

j) Conservación dos produtos rematados ata a súa distribución.

k) Documentación e rexistro de datos sobre o doador, o sangue obtido e os seus compoñentes.

### ANEXO X

#### Rexistros de información que debe ser recollida

1. Información sobre as actividades do centro de transfusión durante o ano anterior:

- a) N.º total de doadores de sangue e de compoñentes sanguíneos.
- b) N.º total de doazóns.
- c) Lista actualizada dos servizos de transfusión a que abastece.
- d) N.º total de doazóns non utilizadas.
- e) N.º de cada compoñente producido e distribuído.
- f) Indicadores de marcadores infecciosos transmisibles por transfusión nos doadores de sangue e compoñentes.
- g) N.º de produtos retirados.
- h) N.º de efectos adversos graves comunicados.

2. Requisitos para as doazóns de sangue total e plasma.—Resultados das probas seguintes nas doazóns de sangue total, aférese e auto doazón:

- a) Grupo ABO.
- b) Grupo Rh (D).
- c) Detección das seguintes infeccións nos doadores:
  - 1.º Sífilis: probas serolóxicas.
  - 2.º Hepatite B: AgHBs.
  - 3.º Hepatite C: Anti VHC e probas de amplificación xenómica do ácido nucleico (NAT).
  - 4.º VIH I/II: Anti VIH I/II.

Para compoñentes ou doadores específicos ou situacións epidemiolóxicas concretas, as probas adicionais necesarias acordes con elas.

5.º Outros rexistros relativos a:

- a) Información mínima que se deberá de proporcionar aos doadores (anexo I, parte A).
- b) Información mínima que se deberá de solicitar dos doadores, incluídos identidade, historial médico e a sinatura do doador (anexo I, parte B).
- c) Requisitos relativos á idoneidade dos doadores de sangue e compoñentes e ao cribado de sangue doado, que incluírán:

Criterios de exclusión permanentes e as posibles excepcións daqueles (anexo II, parte B.1).

Criterios de exclusión temporal (anexo II, parte B.2).

### ANEXO XI

#### Requisitos de etiquetaxe

Na etiqueta do compoñente sanguíneo deberá constar a información seguinte:

1. Denominación oficial do compoñente.
2. Volume ou peso ou o número de células presentes no compoñente.
3. Identificación numérica ou alfanumérica exclusiva da doazón.
4. Nome e enderezo do centro de transfusión onde foi obtido.
5. Grupo ABO. Non requirido para plasma destinado á industria.
6. Grupo Rh D, sexa Rh D positivo ou Rh D negativo. Non requirido para plasma destinado á industria.
7. Data ou prazo de caducidade (segundo proceda).
8. Temperatura de almacenamento.

9. Denominación, composición e volume do anticoagulante e/ou, se é o caso, da solución aditiva.

### ANEXO XII

**Datos que as comunidades autónomas comunicarán ao Ministerio de Sanidade e Consumo, con periodicidade anual, referidos á actividade desenvolvida polos centros e servizos de transfusión**

1. Identificación do centro de transfusión.
2. Lista dos servizos de transfusión a que abastece.
3. Estrutura de persoal do centro de transfusión.
4. O número de doadores rexistrados.
5. Doazóns de sangue e compoñentes.
6. Compoñentes obtidos.
7. Autotransfusións.
8. Indicadores de marcadores infecciosos.
9. Transfusións por tipo de compoñente.
10. Compoñentes distribuídos a outros centros.
11. Plasma enviado á industria fraccionadora.
12. Compoñentes desbotados / caducados.
13. Sistemas de control e calidade.
  - a) Tipo de sistemas de identificación codificado para cada compoñente.
  - b) Comités hospitalarios de transfusión.
  - c) Efectos e reaccións adversos graves comunicados.
  - d) Sistema de calidade, manual e procedementos operativos.
  - e) Inspeccións realizadas no centro.
14. Hemoderivados plasmáticos obtidos e subministrados.

## MINISTERIO DA PRESIDENCIA

**15637** *ORDE PRE/2912/2005, do 19 de setembro, pola que se introducen modificacións de carácter técnico no Regulamento de circulación aérea, aprobado polo Real decreto 57/2002, do 18 de xaneiro, relativas á navegación de área, a utilización de transpondedores de radar secundario e fraseoloxía, así como para a realización de operacións especiais con aeronaves de ala fixa. («BOE» 227, do 22-9-2005.)*

O Regulamento de circulación aérea aprobado polo Real decreto 57/2002, do 18 de xaneiro, ditado en desenvolvemento da Lei 48/1960, do 21 de xuño, de navegación aérea, incorporou ao noso ordenamento xurídico diversos anexos e documentos da Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), entre os cales figuran o Documento 7030 (procedementos suplementarios rexionais) e o Documento 4444 (procedementos para os servizos de navegación aérea –xestión de tránsito aéreo–), que foron modificados pola citada organización en aspectos relativos á navegación de área (RNAV), a utilización de transpondedores de radar secundario e a fraseoloxía, modificacións, que así mesmo, deben ser incorporadas ao Regulamento de circulación aérea.

Por outra parte, o mencionado regulamento unicamente recolle operacións especiais para os helicópteros de Estado en misións tácticas (militares, policía e aduana), os de busca e salvamento, os de transporte sanitario de urxencia e evacuacións, e os de servizos contra incendios.

Porén, os actuais avances tecnolóxicos posibilitarán unha mellora no cumprimento destas misións mediante a utilización de aeronaves de ala fixa. As prestacións propias dos avións presentan vantaxes operativas fronte aos helicópteros nalgunhas misións, xa que a súa maior velocidade e autonomía permiten maiores áreas de operación que no caso dos helicópteros. Ademais, a utilización de avións incrementa a operatividade dos servizos contra incendios ao disporse dunha maior frota de aeronaves, ao tempo que permite a operación en condicións meteorolóxicas adversas para a utilización dos helicópteros.

Esta orde, que ten por obxecto a modificación do Regulamento de circulación aérea para adoptar as modificacións da OACI antes sinaladas, así como para regular a utilización de avións (aeronaves de ala fixa) en operacións especiais, dítase ao abeiro da habilitación contida na disposición derradeira primeira do Real decreto 57/2002, que faculta os ministros de Fomento e de Defensa para introduciren, en materia de aviación, cantas modificacións de carácter técnico fosen precisas para a adaptación das operacións de voo ás innovacións técnicas que se produzan, e especialmente ao disposto na normativa contida nos anexos de OACI e nos tratados e convenios internacionais de que España sexa parte.

Na súa elaboración foron oídos os sectores afectados e emitiu o seu preceptivo informe a Comisión Interministerial entre Defensa e Fomento, de acordo co previsto no artigo 6 da Lei 21/2003, do 7 de xullo, de seguridade aérea.

Na súa virtude, por proposta da ministra de Fomento e do ministro de Defensa, de acordo co Consello de Estado, dispoño:

**Artigo único.** *Modificación do Regulamento de circulación aérea aprobado polo Real decreto 57/2002, do 18 de xaneiro.*

O Regulamento de circulación aérea aprobado polo Real decreto 57/2002, do 18 de xaneiro, queda modificado como segue:

Un. No libro primeiro introdúcense as seguintes definicións:

«Carta operacional.

Carta que recolle o acordo subscrito entre o Estado maior do Exército do Aire, a Dirección Xeral de Aviación Civil e o director xeral ou cargo equivalente do organismo público encargado das operacións, puntualizando as condicións, medios e procedementos necesarios para regular a cooperación mutua ou a forma de levar a cabo certas operacións especiais para a realización de misións de interese público que, pola súa urxencia ou características, se puidesen ver afectadas pola estrita observación do Regulamento de circulación aérea.

Operacións especiais.

Denomínanse operacións especiais as que, por motivos de interese público, realicen aeronaves en cumprimento dunha carta operacional, debidamente aprobada polos organismos competentes, na cal se establecen os criterios de operación e as exencións de calquera das disposicións contidas no Regulamento da circulación aérea, derivadas da urxencia ou características da misión encomendada.»

Dous. No libro segundo introdúcese o número 2.3.9 «Operacións especiais», que queda redactado do seguinte modo:

«2.3.9 Operacións especiais.

Serán catalogadas como operacións especiais as realizadas por aeronaves en:

- a) Misións militares de calquera natureza.
- b) Misións de policía propias das forzas de seguridade do Estado e das policías autonómicas que teñan delegadas esas competencias.
- c) Misións de vixilancia e persecución do tráfico en estradas.
- d) Misións de vixilancia e persecución aduaneira sobre terra ou mar.
- e) Todas aquelas que se leven a cabo para a realización de misións de:
  - 1.º Busca e salvamento marítimo ou terrestre.
  - 2.º Transporte sanitario de urxencia.
  - 3.º Evacuacións.
  - 4.º Servizos de extinción de incendios.

Os operadores das aeronaves que realizan estas misións, total ou parcialmente, deberán contar cunha «carta operacional» debidamente xustificada e aprobada, na cal se establezan os criterios de operación e posibles exencións das normas establecidas.

A «carta operacional» deberá conter polo menos a seguinte información:

- a) Características e xustificación das operacións especiais que se realizarán no cumprimento das misións que o organismo solicitante ten asignadas.
- b) Identificación das exencións do Regulamento de circulación aérea necesarias para o cumprimento das misións especiais.
- c) Identificación dos aeródromos e heliportos permanentes e eventuais, horario operativo, comunicacións e centro de coordinación.
- d) Procedementos de coordinación coa correspondente Dependencia de Control de Tránsito Aéreo.
- e) Datos relativos á frota de aeronaves, pilotos, permisos administrativos ás empresas.

Entenderase que as exencións do Regulamento de circulación aérea incluídas nunha carta operacional se poderán outorgar a calquera das disposicións contidas no Regulamento de circulación aérea, sempre que sexan imprescindibles para o cumprimento eficaz e seguro das operacións especiais obxecto da dita carta operacional, con motivo das exixencias presentadas para a realización das ditas operacións.

As aeronaves non se poderán axustar a estas exencións cando non estean realizando as operacións especiais que se especifiquen na correspondente carta operacional.»

Tres. Modifícase o número 3.2.7 do capítulo 2 do libro terceiro, que queda redactado do seguinte modo:

«3.2.7 Navegación de área (RNAV) e Performance de Navegación Requirida (RNP).

En virtude de acordos rexionais de navegación aérea, estableceranse os procedementos aplicables para as operacións con navegación de área (RNAV) e Performance de Navegación Requirida (RNP) nas FIR/UIR Barcelona, Canarias e Madrid, e, en particular, os que se recollen a continuación.

Nota.–Para as aeronaves de Estado non equipadas con RNAV seralles de aplicación o establecido no parágrafo 3.2.7.9.

3.2.7.1 Aplicación de procedementos RNAV.

3.2.7.1.1 Operacións en TMA.

3.2.7.1.1.1 Coa excepción do indicado nos números 3.2.7.1.1.2 e 3.2.7.1.1.3, só aquelas aeronaves equipadas con RNAV con capacidade para manter a derrota cunha precisión lateral de  $\pm 1$  NM (2 veces a desviación estándar) e capacidade de determinar a súa posición horizontal cunha precisión suficiente que asegure o requisito de mantemento na súa derrota e que dispoñan das funciona-

lidades e aprobación operacional correspondentes, poden voar baixo regras IFR procedementos RNAV en área terminal (1). Este equipamento RNAV designarase en diante como de Navegación de Área de Precisión (P-RNAV).

Nota.—Os requisitos funcionais e para a aprobación operacional correspondente a P-RNAV están recollidos no documento: JAA (Joint Aviation Authorities) TGL (Temporary Guidance Leaflet) N.º 10 ou equivalente.

(1) Neste contexto, os procedementos de área terminal exclúen os tramos de aproximación final e frustrada.

3.2.7.1.1.2 As aeronaves equipadas con RNAV con capacidade para manter a derrota cunha precisión lateral de  $\pm 5$  NM (2 veces a desviación estándar) e capacidade de determinar a súa posición horizontal cunha precisión suficiente que asegure o requisito de mantemento na súa derrota e que dispoñan das funcionalidades e aprobación operacional correspondentes, designadas en diante como de Navegación de Área Básica B-RNAV, poden facer uso de segmentos ou rutas RNAV de saída e chegada cando se cumpran os seguintes criterios:

a) A parte B-RNAV da ruta debe estar:

1) Por riba da altitude mínima de voo correspondente (como altitude mínima de sector, altitude mínima de guía vectorial radar, etc.); e

2) Debe estar de acordo cos criterios establecidos nos PANS-OPS de OACI (Doc. 8168 de OACI) para operacións en ruta; e

3) Debe ser conforme cos principios de deseño de rutas B-RNAV; (1).

b) Os procedementos de saída deben ser convencionais (non-RNAV) ata un fixo convencional (ou unha altitude mínima). Máis alá dese fixo (ou altitude mínima) o procedemento B-RNAV pode ser establecido de acordo co criterio a) sinalado anteriormente; e

c) A parte B-RNAV da ruta de chegada debe terminar nun fixo convencional de acordo cos criterios anteriores. Máis alá dese punto a chegada será completada por un procedemento convencional (non-RNAV) ou por medio de vectores radar; e

d) Débense ter en conta aqueles procedementos operativos de certos usuarios que poden afectar a operatividade do sistema (como por exemplo, posicionamento inicial en pista, altitudes mínimas de ensablaxe do sistema automático de control de voo, etc.) (2); e

e) Os procedementos de chegada e saída que poidan ser voados por aeronaves B-RNAV estarán identificados explicitamente como aprobados para aplicación de B-RNAV.

Nota.—Para cumprir cos requisitos B-RNAV, as aeronaves deben estar aprobadas de acordo coa JAA ACJ 20X4 (coñecida anteriormente como JAATGL N.º 2, revisión 1) ou equivalente.

(1) Véxase «altitudes mínimas de voo», número 3.2.21.

(2) O explotador deberá observar e proceder consecuentemente coas limitacións que se puidesen recoller na documentación relevante da aeronave (como manuais de voo ou suplementos deles) en relación coa aplicación da B-RNAV en área terminal.

3.2.7.1.1.3 As aeronaves equipadas con RNAV baseada en GNSS poden utilizar unicamente procedementos RNAV designados GNSS e nos cales se identifica que non se require aprobación P-RNAV para operar estes procedementos.

Nota.—Para cumprir co requisito de RNAV baseada en GNSS, as aeronaves deben estar aprobadas de acordo coa JAA ACJ 20X5 (coñecida anteriormente como TGL N.º 3, revisión 1) ou equivalente.

A designación de procedementos RNAV GNSS requirirá o cumprimento de todos os requisitos que a autoridade competente determine, incluíndo os relativos á infraestrutura en terra, de acordo cos estándares e acordos internacionais que os afecten, en particular a JAA ACJ 20X5.

3.2.7.1.2 Operacións en ruta.

3.2.7.1.2.1 Unicamente as aeronaves aprobadas para operacións B-RNAV poden planificar operacións IFR nas rutas ATS das rexións de información de voo/rexións superiores de información de voo (FIR/UIR) de acordo con 3.2.7.2.2. As operacións das aeronaves que non están equipadas con RNAV, pero que teñen unha precisión de navegación que satisfai os requisitos RNP 5, limitaranse ás rutas ATS que a autoridade competente designe dentro do espazo aéreo inferior, de conformidade co número 3.2.7.1.2.2.

3.2.7.1.2.2 Mentres estean dispoñibles as estacións omnidireccionais VHF (VOR), as aeronaves que dispoñan dun único sistema RNAV que non cumpra a continuidade media de servizo do 99,99 por 100 do tempo de voo, poden ser aprobadas para operacións B-RNAV sempre que estas aeronaves dispoñan de equipamentos VOR e DME.

Nota.—A autoridade competente pode designar rutas interiores dentro do espazo aéreo inferior para aeronaves que non teñan equipamento RNAV e que teñan unha precisión de navegación que satisfai os requisitos RNP 5.

3.2.7.2 Ámbito de aplicación.

3.2.7.2.1 O previsto respecto a P-RNAV será aplicado para procedementos RNAV en área terminal, excluíndo os tramos de aproximación final e frustrada.

3.2.7.2.2 O previsto en 3.2.7.1.2 aplícase ás operacións realizadas de acordo coas regras IFR en toda a rede de rutas ATS das FIR/UIR de Barcelona, Canarias e Madrid, notificadas pola autoridade competente.

3.2.7.3 Cumprimento.

3.2.7.3.1 O Estado de matrícula ou o Estado do explotador, segundo corresponda, verificará o cumprimento do requisito de navegación.

Nota.—O texto de orientación relativo aos requisitos de navegación asociados coas operacións B-RNAV está contido na JAA ACJ 20X4, e para as operacións P-RNAV, na JAA Temporary Guidance Leaflet 10.

3.2.7.4 Designación de rutas RNAV.

3.2.7.4.1 Todos os procedementos instrumentais normalizados de saídas e chegadas RNAV deberán ser adecuadamente designados como RNAV de conformidade co disposto no apéndice N do Regulamento da circulación aérea, complementado, se é o caso, co documento 8168 (PANS-OPS) e anexo 11, apéndice 3, de OACI

3.2.7.4.2 Todas as demais rutas RNAV serán designadas de conformidade co disposto no apéndice N do Regulamento da circulación aérea, complementado, se é o caso, co anexo 11, apéndice 1, de OACI.

3.2.7.5 Planificación de voo.

3.2.7.5.1 Os explotadores de aeronaves aprobadas para operacións B-RNAV, como se indica no parágrafo 3.2.7.1.1.2, incluírán a letra «R» no recadro 10 do plan de voo.

3.2.7.5.2 Ademais da letra «R», os explotadores de aeronaves aprobadas para operacións P-RNAV, como se indica no parágrafo 3.2.7.1.1.1, tamén deberán incluír a letra «P» no recadro 10 do plan de voo.



Nota.–Os operadores deberán cumprir cos requisitos relativos á inclusión do equipamento da aeronave nos plans de voo repetitivos (RPL).

3.2.75.3 Cando unha falla ou degradación afecte a aeronave de maneira que non sexa posible cumprir as funcionalidades e requisitos de precisión P-RNAV expresadas no parágrafo 3.2.7.1.1.1 antes da súa saída, o explotador da aeronave non inserirá a letra «P» no recadro 10 do plan de voo. Consecuentemente, para un voo para o cal o plan de voo fose presentado, presentarase novo plan de voo e cancelárase o anterior. Para un voo que sexa operado de acordo cun plan de voo repetitivo (RPL), o plan de voo repetitivo será cancelado e presentarase un novo plan de voo apropiado.

3.2.75.4 Adicionalmente, cando unha falla ou degradación afecte a aeronave de maneira que non sexa posible cumprir coas funcionalidades e requisitos de precisión B-RNAV expresadas no parágrafo 3.2.7.1.1.2 antes da súa saída, o explotador da aeronave non inserirá as letras «S», «R» ou «P» no recadro 10 do plan de voo. Como estes voos requiren unha especial actuación por parte do ATC, o recadro 18 do plan de voo conterá STS/RNAVINOP. Consecuentemente, para un voo para o cal o plan de voo fose presentado, presentarase un novo plan de voo e cancelárase o anterior. Para un voo que sexa operado de acordo cun plan de voo repetitivo (RPL), o plan de voo repetitivo será cancelado e presentarase un novo plan de voo apropiado.

3.2.76 Altitudes mínimas de voo para operacións en rutas RNAV.

Salvo que unha aeronave en voo IFR estea recibindo guía vectorial radar polo ATC, o piloto é responsable da separación dos obstáculos. Polo tanto, a utilización de RNAV non exime os pilotos da responsabilidade de aseguraren de que calquera autorización ou instrución ATC sexa segura a este respecto. O ATC asignará niveis que coincidan ou estean por riba das altitudes mínimas de voo establecidas.

3.2.77 Procedementos para operacións en rutas RNAV.

3.2.77.1 Comprobarase o funcionamento correcto do sistema RNAV da aeronave antes de entrar, e durante as operacións, nunha ruta RNAV. Isto incluírá confirmación de que:

- a) A ruta é conforme a autorización; e
- b) A precisión de navegación RNAV da aeronave cumpre cos requisitos de precisión de navegación dos procedementos RNAV de ruta, entrada ou saída, segundo corresponda.

3.2.77.2 Cando unha aeronave non poida cumprir cos requisitos indicados en 3.2.7.1.1.1 ou 3.2.7.1.1.2, segundo se requira para a ruta ou procedemento RNAV, como consecuencia dunha falla ou degradación do sistema RNAV, o piloto solicitará unha autorización revisada.

Nota.–Véxase a fraseoloxía recollida en 3.2.78.1.

3.2.77.3 As medidas subseguintes do control do tránsito aéreo con respecto a unha aeronave que non poida cumprir cos requisitos especificados en 3.2.7.1.1.1 ou 3.2.7.1.1.2, debido á falla ou degradación do sistema RNAV, dependerán da natureza da falla notificada e da situación xeral do tránsito. En moitas ocasións poderán continuar as operacións de conformidade coa autorización ATC vixente. Cando isto non se poida facer, poderase solicitar unha autorización revisada para volver á navegación VOR/DME.

3.2.77.4 Para operacións en rutas de saída e chegada RNAV, cando se expedise unha autorización ATC para un

procedemento RNAV para o cal a aeronave non estea aprobada, o piloto informará o ATC, o cal deberá proporcionar unha ruta alternativa.

Nota.–Véxase a fraseoloxía recollida en 3.2.78.1.

3.2.77.5 Se unha aeronave non pode cumprir cos requisitos especificados no número 3.2.7.1.1.2. como resultado da falla ou degradación do sistema RNAV que sexa detectado antes da saída dun aeródromo onde non é posible efectuar a súa reparación, deberíase permitir á aeronave dirixirse ao aeródromo apropiado máis próximo onde a reparación poida ser realizada. Cando se dea a autorización a tal voo, o ATC deberá ter en consideración o tráfico existente e previsto, podendo modificar a hora de saída, o nivel de voo ou a ruta prevista do voo. Poderanse realizar axustes posteriores segundo sexa necesario no transcurso do voo.

3.2.78 Procedementos ATC.

3.2.78.1 Fraseoloxía.

3.2.78.1.1 Se un procedemento RNAV de saída ou chegada que foi asignado pero que non pode ser aceptado polo piloto debido ao equipamento RNAV ou a circunstancias asociadas coa operación, o piloto informará o ATC inmediatamente facendo uso da frase:

UNABLE (designator) DEPARTURE (or ARRIVAL) DUE RNAVTYPE.

IMPOSIBLE SAÍDA (ou CHEGADA) (designador) DEBIDO AOTIPO RNAV.

3.2.78.1.2 Se por calquera outra razón, o piloto non pode cumprir co procedemento de área terminal asignado, o piloto informará o ATC inmediatamente facendo uso da frase:

UNABLE (designator) DEPARTURE (or ARRIVAL) (reasons).

IMPOSIBLE SAÍDA (ou CHEGADA) (designador) (razóns).

3.2.78.1.3 Se o ATC non pode asignar un procedemento RNAV de saída ou chegada solicitado polo piloto, por razóns asociadas co tipo de equipamento RNAV a bordo indicado no FPL/CPL, o ATC informará o piloto facendo uso da seguinte frase:

UNABLETO ISSUE (designator) DEPARTURE (or ARRIVAL) DUE RNAVTYPE.

IMPOSIBLE CONCEDER SAÍDA (ou CHEGADA) (designador) DEBIDO ao TIPO RNAV.

3.2.78.1.4 Se por calquera outra razón, o ATC non pode asignar un procedemento de saída ou chegada solicitado polo piloto, o ATC informará o piloto facendo uso da frase:

UNABLETO ISSUE (designator) DEPARTURE (or ARRIVAL) (reasons).

IMPOSIBLE CONCEDER SAÍDA (ou CHEGADA) (designador) (razóns).

3.2.78.1.5 O ATC pedirá confirmación da capacidade do piloto para aceptar un procedemento RNAV de saída ou chegada específico mediante a seguinte fraseoloxía:

ADVISE IF ABLE (designator) DEPARTURE (or ARRIVAL).

CONFIRME SE PODE SAÍDA (ou CHEGADA) (designador).

3.2.78.2 Degradación do sistema RNAV.

3.2.78.2.1 Se, como resultado da falla ou a degradación do sistema RNAV,

- a) detectado despois da saída, a aeronave non pode cumprir os requisitos do número 3.2.7.1.1.1.; ou

b) detectado antes ou despois da saída, a aeronave non pode cumprir cos requisitos do número 3.2.7.1.1.2, aplicaranse os seguintes procedementos ATC.

#### 3.2.7.8.2.2 Mensaxes de coordinación.

a) Coordinación asistida por computadora das mensaxes de estimación. En caso de mensaxes automatizadas que non conteñan a información proporcionada no recadro 18 do plan de voo, a dependencia/unidade ATC transferidora informará a dependencia/unidade ATC receptora complementando oralmente a mensaxe ACT coa frase «RNAV FÓRA DE SERVIZO» (RNAV OUT OF SERVICE) despois do distintivo de chamada da aeronave afectada.

b) Coordinación oral das mensaxes de estimación. Cando se utilice a coordinación oral, a dependencia/unidade ATC transferidora incluirá a frase «RNAV FÓRA DE SERVIZO» (RNAV OUT OF SERVICE) ao final da mensaxe.

#### 3.2.7.8.2.3 Fraseoloxía.

3.2.7.8.2.3.1 O piloto incluirá, inmediatamente despois do distintivo de chamada da aeronave, a frase «IMPOSIBLE RNAV DEBIDO A EQUIPAMENTO» (UNABLE RNAV DUE EQUIPMENT) tras a falla ou degradación do sistema RNAV cada vez que estableza contacto inicial cunha frecuencia ATC.

#### 3.2.7.8.2.4 Autorizacións ATC.

3.2.7.8.2.4.1 Con respecto á falla ou degradación do sistema RNAV en voo, mentres a aeronave estea operando nunha ruta ATS que requira o uso de B-RNAV:

a) a aeronave será autorizada a voar por rutas ATS definidas por VOR/DME; ou

b) se tales rutas non están dispoñibles, a aeronave será autorizada a voar por medio de radioaxudas convencionais, é dicir, VOR/DME; ou

c) cando non se dispoña dos procedementos anteriores, o ATC, cando sexa posible, proporcionaralle á aeronave vectores radar ata que a aeronave poida reiniciar a súa propia navegación.

Nota.—Cando a aeronave sexa autorizada conforme con a) ou b) pode requirir, cando sexa posible, seguimento radar continuo pola dependencia ATC correspondente.

3.2.7.8.2.4.2 Con respecto á falla ou degradación do sistema RNAV en voo, dunha aeronave que estea operando un procedemento de saída ou chegada que requira a utilización de RNAV:

a) Deberanse proporcionar vectores radar á aeronave ata que esta poida reiniciar a súa propia navegación, ou

b) A aeronave será autorizada a voar por medio de radioaxudas convencionais, é dicir, VOR/DME.

3.2.7.9 Procedementos ATC para aeronaves de Estado non equipadas con RNAV pero que cumpran cunha precisión de navegación RNP 5.

#### 3.2.7.9.1 Instrucións para cumprir o plan de voo.

3.2.7.9.1.1 Os operadores de aeronaves de Estado non equipadas con RNAV non inserirán as letras «S», «R» ou «P» no recadro 10 do plan de voo.

3.2.7.9.1.2 Como estes voos requiren unha especial atención por parte do ATC, no recadro 18 do plan de voo inserirase «STS/NONRNAV».

#### 3.2.7.9.2 Coordinación de mensaxes.

3.2.7.9.2.1 Coordinación asistida por computadora das mensaxes de estimación. En caso de mensaxes automatizadas que non conteñan a información proporci-

nada no recadro 18 do plan de voo, a dependencia/unidade ATC que as expida informará a dependencia/unidade de control de tránsito aéreo receptora complementando oralmente a mensaxe ACT coa frase «RNAV-NEGATIVO» (NEGATIVE-RNAV) despois do distintivo de chamada da aeronave en cuestión.

3.2.7.9.2.2 Coordinación oral das mensaxes de estimación. Cando se utilice a coordinación oral, a dependencia ATC que expide a mensaxe incluirá a frase «RNAV-NEGATIVO» (NEGATIVE-RNAV) ao final da mensaxe.

#### 3.2.7.9.2.3 Fraseoloxía.

3.2.7.9.2.3.1 O piloto incluirá a frase «RNAV-NEGATIVO» (NEGATIVE-RNAV) inmediatamente despois do distintivo de chamada da aeronave cada vez que estableza contacto inicial cunha frecuencia ATC.

#### 3.2.7.9.2.4 Autorizacións ATC.

3.2.7.9.2.4.1 En áreas terminais (TMA), as aeronaves de Estado poden ser dirixidas unicamente a través de procedementos RNAV se están equipadas co equipamento RNAV apropiado (aplicación dos números 3.2.7.1.1 e 3.2.7.1.1.2).

3.2.7.9.2.4.2 Para as aeronaves de Estado non equipadas RNAV pero que cumpran cunha precisión de navegación RNP 5, que operen en ruta, aplicaranse os seguintes procedementos:

a) a aeronave de Estado deberá ser autorizada a voar por rutas ATS definidas por VOR/DME; ou

b) se tales rutas non están dispoñibles, a aeronave deberá ser autorizada a voar por medio de radioaxudas convencionais, é dicir, VOR/DME.

Nota.—A aeronave de Estado que proceda segundo a) ou b) pode requirir seguimento radar continuo pola dependencia ATC correspondente.

3.2.7.9.2.4.3 Cando os procedementos anteriores non poidan ser aplicados, a dependencia ATC proporcionaralle á aeronave de Estado guía vectorial radar ata que a aeronave poida reiniciar a súa propia navegación.

#### 3.2.7.10 Performance de navegación requirida (RNP).

A aplicación de procedementos relativos a Performance de Navegación Requirida (RNP) establecerase en virtude de acordos rexionais de navegación aérea.

Nota.—O texto de orientación relativo aos requisitos de navegación figura no Manual sobre a Performance de Navegación Requirida (RNP) Doc. 9613 de OACI.»

Catro. Modifícanse os números 4.6.5.3.7, 4.6.5.3.8, 4.6.5.4.1.1, 4.6.5.4.2.1, 4.6.5.4.2.2, e 4.6.5.4.2.5, do capítulo 6, así como o número 4.10.2.1 e introdúcense os números 4.10.3.2.10, 4.10.3.5.9, e 4.10.4.3.14 no capítulo 10 do libro cuarto, que quedan redactados da seguinte maneira:

«4.6.5.3.7 Cando sexa necesario que as aeronaves con transpondedores IFF/SIF deixen de responder en Modo A/3, solicitaráselles aos pilotos que desconecten o modo 3 «APAGUE TRANSPONDEDOR MODO TRES» (STOP SQUAWK MODE THREE). En ningún caso se solicitará que estean conectados en STANDBY, posto que a operación do conmutador «STANDBY» lle impide ao transpondedor IFF/SIF responder en todos os modos.

4.6.5.3.8 A menos que recibisen outras instrucións do control do tránsito aéreo, a aeronave:

a) Antes de entrar nunha zona cuberta polo radar secundario, responderá en modo A Código 2000 se opera como voo controlado e en modo A Código 7000 se opera como voo non controlado; e

b) Conservará o último código de identidade asignado (modo A) ou o seleccionado de acordo con a) men-

tres se encontre nunha zona cuberta polo radar secundario.

c) Na FIR/UIR Canarias, sempre que unha aeronave abandone a cobertura radar SSR ou a área da dita rexión de información de voo, a dependencia ATS asignará o código A2000 a non ser que se coordinase outra cousa entre as dependencias ATS transferidora e aceptante.

4.6.5.4.1.1 O valor de tolerancia utilizado para determinar que a información sobre o nivel derivada do modo C presentada ao controlador é exacta, será de  $\pm 60$  m ( $\pm 200$  ft) en espazo aéreo RVSM. Noutro tipo de espazo aéreo, será de  $\pm 90$  m ( $\pm 300$  ft), a menos que as autoridades ATS competentes especifiquen un valor menor, pero non inferior a  $\pm 60$  m ( $\pm 200$  ft), se se considera máis práctico.

4.6.5.4.2.1 O criterio que se utilizará para determinar que un certo nivel está ocupado por unha aeronave será de  $\pm 60$  m ( $\pm 200$  ft) en espazo aéreo RVSM. Noutro tipo de espazo aéreo, será de  $\pm 90$  m ( $\pm 300$  ft), a menos que as autoridades ATS competentes especifiquen un valor menor, pero non inferior a  $\pm 60$  m ( $\pm 200$  ft), se se considera máis práctico.

Nota.—No Manual de planificación de servizos de tránsito aéreo (Doc. 9426) ofrécese unha breve explicación das consideracións en que se basea este valor.

4.6.5.4.2.2 Aeronaves que se manteñen a un nivel determinado. Considérase que unha aeronave se mantén no nivel asignado mentres a información sobre o nivel, derivada do SSR en Modo C, indica que se encontra dentro das tolerancias apropiadas do nivel asignado, segundo se prescribe en 4.6.5.4.2.1.

4.6.5.4.2.5 Aeronaves que chegan a un nivel. Considérase que unha aeronave alcanzou o nivel ao cal foi autorizado cando tres renovacións consecutivas da información sobre o nivel, derivada do modo C, indicaron que se encontra dentro das tolerancias apropiadas do nivel asignado, segundo se prescribe en 4.6.5.4.2.1.

4.10.2.1 A maior parte da fraseoloxía da Sección 4.10.3 deste capítulo mostra textos de mensaxes completas sen usar distintivos de chamada e non pretende ser exhaustiva. Cando as circunstancias sexan distintas é de esperar que os pilotos, o persoal do ATS e demais persoal de terra utilicen linguaxe común e corrente, que debería ser o máis clara e concisa posible, a un nivel que satisfaga os requisitos para evitar calquera confusión por parte das persoas que utilicen idiomas distintos do propio. A autoridade competente publicará os requisitos correspondentes tendo en conta os acordos internacionais de navegación aérea, en particular, o anexo 1 de OACI, licenzas ao persoal.

4.10.3.2.10 Operacións RNAV.

**Para que un piloto informe o ATC de que non pode aceptar un procedemento RNAV de saída ou chegada debido ao equipamento RNAV ou a circunstancias relacionadas coa operación.**

\*a) IMPOSIBLE SAÍDA (ou CHEGADA) (designador) DEBIDO ao TIPO RNAV

**Para que un piloto informe o ATC de que non pode cumprir co procedemento de área terminal asignado.**

\*b) IMPOSIBLE SAÍDA (OU CHEGADA) (designador) (razóns)

**Para que o ATC informe de que non pode asignar un procedemento RNAV de saída ou chegada solicitado polo piloto debido ao tipo de equipamento RNAV.**

c) IMPOSIBLE CONCEDER SAÍDA (OU CHEGADA) (designador) DEBIDO AOTIPO RNAV

**Para que o ATC informe de que non pode asignar un procedemento de chegada ou saída solicitado polo piloto por calquera outra razón.**

d) IMPOSIBLE CONCEDER SAÍDA (OU CHEGADA) (designador) (razóns)

**Para que o ATC pida confirmación ao piloto para aceptar un procedemento RNAV de saída ou chegada específico.**

e) CONFIRME SE PODE SAÍDA (OU CHEGADA) (designador)

**Para que o piloto informe o ATC na primeira comunicación en cada frecuencia de que non dispón de sistema RNAV.**

\* f) (identificación da aeronave) RNAV NEGATIVO

**Para que o piloto lle comunique ao ATC a falla ou degradación do sistema RNAV.**

\* g) (identificación da aeronave) IMPOSIBLE RNAV DEBIDO A EQUIPAMENTO.

\*a) UNABLE (designator) DEPARTURE (or ARRIVAL) DUE RNAVTYPE

\*b) UNABLE (designator) DEPARTURE (or ARRIVAL) (reasons)

c) UNABLE TO ISSUE (designator) DEPARTURE (or ARRIVAL) DUE RNAVTYPE

d) UNABLE TO ISSUE (designator) DEPARTURE (or ARRIVAL) (reasons)

e) ADVISE IF ABLE (designator) DEPARTURE (or ARRIVAL)

\*f) (call sign) NEGATIVE RNAV

\*g) (call sign) UNABLE RNAV DUE EQUIPMENT



## 4.10.3.5.9 Operacións RNAV.

**Para complementar oralmente un intercambio de mensaxe de estimación automatizado que non inclúa automaticamente a información do recadro 18 e tamén para completar oralmente as mensaxes de estimación de aeronaves sen sistema RNA.**

a) RNAV NEGATIVO

a) NEGATIVE RNAV

**Para comunicar a falla ou degradación do sistema RNAV.**

b) RNAV FÓRA DE SERVIZO

b) RNAV OUT OF SERVICE

## 4.10.4.3.14 Para solicitar a suspensión do Modo 3 do transpondedor.

APAGUE MODOTRES.

STOP SQUAWK MODE THREE.»

Cinco. No libro quinto modifícanse os números 5.1.2 e 5.1.3, que quedan redactados do seguinte modo:

«5.1.2 Operacións especiais para helicópteros.

Realizaranse de conformidade co disposto no número 2.3.9.

5.1.3 Plan de voo de acordo coas normas xerais deste regulamento.

Nos voos de helicópteros é obrigatoria a formalización do plan de voo. Quedan exentos, sen que tal exención se poida facer extensiva ás supostas pasaxes de fronteiras, os helicópteros que operen desde heliportos eventuais ou de emerxencia nos cales non exista a posibilidade material de presentar plan de voo; neste caso presentárase no primeiro contacto radio coa dependencia de control apropiada, sempre que a aeronave conte con medios materiais para iso.

Tamén son unha excepción a esta norma os helicópteros que operen baixo unha «carta operacional», se nesta se recole esta posibilidade e nas condicións que se determinen.»

Seis. Modifícanse os números correspondentes ao recadro 10 e recadro 18, que aparecen no punto 2, apén-dice A, do Regulamento de circulación aérea, que quedan redactados da seguinte maneira:

«RECADRO 10: EQUIPAMENTO.

EQUIPAMENTO DE RADIOCOMUNICACIÓNS, DE AXUDAS PARA A NAVEGACIÓN E A APROXIMACIÓN.

N se non se leva equipamento COM nin equipamento de axudas para a navegación e a aproximación para a ruta considerada, ou se o equipamento non funciona, ou

S se se leva equipamento normalizado COM e de axudas para a navegación e a aproximación para a ruta considerada e se tal equipamento funciona, e/ou (1).

INSÍRASE unha ou máis letras seguintes para indicar o equipamento COM e de axudas para a navegación e a aproximación, dispoñible e que funciona:

A (Sen asignar)	M OMEGA
B (Sen asignar)	O VOR
C LORAN C	P P-RNAV (5)
D DME	Q (Sen asignar)
E (Sen asignar)	R B-RNAV (5)
F (ADF)	T TACAN
G GNSS	U UHF RTF
H HF RTF	V VHF RTF
I Navegación inercial	W Aprobación RVSM (6)
J Enlace de datos (3)	X Aprobación MNPS (7)
K MLS	Y Equipamento radio de 8,33 kHz (8)
L ILS	Z demais equipamento instalado a bordo (2)

(1) Os equipamentos VHF RTF, ADF, VOR e ILS considéranse normalizados, salvo que a autoridade ATS competente prescriba algunha outra combinación.

(2) Se se usa a letra Z, especifíquese no recadro 18 calquera outro tipo de equipamento instalado a bordo, precedido de COM/ e/ou NAV/, segundo corresponda.

(3) Se se usa a letra J, especifíquese no recadro 18 o equipamento instalado a bordo, precedido de DAT/, seguido dunha ou varias letras segundo corresponda.

(4) A información sobre capacidade de navegación proporciónaselle ao ATC para efectos de autorización e encamiñamento.

(5) Utilizaranse a letra P e a letra R para aeronaves aprobadas P-RNAV e B-RNAV, respectivamente.

(6) A inclusión da letra W indica que a aeronave dispón de aprobación para o voo en espazo aéreo RVSM. No recadro 18 deberase incluír a matrícula da aeronave precedida de REG/.

(7) A inclusión da letra X indica que a aeronave dispón de aprobación para o voo en espazo aéreo MNPS. No recadro 18 deberase incluír a matrícula da aeronave precedida de REG/.

(8) A inclusión da letra Y indica que a aeronave está dotada de equipamento radio con capacidade de asegurar unha separación entre canles de 8,33 kHz.

## EQUIPAMENTO DE VIXILANCIA.

INSÍRASE unha ou dúas das letras seguintes, para indicar o tipo de equipamento de vixilancia en funcionamento, instalado a bordo:

Equipo SSR.

N NIL.

A Respondedor-Modo A (4 díxitos-4.096 códigos).

C Respondedor-Modo A (4 díxitos-4.096 códigos) e Modo C.

X Respondedor-Modo S sen transmisión de identificación de aeronave nin de altitude de presión.

P Respondedor-Modo S, comprendida a transmisión de altitude de presión pero sen transmisión de identificación de aeronave.

I Respondedor-Modo S, comprendida a transmisión de identificación de aeronave pero sen transmisión de altitude de presión.

S Respondedor-Modo S, comprendida a transmisión de altitude de presión e a transmisión de identificación de aeronave.

Equipamento ADS.

D Función ADS.

## RECADRO 18: OUTROS DATOS.

INSÍRASE 0 (cero) se non hai outros datos, ou calquera outra información necesaria, preferentemente na orde indicada a continuación, mediante o indicador apro-

piado seguido dunha barra oblicua e da información que se debe consignar:

RFP/ O formato RFP/Qn empregárase para indicar o número do plan de voo substitutivo, onde «n» se substituirá por «1» para a primeira substitución, «2» para a segunda substitución, e así sucesivamente.

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

EET/ Designadores de puntos significativos ou límites da FIR e duración total prevista ata eses puntos, ou designadores de límites da FIR cando estea prescrito en acordos rexionais de navegación aérea ou pola autoridade ATS competente (1).

(1) Non é obrigatorio inserir a duración total prevista ata os límites da FIR Madrid e Barcelona.

Exemplos:

EET/CAP0745 XYZ0830.  
EET/EINN0204.

RIF/ Os detalles relativos á ruta que leva o novo aeródromo de destino, seguido do indicador de lugar OACI, de catro letras, correspondente ao dito aeródromo. A ruta revisada debe ser obxecto de renovación en voo da autorización.

Exemplos:

RIF/DTA HEC KLAX.  
RIF/ESP G94 CLA APPH.  
RIF/LEMD.

REG/ Marcas de matrícula da aeronave, se son distintas da identificación da aeronave consignada no recadro 7 e cando no recadro 10 se inclúan as letras W ou X.

SEL/ Clave SELCAL, se está prescrito pola autoridade ATS competente.

OPR/ Nome do explotador, se non se desprende claramente da identificación da aeronave consignada no recadro 7.

STS/ Razón do tratamento especial por parte do ATS:

STS/HUM: voos que operan por razóns humanitarias.

STS/HOSP: voos médicos especificamente declarados polas autoridades sanitarias.

STS/SAR: voos en misión de busca e salvamento.

STS/HEAD: voos con tratamento de xefe de Estado.

STS/STATE: outros voos de autoridades do Estado.

STS/PROTECTED: voos que requiren unha seguridade especial. Indica que o plan de voo só estará dispoñible para determinadas persoas.

STS/EMER: voos en situación de emerxencia.

STS/RNAVINOP: aeronave con sistema B-RNAV inoperativo.

STS/NONRNAV: aeronave de Estado non equipada con RNAV.

STS/EXM833: aeronave exonerada do requisito de transporte obrigatorio de equipamento de radio con capacidade de separación entre canles de 8,33 kHz.

STS/ Texto libre: exemplo: (un motor parado) STS/ ONE ENG INOP.

Se for necesario utilizar máis dun designador no mesmo FPL farase en campos STS/separados. Exemplo: STS/HEADE STS/PROTECTED.

Nota.–Estes designadores deben ser utilizados unicamente polas autoridades estatais ou sanitarias apropiadas. O uso fraudulento destes designadores considerárase un quebrantamento serio dos procedementos e será sancionado como tal.

TYP/ Tipo(s) de aeronave, precedido(s), en caso necesario, do (dos) número(s) de aeronaves, cando ZZZZ estea inserido no recadro 9.

PER/ Datos de performance da aeronave, cando así o prescriba a autoridade ATS competente.

COM/ Datos importantes relativos ao equipamento de comunicacións segundo o requira a autoridade ATS competente (exemplo: COM/UHF soamente).

DAT/ Datos importantes relacionados coa capacidade de enlace de datos, utilizando unha ou varias das letras S, H, V e M. Exemplo:

DAT/S para enlace de datos por satélite.

DAT/H para enlace de datos HF.

DAT/V para enlace de datos VHF.

DAT/M para enlace de datos SSR en modo S.

NAV/ Datos importantes relativos ao equipamento de navegación segundo o requira a autoridade ATS competente (exemplo: NAV/INS).

DEP/ Nome do aeródromo de saída, cando ZZZZ estea inserido no recadro 13, ou o indicador de lugar OACI de catro letras da localización da dependencia ATS da cal se poden obter datos do plan de voo suplementario, cando AFIL estea inserido no recadro 13.

DEST/ Nome do aeródromo de destino, se se insire ZZZZ no recadro 16.

ALTN/ Nome do(s) aeródromo(s) de alternativa, se se insire ZZZZ no recadro 16.

RALT/ Nome de aeródromo(s) de alternativa en ruta.

CODE/ Dirección de aeronave (expresada como código alfanumérico de seis caracteres hexadecimais) cando o requira a autoridade ATS competente. Exemplo: «F00001» é a dirección de aeronave máis baixa contida no bloque específico administrado pola OACI.

RMK/ Calquera outra observación en linguaxe clara, cando así o requira a autoridade ATS competente ou cando se coide necesario.

DOF/ O formato DOF/AAMMDD empregárase para indicar, cando se determine, a data de realización do voo, onde AAMMDD se substituirá por seis díxitos, dous para o ano, dous para o mes e dous para o día, por esa orde.»

Sete. Modifícase o número 3 do apéndice L, do Regulamento da circulación aérea, que queda redactado nos termos que figuran a continuación:

«3. Exemplos:

	COMO SE REXISTRA NA DEPENDENCIA DE SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO E SE REMITE A OFICINA METEOROLÓXICA CORRESPONDENTE
<p>I.1 AIREP SPEEDBIRD CINCO SEIS OITO POSICIÓN CATRO NOVE DOUS CINCO NORTE CER0 CINCO CER0 OESTE UNTRES UN SETE NIVEL DE VOOTRES UN CER0 CINCO CER0 NORTE CER0 CATRO CER0 OESTE UNTRES CINCO CINCO CINCO CER0 NORTE CER0 TRES CER0 OESTE SEGUINTE AUTONOMÍA CER0 OITO TRES CER0 TEMPERATURA MENOS CATRO SETE VENTO DOUS CINCO CINCO GRAOS SEIS CINCO NÓS TURBULENCIA MODERADA ENXELAMENTO LIXEIRO.</p>	<p>I.–BAW568 4925N050W 1317 F310 MS47 255/65 KTTURB MOD ICE FBL.</p>



	COMO SE ENUNCIA EN RADIOTELEFONÍA	COMO SE REGISTRA NA DEPENDENCIA DE SERVICIOS DE TRÁNSITO AEREO E SE REMITE Á OFICINA METEOROLÓXICA CORRESPONDENTE
II.2	JAPANAIR CATRO CATRO UN SOBRE ORDON CERO NOVE TRES CERO NIVEL DE VOOTRES CINCO CERO ONADE UN CERO CERO SETE OMPPA SEGUINTE TEMPERATURA MENOS CINCO TRES VENTO TRES UN CERO GRAOS SEIS CERO QUILOMETROS POR HORA TURBULENCIA LIXEIRA ENXELAMENTO LIXEIRO.	II.-JAL441 ORDON 0930 F350 MS53 310/60KMH TURB FBL ICE FBL.
III.3	AIREP ESPECIAL CLIPPER UN CERO UN POSICIÓN CINCO CERO CATRO CINCO NORTE CERO DOUS CERO UN CINCO OESTE UN CINCO TRES SEIS NIVEL DE VOO TRES UN CERO ASCENDENDO A NIVEL DE VOO TRES CINCO CERO TORMENTAS CON SARABIA	III.-ARSPAA1015045N02015W 1536 F310 ASC F350 TSGR.
IV.4	ESPECIAL NIUGINI DOUS SETE TRES SOBREVANDO MADANG CERO OITO CATRO SEIS UN NOVE MIL PÉSTURBULENCIA FORTE.	IV.-ARS ANG273 MID 0846 19000FTTURB SEV.

1 Aeronotificación ordinaria para un voo transoceánico que foi designado para notificar observacións meteorolóxicas ordinarias a meridianos espazados a intervalos de 10°. Non se require que se transmita ás oficinas meteorolóxicas correspondentes a información sobre a posición seguinte, o punto significativo seguinte e a autonomía.

2 Aeronotificación ordinaria para un voo transoceánico que se require que notifique observacións meteorolóxicas ordinarias en puntos significativos especificados. Non se require que se transmita ás oficinas meteorolóxicas correspondentes a información sobre a posición seguinte e o punto significativo seguinte.

3 Requírese unha aeronotificación especial debido a que ocorren tormentas con sarabias xeneralizadas.

4 Requírese unha aeronotificación especial debido á turbulencia forte. A aeronave encontrase nunha regra do altímetro QNH.»

Disposición derradeira única. *Entrada en vigor.*

Esta orde entrará en vigor o día seguinte ao da súa publicación no Boletín Oficial do Estado, agás os números tres, catro, seis e sete do artigo único desta orde, que entrarán en vigor o 1 de novembro de 2005.

Madrid, 19 de setembro de 2005.

FERNÁNDEZ DE LA VEGA SANZ

**15845** REAL DECRETO 1085/2005, do 16 de setembro, polo que se establecen normas zoosanitarias para a importación e tránsito por España de determinados unglados vivos procedentes de países terceiros. («BOE» 229, do 24-9-2005.)

Mediante o Real decreto 495/1990, do 20 de abril, polo que se establecen as condicións sanitarias que deben reunir os animais vivos das especies bovina e porcina importados de países terceiros, o capítulo III do Real decreto 1941/2004, do 27 de setembro, polo que se establecen as normas de policía sanitaria que regulan os intercambios intracomunitarios e as importacións de países terceiros de animais das especies ovina e cabrúa, e os artigos 82 e 83 do Real decreto 2179/2004, do 12 de novembro, polo que se establecen medidas de loita contra a febre aftosa, incorporouse ao noso ordenamento a Directiva 72/462/CEE do Consello, do 12 de decembro de 1972, relativa a problemas sanitarios e de policía sanitaria nas importacións de animais das especies bovina, porcina, ovina e cabrúa e de carne fresca e de produtos a base de carnes procedentes de países terceiros.

Co fin de racionalizar e actualizar as disposicións zoosanitarias relativas ao comercio internacional de animais, recollidas na citada Directiva 72/462/CEE, debido á evolución das normas internacionais da Oficina Internacional de Epizootias e á adopción de novas normas, así como ás súas repercusións no marco da Organización Mundial do Comercio e o seu Acordo sobre a aplicación de medidas

sanitarias e fitosanitarias, gran parte das disposicións desta directiva foran substituídas por outras normas comunitarias, e as que continuaban vixentes foron substituídas pola Directiva 2004/68/CE do Consello, do 26 de abril de 2004, pola que se establecen normas zoosanitarias para a importación e tránsito na Comunidade de determinados unglados vivos, que a derroga, á vez que modifica as Directivas 90/426/CEE e 92/65/CEE. Así mesmo, a Directiva 2004/68/CE ten como finalidade adecuar as normas reguladoras da importación de unglados vivos á Directiva 2002/99/CE do Consello, do 16 de decembro de 2002, pola que se establecen as normas zoosanitarias aplicables á produción, transformación, distribución e introdución dos produtos de orixe animal destinados ao consumo humano.

Mediante este real decreto incorpórase ao noso ordenamento a mencionada Directiva 2004/68/CE e establécense as normas de sanidade animal aplicables á importación e ao tránsito de determinados unglados vivos procedentes de países terceiros, ao tempo que se modifican, parcialmente, os reais decretos 1347/1992, do 6 de novembro, polo que se modifican as normas de loita contra a peste equina e se establecen as condicións de sanidade animal que regulan os movementos intracomunitarios de équidos e as importacións destes animais de países terceiros, 1881/1994, do 16 de setembro, polo que se establecen as condicións de policía sanitaria aplicables aos intercambios intracomunitarios e as importacións procedentes de países terceiros de animais, esperma, óvulos e embrións non sometidos, con respecto a estas condicións, ás disposicións contidas na sección 1 do anexo A do Real decreto 1316/1992, do 30 de outubro, e 1941/2004, do 27 de setembro, polo que se establecen as normas de policía sanitaria que regulan os intercambios intracomunitarios e as importacións de países terceiros de animais das especies ovina e cabrúa. Así mesmo, derrógase o Real decreto 495/1990, do 20 de abril, o capítulo III do Real decreto 1941/2004, do 27 de setembro, e os artigos 82 e 83 do Real decreto 2179/2004, do 12 de novembro.

Este real decreto estrutúrase en oito artigos, unha disposición adicional, unha transitoria, unha derogatoria e seis disposicións derradeiras. Desta regulación convén salientar os seguintes aspectos:

a) A importación e o tránsito por España de unglados vivos só se autorizará se proveñen de países terceiros, ou partes destes, autorizados pola Comisión Europea e incluídos nas correspondentes listas comunitarias, que ofrecen unha serie de garantías sanitarias xerais, e que cumpran as condicións específicas que fixe para certos supostos a citada comisión. Desta forma, establécense nunha única disposición a normativa anteriormente dispersa en diversos reais decretos, específicos segundo a especie animal ou en función da enfermidade regulada.

b) Prevénse certas excepcións en casos moi concretos, en atención ás circunstancias concorrentes, para facilitar o movemento de determinados animais, como os de