEIXO PAS A (trànsit);
GIVING WAY TO (traffic);
 - *v) TRÀNSIT (o tipus d'aeronau) A LA VISTA;
TRAFFIC (or type of aircraft) IN SIGHT;
 - w) RODEU A APARTADOR D'ESPERA;
TAXI INTO HOLDING BAY;
 - x) SEGUIU (descripció d'una altra aeronau o vehicle);
FOLLOW (description of other aircraft or vehicle);
 - i) DEIXEU PISTA LLIURE;
VACATE RUNWAY;
 - *z) PISTA LLIURE;
RUNWAY VACATED;
 - aa) ACCELEREU RODAMENT [motiu];
EXPEDITE TAXI [reason];
 - *bb) ACCELERANT RODAMENT;
EXPEDITING;
 - cc) [PRECAUCIÓ] RODEU MÉS A POC A POC [motiu];
[CAUTION] TAXI SLOWER [reason];
 - *dd) RODANT MÉS A POC A POC.
SLOWING DOWN.
- *Indica una transmissió del pilot.

4.10.3.4.11. Preparació per a l'enlairament.

- a) IMPOSSIBLE CONCEDIR RUTA SORTIDA (designador) A CAUSA DE (raons);
UNABLE TO ISSUE (designator) DEPARTURE (reasons);
- b) NOTIFIQUEU QUAN LLEST [PER A SORTIDA];
REPORT WHEN READY [FOR DEPARTURE];
- c) ESTÀ LLEST [PER A SORTIDA]?;
ARE YOU READY [FOR DEPARTURE]?;
- d) ESTÀ LLEST PER A SORTIDA IMMEDIATA?
ARE YOU READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE?;
- *e) LLEST;
READY.

Si no pot autoritzar l'enlairament:

- f) ESPEREU [motiu];
WAIT [reason];

Autorització per entrar a la pista i esperar l'autorització d'enlairament:

- g) ENTREU I MANTENIU;
Nota: a continuació hi pot anar f).
LINE UP;
- +h) ENTREU I MANTENIU PISTA (número);
LINE UP RUNWAY (number);

i) ENTREU I MANTENIU. ESTEU LLEST PER A SORTIDA IMMEDIATA;
LINE UP. BE READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE.

Autoritzacions condicionals:

- ++j) (condició) ENTREU I MANTENIU;
(condition) LINE UP;
- Acusament de recepció d'una autorització condicional:
- *k) (condició) ENTREU I MANTENIU;
(condition) LINING UP;

Confirmació, o no confirmació de la col·locació d'autorització condicional:

- l) CORRECTE (o REPETEIXO. (segons que correspongui)).
[THAT IS] CORRECT (or I SAY AGAIN. (as appropriate)).
- *m) SOL·LICITO SORTIDA DES D'INTERSECCIÓ PISTA (número) AMB (CARRER DE RODAMENT (designador)) (o PISTA (número));
REQUEST DEPARTURE FROM RUNWAY (number) INTERSECTION WITH (TAXIWAY (designator)) (or RUNWAY (number));
- n) NOTIFIQUEU SI PODEU SORTIR DES D'INTERSECCIÓ PISTA (número) AMB (CARRER DE RODAMENT (designador)) (o PISTA (número));
REPORT IF ABLE TO DEPART FROM RUNWAY (number) INTERSECTION WITH (TAXIWAY (designator)) (or RUNWAY (number));
- o) DES D'INTERSECCIÓ PISTA (número) AMB (CARRER DE RODAMENT (designador)) (o PISTA (número)) (distància) METRES DISPONIBLES;
FROM RUNWAY (number) INTERSECTION WITH (TAXIWAY (designator)) (or RUNWAY (number)) (distance) METRES AVAILABLE.

* Indica una transmissió del pilot.

- + Quan hi hagi possibilitat de confusió durant operacions en diverses pistes a la vegada
- ++ Les disposicions relatives a l'ús de les autoritzacions condicionals figuren a 4.10.2.4.

4.10.3.4.22 Transmissió de torn de sortida i missatges relacionats.

Transmissió de l'hora d'enlairament calculada (CTOT) a partir d'un missatge d'assignació de torn de sortida.

- a) SLOT (hora).
SLOT (time).

Canvi de CTOT com a conseqüència d'un missatge de revisió de torn.

- b) SLOT REVISAT (hora).
REVISED SLOT (time).

Cancel·lació de CTOT com a conseqüència d'un missatge de cancel·lació de torn.

- c) SLOT CANCEL·LAT, NOTIFIQUEU LLEST.
SLOT CANCELLED, REPORT READY.

Suspensió d'un vol fins a nou avís com a conseqüència d'un missatge de suspensió de vol.

- d) VOL SUSPÈS FINS A NOU AVÍS, A CAUSA DE (raó).
FLIGHT SUSPENDED UNTIL FURTHER NOTICE DUE (reason).

Activació d'un vol suspès com a conseqüència d'un missatge de suspensió (o reactivació).

- e) VOL REACTIVAT, NOTIFIQUEU LLEST.
SUSPENSION CANCELLED, REPORT READY.

Denegació de posada en marxa perquè s'ha requerit massa tard per complir el CTOT

- f) IMPOSSIBLE APROVAR POSADA EN MARXA A CAUSA DE SLOT EXPIRAT, SOL·LICITEU NOU SLOT.

UNABLE TO APPROVE START UP CLEARANCE DUE SLOT EXPIRED, REQUEST A NEW SLOT.

Denegació de posada en marxa perquè s'ha requerit massa aviat per complir el CTOT.

g) IMPOSSIBLE APROVAR POSADA EN MARXA A CAUSA DE SLOT (hora) SOL·LICITEU POSADA EN MARXA A (hora).

UNABLE TO APPROVE START UP CLEARANCE DUE SLOT (time), REQUEST START UP AT (time).

4.10.3.5.1 Estimacions i revisions.

a) ESTIMADA [direcció del vol] (distintiu de trucada de l'aeronau) [USANT RESPONEDOR (codi SSR)] (tipus) ESTIMANT (punt significatiu) (hora) (nivell) (o DESCENDINT DE (nivell) A (nivell)) (o ASCENDINT DE (nivell) A (nivell)) [VELOCITAT (TAS presentada)] (ruta) [OBSERVACIONS];

ESTIMATE [direction of flight I (aircraft call sign) [SQUAWKING (SSR Code)] (type) ESTIMATING (significant point) (time) (level) (or DESCENDING FROM (level) TO (level) [SPEED (filed TAS)] (route) [REMARKS].

Estació transmissora:

b) ESTIMAT (punt significatiu) PER A (distintiu de trucada de l'aeronau);
ESTIMATE (significant point) ON (aircraft call sign).

Resposta de l'estació receptora (si es disposa dels detalls del pla de vol):

(tipus d'aeronau) (destí);
(aircraft type) (destination).

Resposta de l'estació transmissora:

[RESPONENT (codi SSR) ESTIMANT] (punt significatiu) (hora) A (nivell);
[SQUAWKING (SSR Code)] [ESTIMATING] (significant point) (time) AT (level);

Nota: en cas que no es disposi dels detalls del pla de vol, l'estació receptora ha de respondre a b) NO HI HA DETALLS (NO DETAILS) i l'estació transmissora ha de donar la previsió completa com indica a).

c) ESTIMAT GLOBUS LLIURE(S) NO TRIPULAT(S) (identificació i classificació) ESTIMAT(S) SOBRE (lloc) A LES (hora) (NIVELL(S) DE VOL NOTIFICAT(S) (xifra o xifres) (o NIVELL(S) DE VOL DESCONEGUT(S)) DESPLAÇANT-SE CAP A (direcció) VELOCITAT ESTIMADA RESPECTE AL TERRA (xifra) (altra informació pertinent, si n'hi ha).

ESTIMATE UNMANNED FREE BALLOON(S) (identification and classification) ESTIMATED OVER (place) AT (time) REPORTED FLIGHT LEVEL(S) (figure or figures) [or FLIGHT LEVEL UNKNOWN] MOVING (direction) ESTIMATED GROUND SPEED (figure) (other pertinent information, if any).

d) REVISIÓ (distintiu de trucada de l'aeronau) (detalls que siguin necessaris).

REVISION (aircraft call sign) (details as necessary).»

Cinc. Es modifiquen els apartats 8.4.3.7 i 8.4.4.5 del capítol 4, els apartats 8.5.1 fins al 8.5.3 del capítol 5, els apartats 8.6.1.1 i 8.6.1.5 del capítol 6, l'apartat 8.8.1.2.1 i s'afegeix l'apartat 8.8.2.2 al capítol 8, i es modifiquen els apartats 8.10.1.3 GEN 3, 8.10.3.2 AD 2 i 8.10.3.3 AD 3 del capítol 10 del llibre vuitè «Servei d'informació aeronàutica», que queden redactats en els termes següents:

«8.4.3.7 Quan no es publiqui cap esmena a les AIP en els intervals regulars establerts o dates de publicació, s'ha de fer la corresponent notificació NIL (cap) i s'ha de distribuir com a llista mensual impresa en llenguatge clar dels NOTAM vigents segons el que exigeix 8.5.2.13.3.

8.4.4.5 S'ha d'expedir una llista de verificació dels suplementes AIP vigents a intervals d'un mes, com a

mínim. Aquesta informació s'ha d'expedir mitjançant la llista mensual impresa en llenguatge clar dels NOTAM vigents segons el que exigeix 8.5.2.13.3.

8.5.1 Iniciació.

8.5.1.1 S'ha d'iniciar un NOTAM i s'ha d'expedir tan aviat com sigui possible quan la informació que s'hagi de distribuir sigui de caràcter temporal i de curta durada o quan s'introdueixin amb poc temps de preavis canvis permanents, o temporals de llarga durada, que siguin importants per a les operacions, llevat que el text sigui extens o contingui gràfics. La informació de curta durada que contingui text extens o gràfics s'ha de publicar com a suplement AIP (vegeu 8.4.4.1).

Nota: els canvis que siguin importants per a les operacions relatius als casos que s'enumeren al punt 8.6.1.6.1 s'han de publicar dins el sistema de reglamentació i control de la informació aeronàutica (AIRAC) que detalla el capítol 6.

8.5.1.1.1 Els NOTAM s'han d'iniciar i s'han d'expedir en relació amb la informació següent:

a) establiment, tancament o canvis importants que afectin les operacions d'aeròdrom/heliports o pistes;

b) establiment, eliminació i canvis importants que afectin les operacions dels serveis aeronàutics (AGA, AIS, ATS, COM, MET, SAR, etc.);

c) establiment o eliminació d'ajudes electròniques i d'una altra classe per a la navegació aèria i aeròdroms/heliports. Això comprèn: interrupció o represa de qualsevol servei; canvi de freqüències, canvi en les hores de servei notificades, canvi d'identificació, canvi d'orientació (ajudes direcció (ajudes direccionals); canvi d'ubicació; augment o disminució en un 50% o més de la potència; canvis en els horaris de les radiodifusions o en el seu contingut, i irregularitat o inseguretats d'operació de qualsevol ajuda electrònica per a la navegació aèria i dels serveis de comunicacions aeroterrestres;

d) establiment, eliminació o canvis importants en les ajudes visuals;

e) interrupció o represa del funcionament dels components importants dels sistemes d'il·luminació dels aeròdroms;

f) establiment, eliminació o canvis importants en els procediments dels serveis de navegació aèria;

g) presència o eliminació de defectes o impediments importants a l'àrea de maniobres;

h) modificacions i limitacions en el subministrament de combustible, lubricants i oxigen;

i) canvis importants a les instal·lacions i serveis disponibles de recerca i salvament;

j) establiment, interrupció o represa del servei dels fars de perill que assenyalen obstacles importants per a la navegació aèria;

k) canvis en les disposicions que requereixin mesures immediates, per exemple, respecte a zones prohibides a causa d'activitats SAR;

l) presència de perills per a la navegació aèria (inclosos els obstacles, maniobres militars, exhibicions i competicions, activitats importants de paracaigudisme fora d'emplaçaments promulgats);

m) erecció, eliminació o modificació d'obstacles importants per a la navegació aèria a les àrees d'enlairament/ascens, aproximació frustrada, aproximació i a la franja de pista;

n) establiment o suspensió (fins i tot l'activació o desactivació), segons sigui aplicable, de zones prohibides, restringides o perilloses, o canvis en el seu caràcter;

o) establiment o suspensió de zones, rutes o les seves parts en què hi hagi la possibilitat d'intercepcions i en què es requereix mantenir-se a l'escolta en la freqüència VHF d'emergència de 121,5 MHz;

p) assignació, anul·lació o canvi d'indicadors de lloc;

q) canvis significatius del nivell de protecció de què normalment es disposa en un aeròdrom per a fins de salvament i extinció d'incendis; només s'ha d'iniciar un NOTAM quan es tracti d'un canvi de categoria i l'esmentat canvi s'ha d'indicar clarament;

r) presència, eliminació o canvis importants de condicions perilloses a causa de neu, neu fudent, glaç o aigua a l'àrea de moviment;

s) aparició d'epidèmies que necessitin canvis en els requisits notificats respecte a vacunes i quarantenes;

t) pronòstics de radiació còsmica solar, quan es faciliten;

t) canvis importants per a les operacions per activitat volcànica, lloc, data i hora d'erupcions volcàniques i/o extensió horitzontal i vertical de núvols de cendres volcàniques, incloent-hi el sentit en què es mouen, els nivells de vol i les rutes o trams de rutes que podrien estar afectats;

u) alliberament a l'atmosfera de materials radioactius o productes químics tòxics com a conseqüència d'un incident nuclear o químic, lloc, data i hora de l'incident, nivells de vol i rutes o trams de rutes que podrien estar afectats, així com direcció del moviment;

v) establiment d'operacions de missions humanitàries d'auxili, com ara les empreses sota els auspicis de les Nacions Unides, juntament amb els procediments o limitacions que afecten la navegació aèria; i

w) aplicació de procediments de contingència a curt termini en casos de perturbació parcial dels serveis de trànsit aeri o dels serveis de suport corresponents.

Nota: vegeu l'apartat 3.2.27.

8.5.1.1.2 S'ha de considerar la necessitat d'iniciar un NOTAM en qualsevol altra circumstància que pugui afectar les operacions de l'aeronau.

8.5.1.1.3 La informació següent no s'ha de notificar per NOTAM:

a) tasques habituals de manteniment en plataformes i carrers de rodament que no afecten la seguretat de moviment de les aeronaus;

b) tasques de senyalització de pistes, quan les operacions d'aeronaus es puguin efectuar de manera segura en altres pistes disponibles, o l'equip utilitzat que es pugui retirar quan sigui necessari;

c) obstacles temporals al veïnatge dels aeròdroms/heliports que no afectin l'operació segura de les aeronaus;

d) fallada parcial de les instal·lacions d'il·luminació a l'aeròdrom/heliport, quan no afecti directament les operacions d'aeronaus;

e) fallada parcial temporal de les comunicacions aeroterrestres quan se sàpiga que es poden utilitzar freqüències adequades d'alternativa;

f) la falta de serveis relatius als moviments de plataforma i al control de trànsit de carretera;

g) el fet que no estiguin en servei els rètols per indicar un emplaçament o destí o una altra informació a l'àrea de moviment de l'aeròdrom;

h) activitats de paracaigudisme a l'espai aeri no controlat en condicions VFR (vegeu 8.5.1.1.1, apartat I), o en emplaçaments promulgats o dins de zones perilloses o prohibides, a l'espai aeri controlat;

i) altra informació de naturalesa anàlogament temporal.

8.5.1.1.4 Sempre que sigui possible, s'ha de comunicar almenys amb set dies d'antelació l'activació de les zones perilloses, restringides o prohibides que s'hagin establert, i la realització d'activitats que requereixin restriccions temporals de l'espai aeri que no siguin produïdes per operacions d'emergència.

8.5.1.1.4.1 S'ha de comunicar com més aviat millor qualsevol anul·lació consegüent de les activitats o qualse-

vol reducció de les hores d'activitat o de les dimensions de l'espai aeri afectat.

Sempre que sigui possible, convé avisar amb 24 hores d'antelació a fi de poder acabar oportunament el procés de notificació i facilitar la planificació de la utilització de l'espai aeri.

8.5.1.1.5 Els NOTAM per notificar que les ajudes a la navegació aèria, les instal·lacions o serveis de comunicacions no estan en servei han de donar una idea, sempre que sigui possible, del període en què no estiguin en servei o del temps en què s'espera restablir el servei.

8.5.1.1.6 Quan es publiqui una esmena AIP o un suplement AIP de conformitat amb els procediments AIRAC, s'ha d'iniciar un NOTAM en què es doni una breu descripció del contingut, la data d'entrada en vigor i el número de referència de l'esmena o suplement. Aquest NOTAM ha de tenir la mateixa data d'entrada en vigor que l'esmena o suplement i s'ha de mantenir vàlid en el butlletí d'informació previ al vol per un període de 14 dies.

Nota: al Manual per als serveis d'informació aeronàutica (Doc. 8126) d'OACI figuren els textos d'orientació relatius a la iniciació dels NOTAM en els quals s'anuncien les dates d'entrada en vigor d'esmenes AIP o suplement AIP de conformitat amb els procediments AIRAC («NOTAM iniciador»).

8.5.2 Especificacions generals.

8.5.2.1 A reserva del que especifiquen 8.5.2.3 i 8.5.2.4, cada NOTAM ha de contenir la informació en l'ordre que indica el format NOTAM de l'apèndix Q.

8.5.2.2 El text d'un NOTAM s'ha de compondre utilitzant els significats/la fraseologia abreujada uniforme assignats al codi NOTAM de l'OACI, complementats mitjançant abreviatures de l'OACI, indicadors, identificadors, designadors, distintius de trucada, freqüències, xifres i llenguatge clar.

8.5.2.2.1 Quan se seleccioni un NOTAM per a distribució internacional, s'ha d'incloure el text en anglès en les parts que s'expressin en llenguatge clar.

Nota: els codis NOTAM de l'OACI així com els significats/fraseologia abreujada uniforme i les abreviatures de l'OACI que figuren en el document titulat PANS-ABC (Doc. 8400)

8.5.2.3 La informació relativa a dipòsits de neu, neu fudent, glaç i aigua estancada al paviment dels aeròdroms/heliports ha de contenir les dades, quan es notifiqui per mitjà d'un SNOWTAM, en l'ordre que indica el format de SNOWTAM que figura a l'apèndix Q.

8.5.2.4 La informació relativa a un canvi d'importància per a les operacions en l'activitat volcànica, erupció volcànica o núvol de cendres volcàniques ha de contenir les dades, quan es notifiqui per mitjà d'un ASHTAM, en l'ordre que indica el format d'ASHTAM de l'apèndix Q.

8.5.2.5 L'originador dels NOTAM ha d'assignar a cadascun dels NOTAM un número de sèrie identificat per una lletra i un número de quatre xifres seguides d'una barra i d'un número de dues xifres per a l'any. El número de quatre xifres ha de ser consecutiu i s'ha de basar en l'any civil.

Nota: les sèries de NOTAM es poden identificar mitjançant les lletres A a Z, amb excepció de S i T.

8.5.2.6 Quan un NOTAM contingui errors, s'ha d'expedir un NOTAM amb un número nou, que substitueixi el NOTAM amb errors.

8.5.2.7 Quan s'expedeixi un NOTAM que cancel·li o substitueixi un NOTAM anterior s'ha d'indicar el número del NOTAM anterior. La sèrie, indicador de lloc i assumpte de tots dos NOTAM han de ser els mateixos. Un NOTAM només es pot cancel·lar o substituir per un altre NOTAM.

8.5.2.8 Cada NOTAM ha de tractar únicament d'un assumpte i d'una condició relativa a l'assumpte.

Nota: l'orientació sobre la combinació d'un assumpte i una condició relativa a l'assumpte de conformitat amb els criteris de selecció dels NOTAM figura al Manual per als serveis d'informació aeronàutica (Doc. 8126) d'OACI.

8.5.2.9 Cada NOTAM ha de ser tan concís com sigui possible i s'ha de redactar de manera que s'entengui clarament, sense remetre a un altre document.

8.5.2.10 Cada NOTAM s'ha de transmetre com a missatge únic de telecomunicació.

8.5.2.11 Els NOTAM que continguin informació de caràcter permanent o temporal de llarga durada han de portar les referències apropiades a l'AIP o al suplement AIP.

8.5.2.12 Els indicadors de lloc, inclosos al text de tots els NOTAM, han de ser els que figuren en els indicadors de lloc (Doc. 7910 d'OACI).

8.5.2.12.1 En cap cas s'ha de fer servir una forma abreujada d'aquests indicadors.

8.5.2.12.2 Si a un emplaçament no s'ha assignat cap indicador de lloc OACI, s'ha d'indicar el nom del lloc en llenguatge clar lletrejant-lo de conformitat amb 8.3.4.2.

8.5.2.13 El servei fix aeronàutic (SAF) ha d'expedir com a NOTAM una llista de verificació dels NOTAM vigents, a intervals de no més d'un mes, utilitzant el format NOTAM que especifica l'apèndix Q, adjunt 2. S'ha d'expedir un NOTAM per a cada sèrie.

8.5.2.13.1 La llista de verificació dels NOTAM ha de contenir una referència a les últimes esmenes AIP, suplement AIP i almenys a les AIC de distribució internacional.

8.5.2.13.2 La llista de verificació dels NOTAM ha de tenir la mateixa distribució que l'actual sèrie de missatges a la qual es refereix i s'ha d'identificar clarament com a llista de verificació.

8.5.2.13.3 S'ha de preparar tan de pressa com sigui possible i s'ha de transmetre pel mitjà més ràpid de què es disposi als destinataris de la Documentació Integrada d'Informació Aeronàutica una llista mensual impresa en llenguatge clar dels NOTAM vigents, compresa la indicació de les esmenes AIP, AIC últimament expedits i una llista de verificació de suplement AIP.

8.5.3. Distribució.

8.5.3.1 Els NOTAM s'han de distribuir en resposta a una sol·licitud.

8.5.3.2 Els NOTAM s'han de preparar de conformitat amb les disposicions corresponents dels procediments de comunicacions de l'OACI.

8.5.3.2.1 Sempre que sigui possible, s'ha de fer servir el SAF per a la seva distribució dels NOTAM.

8.5.3.2.2 Quan algun NOTAM intercanviat segons el que especifica 8.5.3.4 s'envii per un altre mitjà que no sigui el SAF, s'ha de fer servir un grup de sis dígitos de data i hora que indiqui la data i l'hora d'origen del NOTAM i la identificació de l'originador, que ha de precedir el text.

8.5.3.3 El servei d'informació aeronàutica ha de determinar quin NOTAM s'ha de difondre internacionalment.

8.5.3.3.1 Quan sigui possible s'han d'utilitzar les llistes de distribució selectiva. Aquestes llistes tenen per objecte evitar la distribució supèrflua d'informació.

8.5.3.4 L'intercanvi internacional de NOTAM només ha de tenir lloc per acord mutu entre les oficines NOTAM internacionals interessades. L'intercanvi internacional d'ASHTAM (vegeu 8.5.2.4) i de NOTAM, quan els estats segueixin utilitzant els NOTAM per distribuir informació sobre activitat volcànica, ha d'incloure els centres d'avisos de cendres volcàniques, i ha de prendre en consideració els requisits de les operacions de llarga distància.

8.5.3.4.1 Es poden fer arranjaments per a intercanvi directe de SNOWTAM (vegeu l'apèndix Q) entre aeròdroms/heliports.

8.5.3.4.2 Aquests intercanvis de NOTAM entre oficines NOTAM internacionals s'han de limitar, tan com sigui possible, a les necessitats dels estats interessats que els reben, per mitjà de sèries separades proporcionades almenys als vols internacionals i interiors.

8.5.3.4.3 En la mesura que es pugui i d'acord amb els requisits que estipula 8.5.3.4, s'ha de fer servir un sistema de distribució predeterminada per als NOTAM transmesos pel SAF de conformitat amb 8.5.4.

8.6.1.1 La informació relativa a les circumstàncies esmentades al paràgraf 8.6.1.6 s'ha de distribuir sota el sistema reglamentat (AIRAC), és a dir, basant l'establiment, suspensió o canvis importants en una sèrie de dates comunes d'entrada en vigor a intervals de 28 dies, comprès el 29 de gener de 1998.

La informació notificada no es pot tornar a modificar almenys fins a 28 dies després de la data d'entrada en vigor, llevat que la circumstància notificada sigui de caràcter temporal i no subsisteixi per tot el període.

8.6.1.1.1 La informació proporcionada segons el sistema AIRAC s'ha de publicar en forma impresa, la dependència AIS ha d'iniciar i distribuir la informació almenys amb 42 dies d'antelació respecte a la data d'entrada en vigor, de manera que els destinataris la puguin rebre almenys 28 dies abans de la data esmentada.

8.6.1.1.2 Sempre que es prevegin modificacions importants i quan sigui convenient i factible, s'ha de fixar la data de publicació amb una antelació almenys de 56 dies respecte a la data d'entrada en vigor.

8.6.1.5 Quan la dependència AIS subministri informació en forma electrònica respecte de les circumstàncies esmentades als apartats 8.6.1.6.1 i 8.6.1.6.2, l'ha de distribuir i s'ha d'assegurar que les dates d'entrada en vigor de les dades coincideixin amb les AIRAC utilitzades per subministrar informació en forma impresa i de manera que arribi als destinataris almenys amb 28 dies d'antelació respecte a la data d'entrada en vigor AIRAC.

8.8.1.2.1 S'ha de proporcionar informació addicional actualitzada concernent a l'aeròdrom de sortida, relativa al següent:

- a) tasques de construcció o de conservació a l'àrea de maniobres o contigües a aquesta àrea;
- b) parts desiguals de l'àrea de maniobres, tant si estan assenyalades com si no, per exemple, les parts trencades de les superfícies de les pistes i carrers de rodament;
- c) presència i profunditat de neu, glaç o aigua a les pistes i carrers de rodament; inclòs el seu efecte en la frenada;
- d) la neu acumulada a les pistes o als carrers de rodament, o adjacent a aquests;
- e) les aeronaus estacionades o altres objectes als carrers de rodament o al seu costat;
- f) la presència d'altres perills temporals.
- g) la presència d'ocells que puguin ser un perill per a les operacions d'una aeronau;
- h) l'avaria o el funcionament irregular d'una part o de tot el sistema d'il·luminació de l'aeròdrom, incloent-hi les llums d'aproximació, de llindar, de pista, de carrer de rodament, d'obstacles, de zones fora de servei de l'àrea de maniobres i la font d'energia elèctrica de l'aeròdrom;
- i) El desenvolupament en curs d'operacions de missions humanitàries d'auxili, com ara les empreses sota els auspicis de les Nacions Unides, juntament amb els procediments o limitacions que s'hi apliquin.

8.8.2.2 L'Estat s'ha de cerciorar que es prenen mesures perquè als aeròdroms es rebi informació respecte a la presència d'ocells que observin les tripulacions de les

aeronaus, i també s'ha de cerciorar que el servei d'informació aeronàutica disposa d'aquesta informació per distribuir-la segons ho requereixin les circumstàncies.

8.10.1.3 GEN 3. Serveis.

GEN 3.5.3. Observacions i informes meteorològics.

Descripció detallada de les observacions e informes meteorològics proporcionats per a la navegació aèria internacional, que ha de comprendre:

- 1) el nom de l'estació i indicador de lloc de l'OACI;
- 2) el tipus i freqüència de les observacions, inclosa una indicació del tipus automàtic d'observació;
- 3) els tipus d'informes meteorològics (p. ex. METAR) i la disponibilitat de pronòstics de tendència;
- 4) el tipus específic de sistema d'observació i nombre d'emplaçaments d'observació utilitzats per observar i notificar el vent a la superfície, la visibilitat, l'abast visual a la pista, la base de núvols, la temperatura i, quan correspongui, la direcció del vent (p. ex. anemòmetre a la intersecció de les pistes, transmissòmetre a les proximitats de la zona de presa de contacte, etc.);
- 5) les hores de funcionament; i
- 6) una indicació de la informació climatològica aeronàutica disponible.

GEN 3.5.7. Servei VOLMET.

Descripció del servei VOLMET, que ha de comprendre:

- 1) el nom de l'estació transmissora;
- 2) el distintiu de trucada o identificació i abreviatura per a l'emissió de telecomunicacions;
- 3) la freqüència o freqüències utilitzades per a la radiodifusió;
- 4) el període de radiodifusió;
- 5) les hores de servei;
- 6) la llista dels aeròdroms/heliports per als quals s'inclouen notificacions i/o pronòstics;
- 7) les notificacions, pronòstics i informació SIGMET inclosos, i observacions que corresponguin.

GEN 3.5.8. Servei SIGMET i AIRMET.

Descripció de la vigilància meteorològica proporcionada dins de les regions d'informació de vol o àrees de control per a les quals es faciliten serveis de trànsit aeri, inclosa una llista de les oficines de vigilància meteorològica, que ha de comprendre:

- 1) el nom de l'oficina de vigilància meteorològica, indicador de lloc de l'OACI;
- 2) les hores de funcionament;
- 3) les regions d'informació de vol o àrees de control a què es presta servei;
- 4) els tipus d'informació SIGMET publicats (SIGMET, SST SIGMET) i períodes de validesa;
- 5) els procediments específics que s'apliquen a la informació SIGMET (p. ex. per a cendres volcàniques, ciclons tropicals);
- 6) els procediments aplicats a la informació AIRMET (de conformitat amb els acords regionals de navegació aèria pertinents);
- 7) les dependències de serveis de trànsit aeri a què es proporciona informació SIGMET i AIRMET; i
- 8) altra informació (p. ex., relativa a qualsevol limitació del servei, etc.).

8.10.3.2 AD 2. Aeròdroms.

**** AD 2.11. Informació meteorològica subministrada.

Descripció detallada de la informació meteorològica que es proporciona a l'aeròdrom i una indicació de l'oficina meteorològica encarregada de prestar el servei enumerat, incloent-hi:

- 1) el nom de l'oficina meteorològica connexa;

2) les hores de servei i, quan correspongui, designació de l'oficina meteorològica responsable fora d'aquestes hores;

3) l'oficina responsable de la preparació de TAF i períodes de validesa i interval d'expedició dels pronòstics;

4) mode de la disponibilitat de pronòstics de tipus tendència per a l'aeròdrom i intervals d'expedició;

5) informació quant a la forma en què es faciliten les exposicions verbals i/o les consultes;

6) tipus de documentació de vol subministrada i idioma o idiomes utilitzats en la documentació de vol;

7) cartes i altra informació que s'exigeixi o s'utilitzi per a les exposicions verbals o les consultes;

8) equip suplementari de què es disposa per subministrar informació sobre condicions meteorològiques p. ex., radar meteorològic i receptor per a les imatges de satèl·lit;

9) la dependència o dependències dels serveis de trànsit aeri a què se subministra informació meteorològica; i

10) informació addicional (p. ex., respecte a qualsevol limitació de servei, etc.).

8.10.3.3 Heliports.

**** AD 3.11. Informació meteorològica subministrada.

Descripció detallada de la informació meteorològica que es proporciona a l'heliport conjuntament amb una indicació de l'oficina meteorològica encarregada de prestar el servei enumerat, que ha de comprendre:

1) el nom de l'oficina meteorològica connexa;

2) les hores de servei i, quan correspongui, designació de l'oficina meteorològica responsable fora d'aquestes hores;

3) l'oficina responsable de la preparació de TAF i períodes de validesa dels pronòstics;

4) la disponibilitat de pronòstics de tipus tendència per a l'heliport i intervals d'expedició;

5) informació quant a la forma en què es faciliten les exposicions verbals i/o les consultes;

6) tipus de documentació de vol subministrada i idioma o idiomes utilitzats en la documentació de vol;

7) cartes i altra informació que s'exhibeixi o s'utilitzi per a les exposicions verbals o les consultes;

8) equip suplementari de què es disposa per subministrar informació sobre condicions meteorològiques; p. ex., radar meteorològic i receptor per a les imatges de satèl·lit;

9) la dependència o dependències dels serveis de trànsit aeri a què se subministra informació meteorològica; i

10) informació addicional (p. ex., respecte a qualsevol limitació de servei, etc.).»

Sis. Es modifiquen els apartats 10.5.1.1.1; 10.5.2.1.1.1; 10.5.2.1.1.2; 10.5.2.1.1.3; 10.5.2.1.3.3.1; 10.5.2.1.4.2 i 10.5.2.1.4.5 del capítol 5 del llibre desè «Telecomunicacions aeronàutiques, que queden redactats en els termes següents:

«10.5.1.1.1 S'ha de fer servir la fraseologia normalitzada de l'OACI en totes les situacions per a les quals s'hagi especificat. Només quan la fraseologia normalitzada no sigui útil per a una transmissió prevista, s'ha de fer servir un llenguatge clar.

10.5.2.1.1.1 Les comunicacions aeroterrestres en radiotelefonía s'han d'efectuar en l'idioma que l'estació terrestre fa servir normalment o en anglès.

Nota: l'idioma que normalment fa servir l'estació en terra no ha de ser necessàriament el de l'Estat en què està emplaçada. Es podria convenir regionalment en un idioma comú com a requisit per a les estacions terrestres de la regió en qüestió.

10.5.2.1.1.2 S'ha de fer servir l'anglès a petició de qualsevol estació d'aeronau a totes les estacions terrestres que serveixin a aeroports designats i a rutes usades pels serveis aeris internacionals.

10.5.2.1.1.3 Els idiomes disponibles en una determinada estació en terra s'han d'indicar en les publicacions d'informació aeronàutica i la resta d'informació aeronàutica que es publiqui respecte a aquestes instal·lacions.

10.5.2.1.1.3.1 Quan l'idioma que es fa servir per a les comunicacions sigui l'anglès, els números s'han de transmetre usant la pronunciació següent:

Número o element numèric	Pronunciació	Pronunciation
0	zero	SI-RO
1	un	UAN
2	dos	TU
3	tres	TRI
4	quatre	FO-ar
5	cinc	FA-IF
6	sis	SIKS
7	set	SEV'N
8	vuit	EIT
9	nou	NAI-na
decimal	decimal	DE-si-mal
centenars (hundred)	centenars	JAN-dred
mil (thousand)	mil	ZAU-sand

10.5.2.1.4.2 Les transmissions s'han d'efectuar de manera concisa i en un to de conversa normal.

10.5.2.1.4.5 Els missatges acceptats per a transmissió s'han de transmetre en llenguatge clar o en fraseologia OACI sense alterar de cap manera el sentit del missatge. Les abreviatures aprovades, incloses al text del missatge que s'ha de transmetre a una aeronau, s'han de convertir en les paraules o frases completes que representen aquestes abreviatures en l'idioma utilitzat, llevat de les abreviatures que, atès que es fan servir de manera freqüent i comuna, són generalment compreses pel personal aeronàutic.»

Set. Es modifiquen els adjunts 1, 2 i 3 de l'apèndix Q «Formats SNOWTAM, NOTAM i ASHTAM, que queden redactats en els termes següents:

«APÈNDIX Q.

ADJUNT 1.

INSTRUCCIONS PER EMPLENAR EL FORMAT DE SNOWTAM.

1. Generalitats.

a) Quan es notifiquen dades que es refereixen a dues o tres pistes s'han de tornar a transmetre les dades indicades de C a P, inclusivament.

b) S'han d'ometre completament les caselles juntament amb el seu indicador quan no hi hagi informació per incloure-hi.

c) S'han de fer servir unitats del sistema mètric decimal i no s'ha de notificar la unitat de mesura.

d) La vàlida màxima dels SNOWTAM és de 24 hores. S'han de publicar SNOWTAM nous sempre que es produeixi un canvi important en les condicions. Es consideren importants els canvis següents, relatius a l'estat de les pistes:

1) un canvi aproximadament de 0,05 en el coeficient de fricció;

2) canvis en el gruix dels dipòsits que tinguin valors més grans que els següents: 20 mm per a neu seca; 10 mm per a neu mullada; 3 mm per a neu fundent;

3) un canvi del 10%, o més, en la longitud o amplada disponible d'una pista;

4) qualsevol canvi del tipus de dipòsits o extensió de cobertura que requereixi reclassificació a les caselles F o T de l'SNOWTAM;

5) quan hi hagi bancs de neu crítics a un costat de la pista, o als dos costats, qualsevol canvi de l'altura o de la distància a què estiguin a partir de l'eix de pista;

6) qualsevol canvi de la conspicuïtat de la il·luminació de pista provocat per una ocultació de les llums; i

7) qualsevol altra condició considerada important a base de l'experiència o de les circumstàncies locals.

e) L'encapçalament abreujat «TTAAiiii CCCC MMYGGgg (BBB)» s'inclou per facilitar el tractament automàtic dels missatges SNOWTAM en els bancs de dades per computadora. L'explicació dels símbols és la següent:

TT = designador de dades SNOWTAM = SW;

AA = designador geogràfic dels estats (per exemple, LF = França, EG = Regne Unit –(vegeu els indicadors de lloc (Doc. 7910) part 2–índex de les lletra de nacionalitat per als indicadors de lloc);

liii = número de sèrie de l'SNOWTAM expressat per un grup de quatre xifres;

CCCC = indicador de lloc de quatre lletres corresponent a l'aeròdrom a què es refereix l'SNOWTAM (vegeu els indicadors de lloc (Doc. 7910);

MMYGGgg = data/hora de l'observació/mesurament, de manera que:

= MM = mes, o sigui gener = 01, desembre = 12.

= YY = dia del mes.

= GGgg = hores (GG) i minuts (gg) UTC;

(BBB) = grup facultatiu per designar:

= una correcció d'un SNOWTAM difós prèviament amb el mateix número de sèrie = COR.

Nota: els parèntesis a (BBB) signifiquen que es tracta d'un grup facultatiu.

Exemple: encapçalament abreujat de l'SNOWTAM núm. 149 de Zuric, mesurament/observació de 7 de novembre a les 0620 UTC:

SWLSOI49 LSZH 11070620.

2. Casella A –Indicador de lloc de l'aeròdrom (indicador de lloc de quatre lletres).

3. Casella B –Grup data/hora de 8 xifres –indica l'hora d'observació a la seqüència mes, dia, hora i minuts en UTC; aquesta casella sempre s'ha d'emplenar.

4. Casella C –Número més baix designador de pista.

5. Casella D –Longitud en metres de la pista neta, si és més petita que la longitud publicada (vegeu la casella T per notificar si part de la pista no està neta).

6. Casella E –Amplada en metres de la pista, si és més petita que l'amplada publicada; si està desplaçada a l'esquerra o a la dreta de l'eix, afegiu «L» o «R» segons es vegi des del llindar que tingui el número designador més baix.

7. Casella F –Dipòsits sobre la longitud de la pista, segons s'explica al format de SNOWTAM. Es poden fer servir combinacions adequades d'aquests números per indicar condicions variables sobre els diferents segments de la pista. Si hi ha més d'un dipòsit al mateix tram de la pista, aquests s'han de notificar en ordre des de la part superior fins a la part inferior. Les acumulacions causades pel vent, els gruixos de dipòsits apreciablement superiors als valors mitjans o altres característiques importants dels dipòsits es poden notificar a la casella T en llenguatge clar.

Nota: al final d'aquest apèndix figuren les definicions dels diversos tipus de neu.

8. Casella G –Gruix mitjà en mil·límetres de dipòsit corresponent a cada terç de la longitud total de la pista, o «XX» si no és mesurable o no és important des del punt de vista operacional. L'avaluació s'ha d'efectuar amb una

precisió de 20 mm per a neu seca, 10 mm per a neu mullada i 3 mm per a neu fundent.

9. Casella H –Mesurament de la fricció corresponent a cada terç de pista i dispositiu de mesurament utilitzat. Coeficient mesurat o calculat (dues xifres) o, si no, fricció a la superfície estimada (una xifra), en ordre començant pel llindar que tingui el número designador de pista més baix. Consigneu-hi una clau 9 quan l'estat de la superfície o del dispositiu de mesurament de la fricció disponible no permet efectuar un mesurament fiable de la fricció a la superfície. Cal fer servir les abreviatures següents per indicar el tipus de dispositiu de mesurament de la fricció utilitzat:

BRD Frenòmetre-dinòmetre.

GRT Mesurador de l'agafament.

MUM Mesurador del valor Mu.

RFT Mesurador de la fricció a la pista.

SFH Mesurador de la fricció a la superfície (pneumàtics d'alta pressió).

SFL Mesurador de la fricció a la superfície (pneumàtics de baixa pressió).

SKH Lliscòmetre (pneumàtics d'alta pressió).

SKL Lliscòmetre (pneumàtics de baixa pressió).

TAP Mesurador Tapley

Si s'utilitza un altre equip especifiqueu-lo en llenguatge clar.

10. Casella J –Bancs de neu crítics. Si n'hi ha, consigneu-hi l'altura en centímetres i la distància respecte a la vora de la pista en metres, seguides d'esquerra («L») o dreta («R») o els dos costats («LR»), tal com es veuen des del llindar que té el número de designació de pista més avall.

11. Casella K –Si les llums de pista estan ocultes, consigneu-hi «SI» seguit de «L», «R» o tots dos «LR», tal com es veu des del llindar que tingui un número de designació de pista més avall.

12. Casella L –Quan es prevegi realitzar una nova neteja de la pista, s'ha d'anotar la longitud i amplada de la pista o «TOTAL», si s'ha de netejar tota la pista.

13. Casella M –Anoteu-hi l'hora UTC prevista perquè finalitzi la neteja.

14. Casella N –Es pot fer servir la clau corresponent a la casella F per descriure les condicions dels carrers de rodament; anoteu-hi «NO» si no es disposa dels carrers de rodament que serveixen a la pista connexa.

15. Casella P –Si és aplicable, anoteu-hi «SÍ» seguit per la distància lateral en metres.

16. Casella R –Es pot fer servir la clau corresponent a la casella F per descriure les condicions de la plataforma; anoteu-hi «NO» si la plataforma està inutilitzable.

17. Casella S –Anoteu-hi l'hora UTC prevista de la pròxima observació/mesurament.

18. Casella T –Describeu-hi en llenguatge clar qualsevol informació operacional important, però notifiqueu sempre en longitud de pista no expedita (casella D) i el grau de contaminació de la pista (casella F) per a cada terç de la pista (si escau), de conformitat amb l'escala següent:

contaminació de la pista –10%, si la contaminació és de menys del 10%; contaminació de la pista –25%, si la contaminació és d'11 a 25%; contaminació de la pista –50%, si la contaminació és de 26 a 50%; contaminació de la pista –100%, si la contaminació és de 51 a 100%.

EXEMPLE DE FORMAT SNOWTAM QUE HA ESTAT EMPLENAT.

[GG EHAMZQZX EDDFZQZX EKCHZQZX
070645 LSZHNYX
SWLSOI49 LSZH 11070620
SNOWTAMOI49

A) LSZH B) 11070620 C) 02 D)... P)
c) 09 D)... P)
c) 12 D)... P)
R) NO S) 11070920 T) DESCONGELACIÓ]

Definicions dels diversos tipus de neu.

Neu (a terra).

a) Neu seca: neu que, si està solta, es desprèn en bufar-la o, si es compacta a mà, es disgrega immediatament en deixar-la anar. Densitat relativa: fins a 0,35 exclusiva.

b) Neu mullada: neu que, si es compacta a mà, s'adhereix i mostra tendència a formar boles o es fa realment una bola de neu. Densitat relativa: de 0,35 a 0,5 exclusiva.

c) Neu compactada: neu que s'ha comprimit fins a formar una massa sòlida que no admet més compressió i que manté la seva cohesió o es trenca a trossos si es desenganxa. Densitat relativa: 0,5 o més.

d) Neu fundent: neu saturada d'aigua que, quan rep un cop contra el terra amb la sola de la sabata, es projecta en forma d'esquitxades. Densitat relativa: 0,5 a 0,8.

Nota: les barreges de glaç, de neu i/o d'aigua estancada, especialment quan hi ha precipitació de pluja, de pluja i neu o de neu, poden tenir densitats relatives de més de 0,8. Aquestes mesclures, pel seu gran contingut d'aigua o de glaç, tenen un aspecte transparent i no translúcid, la qual cosa, quan la mescla té una densitat relativa força alta, les distingeix fàcilment de la neu fundent.

ADJUNT 2.

INSTRUCCIONS PER EMPLERAR EL FORMAT DE NOTAM.

1. GENERALITATS.

S'han de transmetre la línia de qualificatiu (casella Q) i tots els identificadors (caselles A a G inclusivament), cadascun seguit del signe de tancament de parèntesis tal com indica el format, llevat que no hi hagi cap entrada respecte a determinat identificador.

2. NUMERACIÓ DELS NOTAM.

A cada NOTAM se li ha d'adjudicar una sèrie determinada mitjançant una lletra i un número que ha de ser de quatre xifres seguides d'una barra i d'un número de dues xifres per a l'any (per ex., A0023/03).

3. QUALIFICATIUS (CASELLA Q).

La casella Q se subdivideix en vuit camps, separats per barres. Si no s'incorpora cap entrada al camp, no és necessari transmetre espais en blanc entre les barres. Al Manual per als serveis d'informació aeronàutica (Doc. 8126 d'OACI) es donen exemples de com s'han d'emplenar els camps. La definició de cada camp és la següent:

1) FIR.

a) Indicador de lloc de l'OACI de la FIR afectada o, si s'aplica a més d'una FIR dins d'un Estat, les dues primeres lletres de l'indicador de lloc de l'OACI d'un Estat més «XX». Llavors els indicadors de lloc de l'OACI de les FIR en qüestió s'han d'indicar a la casella A).

b) Si un Estat expedeix un NOTAM que afecta les FIR d'un grup d'estats, s'han d'incloure les dues primeres lletres de l'indicador de lloc de l'OACI de l'Estat expedidor més «XX». Llavors els indicadors de lloc de les FIR en qüestió s'han d'indicar a la casella A).

2) CODI NOTAM.

Tots els grups del codi NOTAM contenen un total de cinc lletres i la primera lletra és sempre la «Q». La segona lletra i la tercera identifiquen l'assumpte i la quarta lletra i la cinquena indiquen l'estat de l'assumpte objecte de la notificació. Per a les combinacions de les lletres segona i tercera i quarta i cinquena s'han de consignar els codis NOTAM de l'OACI enumerats als PANS-ABC (Doc. 8400 d'OACI) o als criteris de selecció dels NOTAM que figuren al Manual per als serveis d'informació aeronàutica (Doc. 8126 d'OACI) o s'ha de consignar una de les combinacions següents, segons que correspongui:

a) Si l'assumpte no figura al codi NOTAM (Doc. 8400) ni als criteris de selecció dels NOTAM (Doc. 8126), s'ha de consignar «XX» com a lletres segona i tercera (p. ex., QXXAK);

b) Si les condicions corresponents a l'assumpte no figuren al codi NOTAM (Doc. 8400) ni als criteris de selecció dels NOTAM (Doc. 8126), s'ha de consignar «XX» com a quarta i cinquena lletra (p. ex., QFAXX).

c) Quan s'expedeixi un NOTAM que contingui informació important per a les operacions de conformitat amb 8.6 o quan s'expedeixi per anunciar l'entrada en vigor d'esmenes o suplementes AIP de conformitat amb els procediments AIRAC, consigneu-hi «TT» com a lletres quarta i cinquena del codi NOTAM;

d) Quan s'expedeixi un NOTAM que contingui una llista de verificació dels NOTAM vigents, consigneu-hi «KKKK» com a lletres segona, tercera, quarta i cinquena; i

e) Les següents lletres quatre i cinc del codi NOTAM s'han de fer servir per cancel·lar un NOTAM:

AK: REPRESA L'OPERACIÓ NORMAL.

AL: FUNCIONANT (O TORNANT A FUNCIONAR) A RESERVA DE LIMITACIONS/CONDICIONS ABANS PUBLICADES.

AO: OPERACIONAL.

CC: COMPLETAT.

XX: LENGUATGE CLAR.

3) TRÀNSIT.

I = IFR.

V = VFR.

K = el NOTAM és una llista de verificació.

Nota.—Depenent de l'assumpte i contingut del NOTAM, el camp qualificatiu TRÀNSIT pot contenir qualificatius combinats. Les possibles combinacions figuren als criteris de selecció dels NOTAM del Manual per als serveis d'informació aeronàutica (Doc. 8126).

4) OBJECTIU.

N = NOTAM seleccionat perquè els explotadors d'aeronaus li prestin una atenció immediata.

B = NOTAM seleccionat per a una entrada en el butlletí d'informació prèvia al vol.

(PIB).

O = NOTAM relatiu a les operacions de vol.

M = NOTAM sobre assumptes diversos: no subjecte a advertiment, però disponible a sol·licitud.

K = el NOTAM és una llista de verificació.

Nota: depenent de l'assumpte i contingut del NOTAM, el camp qualificatiu OBJECTIU pot contenir qualificatius combinats. Les possibles combinacions figuren als criteris de selecció dels NOTAM del Manual per als serveis d'informació aeronàutica (Doc. 8126).

5) ABAST.

A = aeròdrom.

E = en ruta.

W = avís nav.

K = el NOTAM és una llista de verificació.

Nota: depenent de l'assumpte i contingut del NOTAM, el camp qualificatiu ABAST pot contenir qualificatius combinats. Les possibles combinacions figuren als criteris de selecció dels NOTAM del Manual per als serveis d'informació aeronàutica (Doc. 8126). Si l'assumpte es qualifica d'AE, l'indicador d'ubicació de l'aeròdrom s'ha de consignar a la casella A.

6) i 7) INFERIOR/SUPERIOR.

Sempre s'han d'emplenar els límits INFERIOR i SUPERIOR i només s'han d'expressar en nivells de vol (FL). Quan es tracti d'avís per a la navegació i restriccions de l'espai aeri, els valors introduïts han de ser conseqüents amb els proporcionats a les caselles F) i G).

Si l'assumpte no conté informació específica sobre l'altitud, consigneu-hi «000» per a INFERIOR i «999» per a SUPERIOR, com a valors per defecte.

8) COORDENADES RADII.

La latitud i la longitud amb una precisió d'un minut, així com un número de tres xifres per a la distància corresponent al radi d'influència en NM (p. ex., 4700N 01140E043). Les coordenades representen aproximadament el centre d'un cercle amb un radi que inclou tota l'àrea d'influència i, si el NOTAM afecta tota la FIR/UIR o més d'una FIR/UIR, introduïu el valor de radi per defecte «999».

4. CASELLA A).

Respecte a la instal·lació, a l'espai aeri, o a les condicions que són objecte de la notificació, anoteu-hi l'indicador de lloc del Doc. 7910 de l'OACI de l'aeròdrom, o de la FIR en els quals estan situats. Si correspon, es pot indicar més d'una FIR/UIR. Si no hi ha disponible cap indicador de lloc OACI, feu servir les lletres de nacionalitat de l'OACI que figuren al Doc. 7910 de l'OACI, part 2, més XX, i seguida a la casella E pel nom en llenguatge clar.

5. CASELLA B).

Per al grup data-hora feu servir un grup de deu xifres representant l'any, mes, dia, hores i minuts UTC. Aquesta entrada és la data-hora d'entrada en vigor del NOTAMN. En els casos de NOTAMR i NOTAMC, el grup data-hora representa la data i hora efectives d'origen del NOTAM.

6. CASELLA C).

Amb excepció del NOTAMC, s'han de fer servir un grup de data-hora (un grup de deu xifres representant l'any, mes, dia, hores i minuts UTC) que indiqui la durada de la informació, llevat que la informació sigui de caràcter permanent, cas en què al seu lloc s'ha de consignar l'abreviatura «PERM». Si la informació relativa a la data-hora no és segura, s'ha d'indicar la durada aproximada fent servir un grup de data-hora seguit de l'abreviatura «EST». S'ha de cancel·lar o substituir qualsevol NOTAM en què estigui inclosa una indicació «EST abans de la data-hora especificades a la casella C).

7. CASELLA D).

Si la situació és de perill, l'estat de funcionament o condició de les instal·lacions notificats continuen conformes amb un horari específic entre les dates-hores indicades a les caselles B) i C), consigneu l'esmentada informació a la casella D). Si la casella D) excedeix els 200 caràcters, s'ha de considerar la possibilitat de proporcionar aquesta informació en un NOTAM en parts múltiples.

Nota.—Al Doc. 8126 es proporciona orientació relativa a la definició harmonitzada del contingut de la casella D).

8. CASELLA E).

Feu servir el codi NOTAM descodificat, complementat quan sigui necessari per abreviatures de l'OACI, indicadors, identificadors, designadors, distintius de trucada, freqüències, xifres i llenguatge clar. Quan se selecciona un NOTAM per a distribució internacional, s'ha d'incloure la versió anglesa de les parts que s'expressin en llenguatge clar. Aquesta entrada ha de ser clara i concisa per proporcionar una entrada convenient al PIB. En el cas de NOTAMC, s'ha d'incloure una referència a l'assumpte i un missatge d'estat perquè es pugui verificar amb precisió si la condició és plausible.

9. CASELLES F) i G).

Aquestes caselles són normalment aplicables als avisos per a la navegació o a les restriccions de l'espai aeri i habitualment formen part de l'entrada del PIB. Consigneu-hi tant l'altura límit inferior com la superior de la zona d'activitats o restriccions, amb una indicació clara del nivell de la referència i les unitats de mesura.

Nota: per a exemples de NOTAM vegeu el Doc. 8126 i els PANS-ABC (Doc. 8400)

ADJUNT 3.

INSTRUCCIONS PER EMPLERAR EL FORMAT D'ASHTAM.

1. GENERALITATS.

1.1 L'ASHTAM proporciona informació sobre la situació de l'activitat d'un volcà quan un canvi en l'activitat volcànica té importància per a les operacions o es preveu que n'ha de tenir. La informació en qüestió se subministra utilitzant el nivell de codi de colors d'alerta per als volcans que indica 3.5.

1.2 En cas que es produeixi una erupció volcànica amb núvol de cendres important per a les operacions, l'ASHTAM també proporciona informació sobre la ubicació, extensió i moviment del núvol de cendres i les rutes aèries i nivells de vol afectats.

1.3 L'expedició d'un ASHTAM en què es doni informació sobre una erupció volcànica, de conformitat amb la secció 3, no s'hauria d'endarrerir fins a disposar de tota la informació completa (A a K), sinó que s'hauria d'expedir immediatament després de rebre notificació que ha esdevingut una erupció o es preveu que esdevingui, o que ha esdevingut un canvi important per a les operacions per la situació de l'activitat d'un volcà o es preveu que esdevingui, o que s'hagi comunicat l'existència d'un núvol de cendres. En cas que s'espera una erupció i per tant en aquell moment no hi hagi evidència de l'existència de núvol de cendres, s'haurien d'emplenar les caselles A) a E) i indicar respecte de les caselles F) a I) que «no s'aplica». Anàlogament, si es notifica un núvol de cendres volcàniques, per exemple, mitjançant aeronotificació especial, però no se sap en aquell moment quin és el volcà originador, l'ASHTAM s'hauria d'expedir en principi amb la menció a les caselles A) a E) de les paraules «es desconeix», i les caselles F) a K) s'haurien d'emplenar segons que correspongui basant-se en l'aeronotificació especial, fins que es rebi nova informació. En altres circumstàncies, en cas de no disposar de la informació concreta per a alguna de les caselles A) a K), consigneu-hi «NIL».

1.4 El període màxim de validesa dels ASHTAM és de 24 hores. S'han d'expedir nous ASHTAM quan canviï el nivell de l'alerta.

2. ENCAPÇALAMENT ABREUJAT.

2.1 Després de l'encapçalament habitual de comunicacions AFTN, s'inclou l'encapçalament abreujat «TT AA iiiii CCCC MMYGGgg (BBB)» per facilitar el tractament automàtic dels missatges ASHTAM en els bancs de dades

computadoritzats. L'explicació dels símbols és la següent:

TT = designador de dades ASHTAM = VA;

AA = designador geogràfic dels estats, p. ex., NZ = Nova Zelanda [vegeu indicadors de lloc (Doc. 7910 d'OACI), part 2, índex de les lletres de nacionalitat per als indicadors de lloc];

lii = número de sèrie de l'ASHTAM expressat per un grup de quatre xifres;

CCCC = indicador de lloc de quatre lletres corresponent a la regió d'informació de vol en qüestió [vegeu els indicadors de lloc (Doc. 7910 d'OACI), part 5, adreces dels centres a càrrec de les FIR/UIR];

MMYYGGgg = data/hora de l'informe, en què:

MM = mes, p. ex., gener = 01, desembre = 12.

YY = dia del mes.

Gggg = hores (GG) i minuts (gg) UTC.

(BBB) = grup facultatiu per corregir un missatge ASHTAM difós prèviament amb el mateix número de sèrie = COR.

Nota: els parèntesis a (BBB) signifiquen que es tracta d'un grup facultatiu.

Exemple: encapçalament abreujat de l'ASHTAM corresponent a la FIR Auckland Oceanic, informe del 7 de novembre a les 0620 UTC:

VANZ0001 NZZO 11070620.

3. CONTINGUT DE L'ASHTAM.

3.1 Casella A-Regió d'informació de vol afectada, equivalent en llenguatge clar de l'indicador de lloc anotat a l'encapçalament abreujat, en aquest exemple «FIR Auckland Oceanic».

3.2 Casella B-Data i hora (UTC) de la primera erupció.

3.3 Casella C-Nom del volcà i número del volcà segons figuren al Manual sobre cendres volcàniques, materials radioactius i «núvols» de productes químics tòxics (títol provisional), apèndix H (Doc. 9691*), de l'OACI, i al mapa mundial dels volcans i de les principals característiques aeronàutiques.

*En preparació.

3.4 Casella D-Latitud/longitud del volcà en graus enters o radial i distància des del volcà fins a l'ajuda per a la navegació (segons es ressenya al Manual sobre cendres volcàniques, materials radioactius i «núvols» de productes químics tòxics, apèndix H (Doc. 9691*), de l'OACI, i al mapa mundial dels volcans i de les principals característiques aeronàutiques).

*En preparació.

3.5 Casella E-Codi de colors per indicar el nivell d'alerta de l'activitat volcànica, inclosos els nivells previs d'activitat, expressat així:

Nivell de codi de colors d'alerta	Situació de l'activitat del volcà
Vermell alerta.	Erupció volcànica en activitat. Plomall/núvol de cendres notificat per damunt de FL 250 o Volcà perillós, erupció probable, previsió de plomall/núvol de cendres que ascendirà per damunt de FL 250.
Taronja alerta.	Erupció volcànica en activitat, però el plomall/núvol de cendres no arriba a FL 250 ni es preveu que hi arribi o

Nivell de codi de colors d'alerta	Situació de l'activitat del volcà
Groc alerta.	Volcà perillós, erupció probable, però no s'espera que el plomall/núvol de cendres arribi a FL 250. Volcà actiu de tant en tant i recentment increment notable de l'activitat volcànica; el volcà no es considera actualment perillós, però caldria anar amb cautela o (Després d'una erupció, és a dir, canvi d'alerta de color vermell o taronja a color groc) –L'activitat volcànica ha disminuït notablement; el volcà no es considera actualment perillós, però caldria anar amb cautela.
Verd alerta.	L'activitat volcànica es considera acabada i el volcà ha tornat al seu estat normal.

Nota: el codi de colors per indicar el nivell d'alerta respecte de l'activitat del volcà i qualsevol canvi amb relació a la situació d'activitat anterior hauria de ser informació proporcionada al centre de control d'àrea per l'organisme vulcanològic corresponent de l'Estat en qüestió, p. ex., «ALERTA VERMELL DESPRÉS DE GROC» o «ALERTA VERD DESPRÉS DE TARONJA».

3.6. Casella F –Si es notifica un núvol de cendres volcàniques important per a les operacions, indiqueu l'extensió horitzontal i la base/cim del núvol de cendres utilitzant la latitud/longitud (en graus enters) i les altituds en milers de metres (peus) o el radial i la distància respecte al volcà originador. La informació es pot basar inicialment només en una aeronotificació especial, però la informació subsegüent pot ser més detallada basant-se en l'assessorament de l'oficina de vigilància meteorològica responsable o del centre d'avisos de cendres volcàniques.

3.7 Casella G –Indiqueu-hi el sentit pronosticat de moviment del núvol de cendres a nivells seleccionats basant-se en l'assessorament de l'oficina de vigilància meteorològica responsable o del centre d'avisos de cendres volcàniques.

3.8 Casella H –Indiqueu-hi les rutes aèries i trams de rutes i nivells de vol afectats, o que es preveu que han de resultar afectats.

3.9 Casella I –Indiqueu els espais aeris, rutes aèries o trams de rutes aèries tancats i rutes alternatives disponibles.

3.10 Casella J –Font de la informació, p. ex., «aeronotificació especial» o «organisme vulcanològic», etc. La font de la informació sempre s'hauria d'indicar, tant si l'erupció de fet va esdevenir o es va notificar el núvol de cendres, com en el cas contrari.

3.11 Casella K –Incloeu-hi en llenguatge clar qualsevol informació important per a les operacions a més del que s'ha esmentat.»

Vuit. Se suprimeix la definició de «Control d'afluència» del capítol 1, Definicions, i l'abreviatura «ATFMU» del capítol 2, Abreviatures, del llibre primer del Reglament de la circulació aèria.

Disposició final única. *Entrada en vigor.*

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

Madrid, 28 d'agost de 2006.–La Vicepresidenta Primera del Govern i Ministra de la Presidència, María Teresa Fernández de la Vega Sanz.

MINISTERI D'AFERS EXTERIORS I DE COOPERACIÓ

15491 *ACORD entre el Regne d'Espanya i la República de Cuba sobre transport aeri, fet a l'Havana el 22 d'abril de 2005. («BOE» 213, de 6-9-2006.)*

El present Acord va entrar en vigor el 12 de juliol de 2006, data de l'última notificació encreuada entre les parts de comunicació del compliment de les seves respectives formalitats constitucionals, segons estableix el seu article 22.

Es fa públic per a coneixement general.

Madrid, 29 d'agost de 2006.–El secretari general tècnic del Ministeri d'Afers Exteriors i de Cooperació, Francisco Fernández Fábregas.

ACORD ENTRE EL REGNE D'ESPANYA I LA REPÚBLICA DE CUBA SOBRE TRANSPORTE AERI

Índex

Preàmbul.

- Art. 1. Definicions.
- Art. 2. Drets operatius.
- Art. 3. Designació d'empreses.
- Art. 4. Revocacions.
- Art. 5. Exempcions.
- Art. 6. Taxes aeroportuàries.
- Art. 7. Tarifes.
- Art. 8. Activitats comercials.
- Art. 9. Lleis i reglaments.
- Art. 10. Certificats i llicències.
- Art. 11. Seguretat operacional.
- Art. 12. Seguretat de l'aviació.
- Art. 13. Règim fiscal.
- Art. 14. Capacitat.
- Art. 15. Estadístiques.
- Art. 16. Consultes.
- Art. 17. Modificacions.
- Art. 18. Solució de controvèrsies.
- Art. 19. Registre.
- Art. 20. Convenis multilaterals.
- Art. 21. Denúncia.
- Art. 22. Entrada en vigor.

Acord entre el Regne d'Espanya i la República de Cuba sobre transport aeri

El Regne d'Espanya i la República de Cuba, denominats d'ara endavant parts contractants;

Amb la voluntat de promoure un sistema de transport aeri internacional que ofereixi oportunitats justes i equitatives a les empreses respectives per a l'exercici de la seva activitat i que permeti a aquestes empreses competir de conformitat amb les normes i els reglaments de cada part contractant;

Amb la voluntat d'afavorir el desenvolupament del transport aeri internacional;

Amb la voluntat de garantir el grau màxim de seguretat en el transport aeri internacional i reafirmar la seva gran preocupació en relació amb actes i amenaces en contra de la seguretat de les aeronaus que afectin la seguretat de les persones o de la propietat; i