II

(Actos no legislativos)

REGLAMENTOS

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) Nº 923/2012 DE LA COMISIÓN

de 26 de septiembre de 2012

por el que se establecen el reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea, y por el que se modifican el Reglamento de Ejecución (UE) nº 1035/2011 y los Reglamentos (CE) nº 1265/2007, (CE) nº 1794/2006, (CE) nº 730/2006, (CE) nº 1033/2006 y (UE) nº 255/2010

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo (Reglamento del espacio aéreo) ([1]), y, en particular, su artículo 4, letras a) y b),

Visto el Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea ([2]) (Reglamento de base de la EASA), y, en particular sus artículos 8 y 8 *ter*, así como su anexo V *ter*,

Considerando lo siguiente:

(1) En virtud del Reglamento (CE) nº 551/2004 y del Reglamento (CE) nº 216/2008, la Comisión debe elaborar normas de desarrollo a fin de adoptar disposiciones adecuadas sobre el reglamento del aire, en función de las normas y métodos recomendados de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), y armonizar la aplicación de la clasificación del espacio aéreo de la OACI, para garantizar la prestación sin interrupción de servicios seguros y eficientes de tránsito aéreo en el marco del Cielo Único Europeo.

(2) De conformidad con el artículo 8, apartado 1, del Reglamento (CE) nº 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo ([3]), se ha otorgado mandato a Eurocontrol para asistir a la Comisión en la elaboración de normas de desarrollo por las que se establezcan disposiciones adecuadas sobre el reglamento del aire, en función de las normas y métodos recomendados de la OACI, y armonizar la aplicación de la clasificación del espacio aéreo de la OACI.

(3) De conformidad con el artículo 1, apartado 3, y el artículo 13 del Reglamento (CE) nº 549/2004 y el artículo 2 del Reglamento (CE) nº 216/2008, la iniciativa del Cielo Único Europeo debe asistir a los Estados miembros en el cumplimiento de sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago de 1944 sobre Aviación Civil Internacional (en lo sucesivo, «el Convenio de Chicago»), aportando una interpretación y aplicación comunes.

(4) El objetivo del Reglamento (CE) nº 551/2004 es apoyar el concepto de un espacio aéreo operativo más integrado en el marco de la política común de transportes y establecer los procedimientos comunes de diseño, planificación y gestión que garanticen el funcionamiento eficaz y seguro de la gestión del tránsito aéreo. Ese objetivo es especialmente importante para una aplicación rápida de los bloques funcionales de espacio aéreo en el Cielo Único Europeo.

(5) Los resultados de la labor emprendida por el grupo mixto creado por la Comisión, Eurocontrol y la OACI, que realizó un listado de las diferencias nacionales registradas por los Estados miembros en lo que se refiere a las normas de la OACI sobre el reglamento del aire y las disposiciones correspondientes a los servicios de navegación aérea, apuntan a la necesidad de normalizar las normas comunes y las diferencias con respecto al Cielo Único Europeo.

(6) Para garantizar un tránsito aéreo internacional seguro, eficaz y rápido y para apoyar la creación de bloques funcionales de espacio aéreo, todos los participantes en el Cielo Único Europeo deben suscribir un conjunto de

([1]) DO L 96 de 31.3.2004, p. 20.
([2]) DO L 79 de 19.3.2008, p. 1.
([3]) DO L 96 de 31.3.2004, p. 1.

normas comunes. Además, un factor clave para unas operaciones transfronterizas seguras es la creación de un sistema reglamentario transparente, que ofrezca a los protagonistas seguridad jurídica y previsibilidad. Para ello, debe establecerse un reglamento del aire normalizado y unas disposiciones operativas correspondientes normalizadas en lo que se refiere a los servicios y los procedimientos en la navegación aérea, que se completarán, si procede, con material orientativo y/o medios de cumplimiento aceptables.

(7) Para alcanzar estos objetivos, los Estados miembros solo deben notificar a la OACI las diferencias europeas aceptadas de común acuerdo en ámbitos cubiertos por el Derecho de la Unión. Esas diferencias deben establecerse y controlarse mediante un proceso permanente.

(8) Es preciso que los Estados miembros que hayan adoptado disposiciones adicionales para completar una norma OACI, siempre que se sigan considerando necesarias y que no constituyan una diferencia en virtud del Convenio de Chicago o del Derecho vigente de la Unión, continúen aplicándolas hasta que la Unión adopte las disposiciones adecuadas correspondientes.

(9) La aplicación del presente Reglamento se entiende sin perjuicio de los derechos y obligaciones de los Estados miembros sobre alta mar, de conformidad con el artículo 12 del Convenio de Chicago y, en particular, del anexo 2 del Convenio de Chicago, así como de las obligaciones de los Estados miembros y de la Unión en virtud del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y de las obligaciones de los Estados miembros en virtud del Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, de 1972.

(10) De conformidad con el artículo 1, apartado 2, del Reglamento marco (CE) nº 549/2004, el marco reglamentario para la creación del Cielo Único Europeo no se aplica a las operaciones y entrenamiento militares.

(11) El presente Reglamento no trata del proceso vigente para modificar las normas y métodos recomendados de la OACI en el marco del Convenio de Chicago.

(12) La ampliación de la competencia de la EASA para incluir la seguridad de la gestión del tránsito aéreo requiere coherencia interna en la elaboración de normas de desarrollo en virtud de los Reglamentos (CE) nº 551/2004 y (CE) nº 216/2008.

(13) A fin de garantizar la coherencia entre la incorporación de las disposiciones del anexo 2 del Convenio de Chicago expuestas en el presente Reglamento y las disposiciones futuras derivadas de otros anexos del ese mismo Convenio, que se incluirán en las próximas fases de trabajo, así como la aplicación de las normas futuras de la Unión, deben revisarse las disposiciones iniciales cuando resulte necesario.

(14) En caso necesario, deben actualizarse otros actos legislativos de la Unión que sean aplicables al presente Reglamento.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Objeto y ámbito de aplicación

1. El objetivo del presente Reglamento es establecer el reglamento del aire y las disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea que serán aplicables al tránsito aéreo general dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (CE) 551/2004.

2. El presente Reglamento se aplicará, en particular, a los usuarios del espacio aéreo y a las aeronaves dedicadas al tránsito aéreo general:

a) que operen con destino a la Unión, dentro de la Unión o con origen en ella;

b) que posean la nacionalidad y las marcas de matrícula de un Estado miembro de la Unión, y que operen en cualquier espacio aéreo siempre que no infrinjan las normas publicadas por el país que tenga jurisdicción sobre el territorio sobrevolado.

3. El presente Reglamento se aplicará asimismo a las autoridades competentes de los Estados miembros, a los proveedores de servicios de navegación aérea y al personal de tierra correspondiente dedicado a las operaciones de vuelo.

Artículo 2

Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

1) «exactitud»: el grado de conformidad entre el valor estimado o medido y el valor real;

2) «acuerdo ADS-C»: un plan de notificación que rige las condiciones de notificación de datos ADS-C (o sea, aquellos que exige la dependencia de servicios de tránsito aéreo, así como la frecuencia de dichas notificaciones, que deben acordarse antes de utilizar la ADS-C al suministrar los servicios de tránsito aéreo);

3) «espacio aéreo con servicio de asesoramiento»: un espacio aéreo de dimensiones definidas, o ruta designada, dentro de los cuales se proporciona servicio de asesoramiento de tránsito aéreo;

4) «ruta con servicio de asesoramiento»: una ruta designada a lo largo de la cual se proporciona servicio de asesoramiento de tránsito aéreo;

5) «vuelo acrobático»: las maniobras intencionadas de una aeronave que implican un cambio brusco en su actitud de vuelo, una actitud anómala, o aceleración anómala, no necesaria para el vuelo normal o de instrucción para licencias o habilitaciones diferentes a la habilitación de vuelo acrobático;

6) «aeródromo»: una zona definida (incluidos edificios, instalaciones y equipos) en tierra, en el agua o en una estructura fija, fijada extraterritorialmente o flotante para ser utilizada total o parcialmente para la salida, la llegada o el movimiento en superficie de aeronaves;

7) «servicio de control de aeródromo»: el servicio de control del tránsito aéreo para el tránsito de aeródromo;

8) «torre de control de aeródromo»: una dependencia establecida para facilitar servicio de control de tránsito aéreo al tránsito de aeródromo;

9) «tránsito de aeródromo»: todo el tránsito que tiene lugar en el área de maniobras de un aeródromo, y todas las aeronaves que vuelen en las inmediaciones del mismo; por aeronave que opere en las inmediaciones de un aeródromo se entiende también, aunque sin carácter restrictivo, toda aeronave que entre o salga de un circuito de tránsito del aeródromo;

10) «circuito de tránsito de aeródromo»: la trayectoria especificada que deben seguir las aeronaves al evolucionar en las inmediaciones de un aeródromo;

11) «zona de tránsito de aeródromo»: un espacio aéreo de dimensiones definidas establecido alrededor de un aeródromo para la protección del tránsito del aeródromo;

12) «trabajo aéreo»: una operación de vuelo en la que se utilice una aeronave para servicios especializados, por ejemplo en agricultura, construcción, fotografía, prospección, observación y patrullaje, búsqueda y salvamento, publicidad aérea, etc.;

13) «publicación de información aeronáutica (AIP)»: la publicación expedida por cualquier Estado, o con su autorización, que contiene información aeronáutica, de carácter duradero, indispensable para la navegación aérea;

14) «servicio móvil aeronáutico»: un servicio móvil entre estaciones aeronáuticas y estaciones de aeronave, o entre estaciones de aeronave, en el que pueden participar estaciones de embarcaciones de supervivencia; las estaciones de radiobaliza de localización de siniestros también pueden participar en ese servicio en las frecuencias de socorro y urgencia designadas;

15) «estación aeronáutica»: una estación terrestre del servicio móvil aeronáutico; en ciertos casos, una estación aeronáutica puede estar instalada, por ejemplo, a bordo de un barco o de una plataforma sobre el mar;

16) «avión»: un aerodino propulsado por motor, que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo;

17) «sistema anticolisión de a bordo (ACAS)»: un sistema de aeronave basado en señales de transpondedor del radar secundario de vigilancia (SSR) que funciona independientemente del equipo instalado en tierra para proporcionar aviso al piloto sobre posibles conflictos entre aeronaves dotadas de transpondedores SSR;

18) «aeronave»: toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra;

19) «dirección de aeronave»: una combinación única de 24 bits que se asigna a una aeronave para fines de comunicaciones aeroterrestres, navegación y vigilancia;

20) «observación de aeronave»: la evaluación de uno o más elementos meteorológicos realizada desde una aeronave en vuelo;

21) «información AIRMET»: la información emitida por una oficina de vigilancia meteorológica respecto a la presencia real o prevista de determinados fenómenos meteorológicos en ruta que puedan afectar a la seguridad operacional de los vuelos a baja altura y que no estaba ya incluida en el pronóstico emitido para los vuelos a baja altura en la región de información de vuelo en cuestión o en una subárea de la misma;

22) «comunicación aeroterrestre»: la comunicación en ambos sentidos entre aeronaves y estaciones o puntos en la superficie terrestre;

23) «estación de radio de control aeroterrestre»: una estación de telecomunicaciones aeronáuticas que, como principal responsabilidad, tiene a su cargo las comunicaciones relativas a la operación y control de aeronaves en determinada área;

24) «aeronotificación»: un informe procedente de una aeronave en vuelo preparado de conformidad con los requisitos de notificaciones de posición, operativas y/o meteorológicas;

25) «rodaje aéreo»: el movimiento de un helicóptero o VTOL por encima de la superficie de un aeródromo, normalmente con efecto de suelo y a una velocidad respecto al suelo normalmente inferior a 37 km/h (20 kt);

26) «tránsito aéreo»: todas las aeronaves que se hallan en vuelo, y las que circulan por el área de maniobras de un aeródromo;

27) «servicio de asesoramiento de tránsito aéreo»: un servicio que se suministra en el espacio aéreo con asesoramiento para que, dentro de lo posible, se mantenga la debida separación entre las aeronaves que operan según planes de vuelo IFR;

28) «autorización del control de tránsito aéreo»: autorización para que una aeronave proceda en condiciones especificadas por una dependencia de control de tránsito aéreo;

29) «instrucción del control de tránsito aéreo»: las directrices emitidas por el control de tránsito aéreo con el objeto de obligar a un piloto a realizar una acción determinada;

30) «servicio de control de tránsito aéreo»: un servicio suministrado con el fin de:

a) prevenir colisiones:

1) entre aeronaves, y

2) en el área de maniobras, entre aeronaves y obstáculos, y

b) acelerar y mantener ordenadamente el movimiento del tránsito aéreo;

31) «dependencia de control de tránsito aéreo»: expresión genérica que se aplica, según el caso, a un centro de control de área, a una dependencia de control de aproximación o a una torre de control de aeródromo;

32) «servicio de tránsito aéreo (ATS)»: expresión genérica que se aplica, según el caso, a los servicios de información de vuelo, alerta, asesoramiento de tránsito aéreo, control de tránsito aéreo (servicios de control de área, control de aproximación o control de aeródromo);

33) «clases de espacio aéreo de los servicios de tránsito aéreo»: partes del espacio aéreo de dimensiones definidas, designadas alfabéticamente, dentro de las cuales pueden realizarse tipos de vuelos específicos y para las que se especifican los servicios de tránsito aéreo y las reglas de operación;

34) «oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo»: una oficina creada con objeto de recibir los informes referentes a los servicios de tránsito aéreo y los planes de vuelo que se presentan antes de la salida;

35) «dependencia de servicios de tránsito aéreo»: expresión genérica que se aplica, según el caso, a una dependencia de control de tránsito aéreo, a un centro de información de vuelo, una dependencia de información de vuelo de aeródromo o a una oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo;

36) «aerovía»: área de control o parte de ella dispuesta en forma de corredor;

37) «servicio de alerta»: un servicio suministrado para notificar a los organismos pertinentes respecto a aeronaves que necesitan ayuda de búsqueda y salvamento, y auxiliar a dichos organismos según convenga;

38) «aeródromo de alternativa»: un aeródromo al que podría dirigirse una aeronave cuando fuera imposible o no fuera aconsejable dirigirse al aeródromo de aterrizaje previsto o aterrizar en el mismo; existen los siguientes tipos de aeródromos de alternativa:

a) «aeródromo de alternativa posdespegue»: un aeródromo de alternativa en el que podría aterrizar una aeronave si esto fuera necesario poco después del despegue y no fuera posible utilizar el aeródromo de salida;

b) «aeródromo de alternativa en ruta»: un aeródromo en el que podría aterrizar una aeronave si esta experimentara condiciones no normales o de emergencia en ruta;

c) «aeródromo de alternativa en ruta ETOPS»: un aeródromo de alternativa conveniente y adecuado en el que podría aterrizar una aeronave si esta experimentara una parada de los motores u otras condiciones no normales o de emergencia en ruta en una operación ETOPS;

d) «destino alternativo»: un aeródromo de alternativa al que podría dirigirse una aeronave cuando fuera imposible o no fuera aconsejable aterrizar en el aeródromo de aterrizaje previsto;

39) «altitud»: la distancia vertical entre un nivel, punto u objeto considerado como punto, y el nivel medio del mar (MSL);

40) «servicio de control de aproximación»: el servicio de control de tránsito aéreo para la llegada y salida de vuelos controlados;

41) «dependencia de control de aproximación»: dependencia establecida para facilitar servicio de control de tránsito aéreo a los vuelos controlados que lleguen a uno o más aeródromos o salgan de ellos;

42) «plataforma»: un área definida destinada a dar cabida a las aeronaves para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento;

43) «centro de control de área (ACC)»: una dependencia establecida para facilitar servicio de control de tránsito aéreo a los vuelos controlados en las áreas de control bajo su jurisdicción;

44) «servicio de control de área»: el servicio de control de tránsito aéreo para los vuelos controlados en las áreas de control;

45) «navegación de área (RNAV)»: un método de navegación que permite la operación de aeronaves en cualquier trayectoria de vuelo deseada, dentro de la cobertura de las ayudas para la navegación basadas en tierra o en el espacio, o dentro de los límites de capacidad de las ayudas autónomas, o una combinación de ambas;

46) «ruta ATS»: una ruta especificada que se ha designado para canalizar la corriente del tránsito según sea necesario para proporcionar servicios de tránsito aéreo;

47) «vigilancia dependiente automática — radiodifusión (ADS-B)»: un medio por el cual las aeronaves, los vehículos de aeródromo y otros objetos pueden transmitir y/o recibir, en forma automática, datos como identificación, posición y datos adicionales, según corresponda, en modo de radiodifusión mediante enlace de datos;

48) «vigilancia dependiente automática — contrato (ADS-C)»: un medio que permite al sistema de tierra y a la aeronave establecer, mediante enlace de datos, las condiciones de un acuerdo ADS-C, en el cual se indican las condiciones en que han de iniciarse los informes ADS-C, así como los datos que deben figurar en los mismos;

49) «servicio automático de información terminal (ATIS)»: el suministro automático de información rutinaria y actual a las aeronaves que llegan o salen durante las 24 horas o durante un período determinado de esas 24 horas:

a) «servicio automático de información terminal por enlace de datos (ATIS-D)»: el suministro del ATIS mediante enlace de datos;

b) «servicio automático de información terminal-voz (ATIS-voz)»: el suministro del ATIS por medio de emisiones continuas y repetidas de voz;

50) «techo de nubes»: la altura a que, sobre la tierra o el agua, se encuentra la base de la capa inferior de nubes por debajo de 6 000 m (20 000 ft) y que cubre más de la mitad del cielo;

51) «punto de cambio»: el punto en el cual una aeronave que navega en un tramo de una ruta ATS definido por referencia a los radiofaros omnidireccionales VHF, se espera que transfiera su referencia de navegación primaria, de la instalación por detrás de la aeronave a la instalación inmediata por delante de la aeronave;

52) «límite de autorización»: el punto hasta el cual se concede a una aeronave una autorización del control de tránsito aéreo;

53) «nube de importancia para las operaciones»: una nube en la que la altura de la base es inferior al valor más elevado entre 1 500 m (5 000 ft) y la altitud mínima de sector más alta, o un cumulonimbo o cúmulo de desarrollo vertical a cualquier altura;

54) «código para el radar secundario de vigilancia (SSR)»: el número asignado a una determinada señal de respuesta de impulsos múltiples transmitida por un transpondedor en modo A o en modo C;

55) «autoridad competente»: la autoridad designada como tal por el Estado miembro para garantizar que se cumplan los requisitos del presente Reglamento;

56) «área de control»: un espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba desde un límite especificado sobre el terreno;

57) «aeródromo controlado»: un aeródromo en el que se facilita servicio de control de tránsito aéreo para el tránsito del aeródromo, con independencia de que exista o no una zona de control;

58) «espacio aéreo controlado»: un espacio aéreo de dimensiones definidas dentro del cual se facilita servicio de control de tránsito aéreo, de conformidad con la clasificación del espacio aéreo;

59) «vuelo controlado»: todo vuelo que está supeditado a una autorización del control de tránsito aéreo;

60) «comunicaciones por enlace de datos controlador-piloto (CPDLC)»: una comunicación entre el controlador y el piloto por medio de enlace de datos para las comunicaciones ATC;

61) «zona de control»: un espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba desde la superficie terrestre hasta un límite superior especificado;

62) «ascenso en crucero»: una técnica de crucero de un avión, que resulta en un incremento neto de altitud a medida que disminuye la masa del avión;

63) «nivel de crucero»: un nivel que se mantiene durante una parte considerable del vuelo;

64) «plan de vuelo actualizado (CPL)»: el plan de vuelo que comprende las modificaciones, si las hay, que resultan de incorporar autorizaciones posteriores;

65) «zona peligrosa»: un espacio aéreo de dimensiones definidas en el cual pueden desplegarse en determinados momentos actividades peligrosas para el vuelo de las aeronaves;

66) «comunicaciones por enlace de datos»: una forma de comunicación destinada al intercambio de mensajes mediante enlace de datos;

67) «referencia»: cualquier cantidad o conjunto de cantidades que pueda servir de referencia o de base para calcular otras cantidades;

68) «autorización anticipada»: una autorización otorgada a una aeronave por una dependencia de control de tránsito aéreo que no es la autoridad de control vigente respecto a dicha aeronave;

69) «tiempo estimado transcurrido»: el tiempo estimado que se necesita para ir de un punto significativo a otro;

70) «hora prevista de fuera calzos»: la hora estimada en la cual la aeronave iniciará el desplazamiento asociado con la salida;

71) «hora prevista de llegada»: en los vuelos IFR, la hora a la cual se prevé que la aeronave llegará sobre un punto designado, definido con referencia a las ayudas para la navegación, a partir del cual se iniciará un procedimiento de aproximación por instrumentos, o, si el aeródromo no está equipado con ayudas para la navegación, la hora a la cual la aeronave llegará sobre el aeródromo; para los vuelos VFR, la hora a la cual se prevé que la aeronave llegará sobre el aeródromo;

72) «hora prevista de aproximación»: la hora a la que el ATC prevé que una aeronave que llega, después de haber experimentado una demora, abandonará el punto de referencia de espera para completar su aproximación para aterrizar; la hora a que realmente se abandone el punto de referencia de espera dependerá de la autorización de aproximación;

73) «plan de vuelo presentado (FPL)»: el plan de vuelo, tal como ha sido presentado a la dependencia ATS por el piloto o su representante designado, sin ningún cambio subsiguiente;

74) «miembro de la tripulación de vuelo»: un miembro de la tripulación, titular de la correspondiente licencia, a quien se asignan obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el período de servicio de vuelo;

75) «centro de información de vuelo»: una dependencia establecida para facilitar servicio de información de vuelo y servicio de alerta;

76) «región de información de vuelo»: un espacio aéreo de dimensiones definidas, dentro del cual se facilitan los servicios de información de vuelo y de alerta;

77) «servicio de información de vuelo»: un servicio cuya finalidad es aconsejar y facilitar información útil para la realización segura y eficaz de los vuelos;

78) «nivel de vuelo (FL)»: una superficie de presión atmosférica constante relacionada con determinada referencia de presión, 1 013,2 hectopascales (hPa), separada de otras superficies análogas por determinados intervalos de presión;

79) «plan de vuelo»: la información especificada que, respecto a un vuelo proyectado o a parte de un vuelo de una aeronave, se facilita a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo;

80) «visibilidad en vuelo»: la visibilidad hacia adelante desde el puesto de pilotaje de una aeronave en vuelo;

81) «pronóstico»: una declaración de las condiciones meteorológicas esperadas para una hora o período especificados y respecto a un área o una parte de espacio aéreo determinadas;

82) «visibilidad en tierra»: la visibilidad en un aeródromo, indicada por un observador competente o por sistemas automáticos;

83) «rumbo»: la dirección en que apunta el eje longitudinal de una aeronave, expresada generalmente en grados respecto al norte (geográfico, magnético, de la brújula o de la cuadrícula);

84) «altura»: la distancia vertical entre un nivel, punto u objeto considerado como punto, y una referencia especificada;

85) «helicóptero»: una aeronave más pesada que el aire y sustentada principalmente en vuelo merced a las reacciones del aire contra uno o más rotores propulsados situados en ejes sustancialmente verticales;

86) «espacio aéreo sobre alta mar»: el espacio aéreo más allá de su territorio y de sus mares territoriales, tal como se especifica en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Montego Bay, 1982);

87) «IFR»: símbolo utilizado para designar las reglas de vuelo por instrumentos;

88) «vuelo IFR»: un vuelo efectuado de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos;

89) «IMC»: símbolo utilizado para designar las condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos;

90) «procedimiento de aproximación por instrumentos (IAP)»: serie de maniobras predeterminadas realizadas por referencia a los instrumentos de a bordo, con protección específica contra los obstáculos desde el punto de referencia de aproximación inicial, o, cuando sea el caso, desde el inicio de una ruta definida de llegada hasta un punto a partir del cual sea posible hacer el aterrizaje; y, luego, si no se realiza este, hasta una posición en la cual se apliquen los criterios de circuito de espera o de margen de franqueamiento de obstáculos en ruta; los procedimientos de aproximación por instrumentos se clasifican como sigue:

   a) «procedimiento de aproximación que no es de precisión (NPA)»: procedimiento de aproximación por instrumentos en el que se utiliza guía lateral pero no guía vertical;

   b) «procedimiento de aproximación con guía vertical (APV)»: procedimiento por instrumentos en el que se utiliza guía lateral y vertical, pero que no satisface los requisitos establecidos para las operaciones de aproximación y aterrizaje de precisión;

   c) «procedimiento de aproximación de precisión (PA)»: procedimiento de aproximación por instrumentos en el que se utiliza guía lateral y vertical de precisión con los mínimos determinados por la categoría de operación;

91) «condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (IMC)»: condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia desde las nubes y techo de nubes, inferiores a los mínimos especificados para las condiciones meteorológicas de vuelo visual;

92) «área de aterrizaje»: la parte del área de movimiento destinada al aterrizaje o despegue de aeronaves;

93) «nivel»: término genérico referente a la posición vertical de una aeronave en vuelo, que significa indistintamente altura, altitud o nivel de vuelo;

94) «área de maniobras»: la parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas;

95) «modo (SSR)»: el identificador convencional relativo a funciones específicas de las señales de interrogación transmitidas por un interrogador SSR; en el anexo 10 de la OACI se especifican cuatro modos: A, C, S e intermodo;

96) «área de movimiento»: la parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y las plataformas;

97) «noche»: las horas comprendidas entre el fin del crepúsculo civil vespertino y el comienzo del crepúsculo civil matutino; termina el crepúsculo civil vespertino cuando el centro del disco solar está 6 grados por debajo del horizonte y comienza el crepúsculo civil matutino cuando el centro del disco solar está 6 grados por debajo del horizonte;

98) «obstáculos»: todos los objetos fijos (tanto de carácter temporal como permanentes) y móviles, o parte de los mismos, que:

a) estén situados en un área zona destinada al movimiento de las aeronaves en tierra, o

b) que sobresalgan de una superficie definida destinada a proteger a las aeronaves en vuelo, o

c) se sitúen fuera de esas superficies definidas y hayan sido considerados un peligro para la navegación aérea;

99) «lugar de operaciones»: un lugar seleccionado por el explotador o por el piloto al mando para realizar operaciones de aterrizaje, despegue y/o rescate;

100) «piloto al mando»: el piloto designado por el explotador, o por el propietario en el caso de la aviación general, para estar al mando y encargarse de la realización segura de un vuelo;

101) «altitud de presión»: una expresión de la presión atmosférica mediante la altitud que corresponde a esa presión en la atmósfera tipo, según se define en el anexo 8, parte I, del Convenio de Chicago;

102) «uso problemático de ciertas sustancias»: el uso de una o más sustancias psicoactivas por el personal aeronáutico de manera que:

a) constituya un riesgo directo para quien las usa o ponga en peligro las vidas, la salud o el bienestar de otros, y/o

b) provoque o empeore un problema o desorden de carácter ocupacional, social, mental o físico;

103) «zona prohibida»: un espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de un Estado, dentro del cual está prohibido el vuelo de las aeronaves;

104) «sustancias psicoactivas»: el alcohol, los opiáceos, los canabinoides, los sedantes e hipnóticos, la cocaína, otros psicoestimulantes, los alucinógenos y los disolventes volátiles, con exclusión del tabaco y el café;

105) «radar»: un dispositivo radioeléctrico para la detección que proporciona información acerca de distancia, azimut y/o elevación de objetos;

106) «zona obligatoria de radio (RMZ)»: un espacio aéreo de dimensiones definidas dentro del cual es obligatorio llevar a bordo y utilizar equipo de radio;

107) «servicio de radionavegación»: un servicio que proporciona información de guía o datos de posición para la operación eficiente y segura de la aeronave con el apoyo de una o más radioayudas para la navegación;

108) «radiotelefonía»: forma de radiocomunicación destinada principalmente al intercambio oral de información;

109) «plan de vuelo repetitivo»: un plan de vuelo relativo a cada uno de los vuelos regulares que se realizan frecuentemente con idénticas características básicas, presentados por los explotadores para que las dependencias de los servicios de tránsito aéreo (ATS) los conserven y utilicen repetidamente;

110) «punto de notificación»: un lugar geográfico especificado, con referencia al cual puede notificarse la posición de una aeronave;

111) «zona restringida»: un espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de un Estado, dentro del cual está restringido el vuelo de las aeronaves, de acuerdo con determinadas condiciones especificadas;

112) «segmento de ruta»: una ruta o porción de ruta que suele recorrerse sin parada intermedia;

113) «pista»: un área rectangular definida en un aeródromo terrestre preparada para el aterrizaje y el despegue de las aeronaves;

114) «punto de espera de la pista»: punto designado destinado a proteger una pista, una superficie limitadora de obstáculos o un área crítica o sensible para los sistemas ILS/MLS, en el que las aeronaves en rodaje y los vehículos se detendrán y se mantendrán a la espera, a menos que la torre de control de aeródromo autorice otra cosa;

115) «alcance visual en la pista (RVR)»: la distancia hasta la cual el piloto de una aeronave que se encuentra sobre el eje de una pista puede ver las señales de superficie de la pista o las luces que la delimitan o que señalan su eje;

116) «personal que ejerce funciones delicadas desde el punto de vista de la seguridad»: personas que podrían poner en peligro la seguridad de la aviación si cumplieran sus obligaciones y funciones del modo indebido, lo cual comprende —sin limitarse solo a los que siguen— a los miembros de tripulaciones, al personal de mantenimiento de aeronaves y a los controladores de tránsito aéreo;

117) «planeador»: una aeronave más pesada que el aire sustentada en vuelo por la reacción dinámica del aire contra sus superficies de sustentación fijas y cuyo vuelo libre no depende de un motor, incluidos alas delta, parapentes y otras embarcaciones comparables;

118) «radar secundario de vigilancia (SSR)»: un sistema radar de vigilancia que usa transmisores/receptores (interrogadores) y transpondedores;

119) «información SIGMET»: información emitida por una oficina de vigilancia meteorológica relativa a la existencia real o prevista en ruta de determinados fenómenos meteorológicos que puedan afectar a la seguridad operacional de las aeronaves;

120) «área de señales»: un área de un aeródromo utilizada para exhibir señales terrestres;

121) «punto significativo»: un lugar geográfico especificado, utilizado para definir la ruta ATS o la trayectoria de vuelo de una aeronave y para otros fines de navegación y ATS;

122) «vuelo VFR especial»: un vuelo VFR al que el control de tránsito aéreo ha concedido autorización para que se realice dentro de una zona de control en condiciones meteorológicas inferiores a las VMC;

123) «aeronave extraviada»: una aeronave que se ha desviado significativamente de su derrota prevista o que notifica que desconoce su posición;

124) «radar de vigilancia»: equipo de radar utilizado para determinar la posición, en distancia y azimut, de las aeronaves;

125) «rodaje»: movimiento autopropulsado de una aeronave sobre la superficie de un aeródromo, excluidos el despegue y el aterrizaje;

126) «calle de rodaje»: una vía definida en un aeródromo terrestre, establecida para el rodaje de aeronaves y destinada a proporcionar enlace entre una y otra parte del aeródromo, incluyendo:

a) calle de acceso al puesto de estacionamiento de aeronave: la parte de una plataforma designada como calle de rodaje y destinada a proporcionar acceso a los puestos de estacionamiento de aeronaves solamente;

b) calle de rodaje en la plataforma: la parte de un sistema de calles de rodaje situada en una plataforma y destinada a proporcionar una vía para el rodaje a través de la plataforma;

c) calle de salida rápida: calle de rodaje que se une a una pista en un ángulo agudo y está proyectada de modo que permita a los aviones que aterrizan virar a velocidades mayores que las que se logran en otras calles de rodaje de salida y logrando así que la pista esté ocupada el mínimo tiempo posible;

127) «territorio»: áreas terrestres y aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentran bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de un Estado;

128) «umbral»: el inicio de la parte de la pista utilizable para aterrizajes;

129) «duración total prevista»:

a) en el caso de los vuelos IFR, el tiempo que se estima necesario a partir del momento del despegue para llegar al punto designado, definido con relación a las ayudas para la navegación, desde el cual se tiene la intención de iniciar un procedimiento de aproximación por instrumentos o, si no existen ayudas para la navegación asociadas con el aeródromo de destino, para llegar a la vertical de dicho aeródromo;

b) en el caso de los vuelos VFR, el tiempo que se estima necesario a partir del momento del despegue para llegar a la vertical del aeródromo de destino;

130) «derrota»: la proyección sobre la superficie terrestre de la trayectoria de una aeronave, cuya dirección en cualquier punto se expresa generalmente en grados a partir del norte (geográfico, magnético o de la cuadrícula);

131) «asesoramiento anticolisión»: el asesoramiento prestado por una dependencia de servicios de tránsito aéreo, con indicación de maniobras específicas para ayudar al piloto a evitar una colisión;

132) «información de tránsito»: información expedida por una dependencia de servicios de tránsito aéreo para alertar al piloto sobre otro tránsito conocido u observado que pueda estar cerca de la posición o ruta previstas de vuelo y para ayudar al piloto a evitar una colisión;

133) «punto de transferencia de control»: un punto determinado situado a lo largo de la trayectoria de vuelo de una aeronave, en el cual la responsabilidad de prestar el servicio de control de tránsito aéreo a dicha aeronave se transfiere de una dependencia o posición de control a la siguiente;

134) «altitud de transición»: la altitud a la cual, o por debajo de la cual, se controla la posición vertical de una aeronave por referencia a altitudes;

135) «nivel de transición»: nivel de vuelo más bajo disponible para uso por encima de la altitud de transición;

136) «zona obligatoria de transpondedor (TMZ)»: espacio aéreo de dimensiones definidas dentro del cual es obligatorio llevar a bordo y utilizar transpondedor de información de altitud barométrica;

137) «aeronave no identificada»: una aeronave que se ha observado o con respecto a la cual se ha notificado que vuela en una zona determinada pero cuya identidad no ha sido establecida;

138) «globo libre no tripulado»: un aeróstato sin tripulación propulsado por medios no mecánicos, en vuelo libre;

139) «VFR»: el símbolo utilizado para designar las reglas de vuelo visual;

140) «vuelo VFR»: un vuelo efectuado de acuerdo con las reglas de vuelo visual;

141) «visibilidad»: en sentido aeronáutico, el valor más elevado entre los siguientes:

a) la distancia máxima a la que pueda verse y reconocerse un objeto de color negro de dimensiones convenientes, situado cerca del suelo, al ser observado ante un fondo brillante;

b) la distancia máxima a la que puedan verse e identificarse las luces de aproximadamente 1 000 candelas ante un fondo no iluminado;

142) «condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC)»: condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia desde las nubes y techo de nubes, iguales o mejores que los mínimos especificados;

143) «VMC»: el símbolo utilizado para designar las condiciones meteorológicas de vuelo visual.

Artículo 3

Cumplimiento

Los Estados miembros garantizarán el cumplimiento de las normas comunes y de las disposiciones expuestas en el anexo del presente Reglamento, sin perjuicio de las disposiciones sobre flexibilidad contenidas en el artículo 14 del Reglamento (CE) nº 216/2008 y de las salvaguardas contenidas en el artículo 13 del Reglamento (CE) nº 549/2004.

Artículo 4

Exenciones para operaciones especiales

1. A petición de las entidades que lleven a cabo las actividades que se indican a continuación, las autoridades competentes podrán concederles exenciones de los requisitos específicos del presente Reglamento para las actividades de interés público siguientes, y para el entrenamiento necesario a fin de desempeñar dichas actividades con seguridad:

a) misiones de policía y aduana;

b) misiones de vigilancia del tránsito y de persecución;

c) misiones de control medioambiental realizadas por las autoridades públicas o en su nombre;

d) búsqueda y salvamento;

e) vuelos médicos;

f) evacuaciones;

g) extinción de incendios;

h) exenciones necesarias para garantizar la seguridad de los vuelos con jefes de Estado, ministros y demás funcionarios comparables del Estado.

2. La autoridad competente que autorice dichas exenciones informará a la Agencia Europea de Seguridad Aérea de la naturaleza de las mismas a más tardar dos meses después de aprobarlas.

3. El presente artículo se entiende sin perjuicio del artículo 3 y podrá aplicarse en aquellos casos en que las actividades mencionadas en el apartado 1 no puedan llevarse a cabo como tránsito aéreo operacional o no puedan acogerse a las disposiciones sobre flexibilidad contenidas en el presente Reglamento.

Artículo 5

Diferencias

1. Tras la entrada en vigor del presente de Reglamento y, a más tardar, en la fecha de su aplicación, los Estados miembros:

a) notificarán oficialmente a la OACI que se han eliminado todas las diferencias notificadas previamente respecto de las normas y métodos recomendados de la OACI cubiertos por el presente Reglamento, salvo las que estén relacionadas con los intereses esenciales de la política de seguridad y de defensa de los Estados miembros de conformidad con el artículo 13 del Reglamento (CE) nº 549/2004;

b) notificarán a la OACI las diferencias aceptadas de común acuerdo contenidas en el suplemento al anexo del presente Reglamento.

2. De conformidad con el anexo 15 del Convenio de Chicago, cada Estado miembro publicará en su publicación de información aeronáutica (AIP) las diferencias aceptadas de común acuerdo notificadas a la OACI, de conformidad con la letra b) del apartado 1 del presente artículo, así como las demás disposiciones que requieran las consideraciones locales de seguridad y defensa aérea, de conformidad con la letra a) del apartado 1 del presente artículo.

Artículo 6

Supervisión de las modificaciones

1. Tras la entrada en vigor del presente Reglamento, la Comisión establecerá, con ayuda de Eurocontrol y de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA), un proceso permanente:

a) para garantizar que se supervise y analice cualquier modificación adoptada en el marco del Convenio de Chicago que sea pertinente respecto del ámbito de aplicación del presente Reglamento, y

b) si procede, para elaborar propuestas de modificaciones del anexo del presente Reglamento.

2. Las disposiciones del artículo 5 del presente Reglamento relacionadas con la eliminación y notificación de diferencias y con la publicación en la publicación de información aeronáutica (AIP), y del artículo 7 sobre las modificaciones del anexo, se aplicarán según corresponda.

Artículo 7

Modificaciones del anexo

1. El anexo se modificará de conformidad con el artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) nº 549/2004.

2. Las modificaciones mencionadas en el apartado 1 podrán incluir, entre otras cosas, las modificaciones necesarias para garantizar la coherencia de las disposiciones legales durante la futura ampliación del presente Reglamento a fin de incluir las disposiciones pertinentes de otros anexos y documentos de la OACI distintos del anexo 2, los cambios derivados de actualizaciones de esos anexos y documentos de la OACI, así como aquellos derivados de cambios en los Reglamentos pertinentes de la Unión Europea.

Artículo 8

Medidas transitorias y adicionales

1. Los Estados miembros que, antes de la entrada en vigor del presente Reglamento, hayan adoptado disposiciones adicionales para completar una norma OACI deberán garantizar que dichas disposiciones se ajustan al presente Reglamento.

2. A efectos del presente artículo, esas disposiciones adicionales que complementan una norma de la OACI no constituirán una diferencia con arreglo al Convenio de Chicago. Los Estados miembros publicarán esas disposiciones adicionales, así como cualquier asunto dejado a la decisión de una autoridad competente en virtud del presente Reglamento, en sus publicaciones de información aeronáutica. Asimismo, informarán a la Comisión y a la EASA, a más tardar dos meses tras la entrada en vigor del presente Reglamento, o cuando se haya adoptado la disposición adicional.

Artículo 9

Requisitos de seguridad

Tras la entrada en vigor del presente Reglamento y sin perjuicio del artículo 7, los Estados miembros deberán garantizar, para mantener o mejorar los niveles de seguridad existentes, en el contexto de un proceso de gestión de la seguridad que aborde todos los aspectos relacionados con la aplicación del presente Reglamento, que se realice una evaluación de la seguridad en el plan de implementación, que incluirá una identificación de situaciones peligrosas y una evaluación y mitigación de riesgos, antes de que se modifiquen los procedimientos aplicados anteriormente. Esa mitigación podrá incluir la aplicación del artículo 3.

Artículo 10

Modificaciones de los Reglamentos (CE) nº 730/2006, (CE) nº 1033/2006, (CE) nº 1794/2006, (CE) nº 1265/2007, (UE) nº 255/2010 y del Reglamento de Ejecución (UE) nº 1035/2011

1. El Reglamento (CE) nº 730/2006 queda modificado como sigue:

a) En el artículo 2, los puntos 3 y 4 se sustituyen por el texto siguiente:

«3) "IFR": símbolo utilizado para designar las reglas de vuelo por instrumentos;

4) "VFR": símbolo utilizado para designar las reglas de vuelo visual;».

2. El Reglamento (CE) nº 1033/2006 queda modificado como sigue:

a) En el artículo 2, apartado 2, el punto 8 se sustituye por el texto siguiente:

«8) "IFR": símbolo utilizado para designar las reglas de vuelo por instrumentos;».

b) En el artículo 3, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. La presentación, aceptación y distribución del plan de vuelo de todo vuelo sujeto al presente Reglamento y todo cambio relativo a los conceptos clave de un plan de vuelo en fase de prevuelo acorde al presente Reglamento estarán sujetos a las disposiciones recogidas en el anexo.».

c) El título y el primer guion del anexo se sustituyen por el texto siguiente:

«Disposiciones mencionadas en el artículo 3, apartado 1

1. Sección 4 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) nº 923/2012 (*)

(*) DO L 281 de 13.10.2012, p. 1».

3. El Reglamento (CE) nº 1794/2006 queda modificado como sigue:

a) En el artículo 2, las letras c) y d) se sustituyen por el texto siguiente:

«c) "IFR": símbolo utilizado para designar las reglas de vuelo por instrumentos;

d) "VFR": símbolo utilizado para designar las reglas de vuelo visual;».

4. El Reglamento (CE) nº 1265/2007 queda modificado como sigue:

a) En el artículo 2, el punto 5 se sustituye por el texto siguiente:

«5) "vuelos efectuados de acuerdo con las reglas de vuelo visual de" (vuelos VFR): todo vuelo efectuado de acuerdo con las reglas de vuelo visual.».

5. El Reglamento (UE) nº 255/2010 queda modificado como sigue:

a) En el artículo 2, el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3) "IFR": símbolo utilizado para designar las reglas de vuelo por instrumentos;».

6. El Reglamento de Ejecución (UE) nº 1035/2011 queda modificado como sigue:

a) La referencia en el anexo II, punto 4, letra a), al «Anexo 2 — Reglamento del aire (10ª edición, julio de 2005)» se sustituirá por una referencia al «Reglamento (UE) nº 923/2012».

b) La referencia en el anexo II, punto 4, letra c), al «Anexo 11 — Servicios de tránsito aéreo (13ª edición, julio de 2001, incluyendo todas las enmiendas hasta la nº 47-B)» se modificará añadiendo al final de esa frase «y el Reglamento de Ejecución (UE) nº 923/2012, según proceda».

c) La referencia en el anexo III, punto 2, letra b), al «Anexo 11 — Servicios de tránsito aéreo (13ª edición, julio de 2001, incluyendo todas las enmiendas hasta la nº 47-B)» se modificará añadiendo al final de esa frase «y el Reglamento de Ejecución (UE) nº 923/2012, según proceda».

Artículo 11

Entrada en vigor

1. El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Se aplicará a partir del 4 de diciembre de 2012.

2. No obstante lo dispuesto en el segundo párrafo del apartado 1, los Estados miembros podrán decidir no aplicar las disposiciones del presente Reglamento hasta el 4 de diciembre de 2014.

Cuando un Estado miembro recurra a esa posibilidad, notificará a la Comisión y a la EASA, de conformidad con el artículo 12, apartado 1, del Reglamento (CE) nº 549/2004, los motivos de dicha excepción y su duración, así como la aplicación prevista del presente Reglamento y el calendario correspondiente.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 26 de septiembre de 2012.

Por la Comisión

El Presidente

José Manuel BARROSO

ANEXO

REGLAMENTO DEL AIRE

SECCIÓN 1

Vuelos sobre alta mar

SERA.1001 Generalidades

a) Para los vuelos sobre alta mar, las normas especificadas en el anexo 2 del Convenio de Chicago se aplicarán sin excepción. Para lograr la continuidad y la prestación sin interrupciones de servicios de tránsito aéreo, especialmente en los bloques funcionales de espacio aéreo, podrán aplicarse las disposiciones del anexo 11 del Convenio de Chicago en el espacio aéreo sobre alta mar en un modo que se ajuste a la forma en que se aplican esas disposiciones en el territorio de los Estados miembros. Esta disposición se entiende sin perjuicio de la explotación de aeronaves de Estado con arreglo al artículo 3 del Convenio de Chicago. Asimismo, se entiende sin perjuicio de las responsabilidades de los Estados miembros para garantizar que la explotación de las aeronaves en las regiones de información de vuelo en las que sean responsables para la prestación de servicios de tránsito aéreo, de conformidad con los acuerdos regionales de navegación aérea de la OACI, se realice de forma segura, eficaz y rápida.

b) Para aquellas partes de la alta mar en las que un Estado miembro haya aceptado, con arreglo a un acuerdo regional de navegación aérea de la OACI, la responsabilidad de prestar servicios de tránsito aéreo, el Estado miembro designará al proveedor de ATS para la prestación de esos servicios.

SECCIÓN 2

Aplicabilidad y cumplimiento

SERA.2001 Aplicabilidad

Sin perjuicio de lo dispuesto anteriormente en SERA.1001, el presente Reglamento se aplicará de conformidad con el artículo 1 en particular a los usuarios del espacio aéreo y a las aeronaves:

a) con destino a la Unión, dentro de la Unión o con origen en ella;

b) con la nacionalidad y las marcas de matrícula de un Estado miembro de la Unión, y que operen en cualquier espacio aéreo siempre que no infrinjan las normas publicadas por el país que tenga jurisdicción sobre el territorio sobrevolado.

El presente Reglamento se aplicará asimismo a las autoridades competentes de los Estados miembros, a los proveedores de servicios de navegación aérea y al personal de tierra correspondiente dedicado a las operaciones de vuelo.

SERA.2005 Cumplimiento del Reglamento del aire

La operación de aeronaves, tanto en vuelo como en el área de movimiento de los aeródromos o en un lugar de operaciones, se ajustará a las reglas generales, a las disposiciones locales aplicables y, además, durante el vuelo:

a) a las reglas de vuelo visual, o

b) a las reglas de vuelo por instrumentos

SERA.2010 Responsabilidades

a) Responsabilidad del piloto al mando de la aeronave

El piloto al mando de la aeronave, manipule o no los mandos, será responsable de que la operación de esta se realice de acuerdo con el presente Reglamento, pero podrá apartarse de estas normas en circunstancias que hagan tal desviación absolutamente necesaria por razones de seguridad.

b) Medidas previas al vuelo

Antes de iniciar un vuelo, el piloto al mando de la aeronave se familiarizará con toda la información disponible apropiada para la operación prevista. Las medidas previas para aquellos vuelos que no se limiten a las inmediaciones de un aeródromo, y para todos los vuelos IFR, comprenderán el estudio minucioso de los informes y pronósticos meteorológicos de actualidad de que se disponga, cálculo de combustible necesario, y preparación del plan a seguir en caso de no poder completarse el vuelo proyectado.

SERA.2015 Autoridad del piloto al mando de la aeronave

El piloto al mando de la aeronave tendrá autoridad decisiva en todo lo relacionado con ella, mientras esté al mando de la misma.

SERA.2020 Uso problemático de sustancias psicoactivas

El personal cuyas funciones sean críticas desde el punto de vista de la seguridad de la aviación (empleados que ejercen funciones delicadas desde el punto de vista de la seguridad) no desempeñará dichas funciones mientras esté bajo la influencia de cualquier sustancia psicoactiva que perjudique la actuación humana. Las personas en cuestión se abstendrán de todo tipo de uso problemático de sustancias.

SECCIÓN 3

Normas generales y anticolisión

CAPÍTULO 1

Protección de personas y propiedad

SERA.3101 Operación negligente o temeraria de aeronaves

Ninguna aeronave podrá conducirse negligente o temerariamente de modo que ponga en peligro la vida o propiedad ajenas.

SERA.3105 Alturas mínimas

Excepto cuando sea necesario para despegar o aterrizar, o cuando se tenga permiso de la autoridad competente, las aeronaves no volarán sobre aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados, o sobre una reunión de personas al aire libre, a menos que se vuele a una altura que permita, en caso de emergencia, efectuar un aterrizaje sin peligro excesivo para las personas o la propiedad que se encuentren en la superficie. Las alturas mínimas de los vuelos VFR serán las especificadas en SERA.5005 f) y los niveles mínimos de los vuelos IFR serán los especificados en SERA.5015 b).

SERA.3110 Niveles de crucero

Los niveles de crucero a que ha de efectuarse un vuelo o parte de él se referirán a:

a) niveles de vuelo, para los vuelos que se efectúen a un nivel igual o superior al nivel de vuelo más bajo utilizable o, cuando corresponda, para los vuelos que se efectúen por encima de la altitud de transición;

b) altitudes, para los vuelos que se efectúen por debajo del nivel de vuelo más bajo utilizable o, cuando corresponda, para los vuelos que se efectúen a la altitud de transición o por debajo de ella.

SERA.3115 Lanzamiento de objetos o rociado

El lanzamiento de objetos o rociado desde aeronaves en vuelo solo se realizará de acuerdo con:

a) la legislación de la Unión o, si procede, la legislación nacional para las operaciones de aeronaves reguladas por los Estados miembros, y

b) según lo indique la información, asesoramiento y/o autorización pertinentes de la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.

SERA.3120 Remolque

Una aeronave solo remolcará a otra o a otro objeto de acuerdo con:

a) la legislación de la Unión o, si procede, la legislación nacional para las operaciones de aeronaves reguladas por los Estados miembros, y

b) según lo indique la información, asesoramiento y/o autorización pertinentes de la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.

SERA.3125 Descensos en paracaídas

Solo se harán descensos en paracaídas de acuerdo con:

a) la legislación de la Unión o, si procede, la legislación nacional para las operaciones de aeronaves reguladas por los Estados miembros, y

b) según lo indique la información, asesoramiento y/o autorización pertinentes de la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.

SERA.3130 Vuelos acrobáticos

Solo se realizarán vuelos acrobáticos de acuerdo con:

a) la legislación de la Unión o, si procede, la legislación nacional para las operaciones de aeronaves reguladas por los Estados miembros, y

b) según lo indique la información, asesoramiento y/o autorización pertinentes de la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.

SERA.3135 Vuelos en formación

Las aeronaves no volarán en formación excepto mediante acuerdo previo entre los pilotos al mando de las aeronaves participantes y, para vuelos en formación en el espacio aéreo controlado, de conformidad con las condiciones prescritas por las autoridades competentes. Estas condiciones incluirán las siguientes:

a) uno de los pilotos al mando será designado jefe de vuelo;

b) la formación opera como una única aeronave por lo que respecta a la navegación y la notificación de posición;

c) la separación entre las aeronaves que participan en el vuelo será responsabilidad del jefe de vuelo y de los pilotos al mando de las demás aeronaves participantes e incluirá períodos de transición cuando las aeronaves estén maniobrando para alcanzar su propia separación dentro de la formación y durante las maniobras para iniciar y romper dicha formación, y

d) en el caso de las aeronaves de Estado, se mantendrá una distancia máxima lateral, longitudinal y vertical entre cada aeronave y la aeronave jefe de conformidad con el Convenio de Chicago; en los demás casos, cada aeronave se mantendrá a una distancia de no más de 1 km (0,5 nm) lateralmente y longitudinalmente y a 30 m (100 ft) verticalmente con respecto a la aeronave jefe.

SERA.3140 Globos libres no tripulados

Los globos libres no tripulados deben utilizarse de modo que se reduzca al mínimo el peligro a las personas, bienes u otras aeronaves, y de conformidad con las condiciones establecidas en el apéndice 2.

SERA.3145 Zonas prohibidas y zonas restringidas

Ninguna aeronave volará en una zona prohibida, o restringida, cuyos detalles se hayan publicado debidamente, a no ser que se ajuste a las condiciones de las restricciones o que tenga permiso del Estado miembro sobre cuyo territorio se encuentran establecidas dichas zonas.

CAPÍTULO 2

Prevención de colisiones

SERA.3201 Generalidades

Ninguna de las disposiciones del presente Reglamento eximirá al piloto al mando de una aeronave de la responsabilidad de proceder en la forma más eficaz para evitar una colisión, lo que incluye llevar a cabo las maniobras anticolisión necesarias basándose en los avisos de resolución proporcionados por el equipo ACAS.

SERA.3205 Proximidad

Ninguna aeronave operará tan cerca de otra que pueda ocasionar riesgo de colisión.

SERA.3210 Derecho de paso

a) La aeronave que tenga el derecho de paso mantendrá su rumbo y velocidad.

b) Toda aeronave que se dé cuenta de que la maniobrabilidad de otra aeronave está alterada le dará paso.

c) La aeronave que por las reglas siguientes esté obligada a mantenerse fuera de a trayectoria de otra, evitará pasar por encima, por debajo o por delante de ella, a menos que lo haga a suficiente distancia y que tenga en cuenta el efecto de la estela turbulenta de la aeronave.

1) *Aproximación de frente*. Cuando dos aeronaves se aproximen de frente, o casi de frente, y haya peligro de colisión, ambas aeronaves alterarán su rumbo hacia la derecha.

2) *Convergencia*. Cuando dos aeronaves converjan a un nivel aproximadamente igual, la que tenga a la otra a su derecha cederá el paso, con las siguientes excepciones:

i) los aerodinos propulsados mecánicamente cederán el paso a los dirigibles, planeadores y globos,

ii) los dirigibles cederán el paso a los planeadores y globos,

iii) los planeadores cederán el paso a los globos,

iv) las aeronaves propulsadas mecánicamente cederán el paso a las que vayan remolcando a otras o a algún objeto.

3) *Alcance*. Se denomina «aeronave que alcanza» la que se aproxima a otra por detrás, siguiendo una línea que forme un ángulo menor de 70° con el plano de simetría de la que va delante, es decir, que está en tal posición con respecto a la otra aeronave que, de noche, no podría ver ninguna de sus luces de navegación a la izquierda (babor) o a la derecha (estribor). Toda aeronave que sea alcanzada por otra tendrá el derecho de paso, y la aeronave que la alcance, ya sea ascendiendo, descendiendo o en vuelo horizontal, se mantendrá fuera de la trayectoria de la primera, cambiando su rumbo hacia la derecha y ningún cambio subsiguiente en la posición relativa de ambas aeronaves eximirá de esta obligación a la aeronave que esté alcanzando a la otra, hasta que la haya pasado y dejado atrás por completo.

i) *Alcance entre planeadores*. Un planeador que alcance otro planeador podrá alterar su rumbo hacia la derecha o hacia la izquierda.

4) *Aterrizaje*. Las aeronaves en vuelo, y también las que estén operando en tierra o agua, cederán el paso a las aeronaves que estén aterrizando o en las fases finales de una aproximación para aterrizar.

i) Cuando dos o más aerodinos se aproximen a un aeródromo o a un lugar de operaciones para aterrizar, el que esté a mayor nivel cederá el paso a los que estén más bajos, pero estos últimos no se valdrán de esta regla ni para cruzar por delante de otro que esté en las fases finales de una aproximación, para aterrizar ni para alcanzarlo. No obstante, los aerodinos propulsados mecánicamente cederán el paso a los planeadores.

ii) *Aterrizaje de emergencia*. Toda aeronave que se dé cuenta de que otra se ve obligada a aterrizar, le cederá el paso.

5) *Despegue*. Toda aeronave en rodaje en el área de maniobras de un aeródromo cederá el paso a las aeronaves que estén despegando o por despegar.

d) Movimiento en la superficie de las aeronaves, personas y vehículos

1) En el caso de que exista peligro de colisión entre dos aeronaves en rodaje en el área de movimiento de un aeródromo o en la parte equivalente de un lugar de operaciones, se aplicará lo siguiente:

i) cuando dos aeronaves se aproximen de frente, o casi de frente, ambas se detendrán o, de ser posible, alterarán su rumbo hacia la derecha para mantenerse a suficiente distancia,

ii) cuando dos aeronaves se encuentren en un rumbo convergente, la que tenga a la otra a su derecha cederá el paso,

iii) toda aeronave que sea alcanzada por otra tendrá el derecho de paso y la aeronave que la alcance se mantendrá a suficiente distancia de la trayectoria de la otra aeronave.

2) En un aeródromo controlado, cuando una aeronave esté en rodaje en el área de maniobras se detendrá y se mantendrá a la espera en todos los puntos de espera de la pista, a menos que la torre de control de aeródromo emita una autorización explícita de entrar en la pista o de cruzarla.

3) Cuando una aeronave esté en rodaje en el área de maniobras se detendrá y se mantendrá a la espera en todas las barras de parada iluminadas y podrá proseguir de conformidad con el párrafo 2 cuando se apaguen las luces.

4) Movimiento de personas y vehículos en los aeródromos

i) El movimiento de personas o vehículos, incluidas las aeronaves remolcadas, dentro del área de maniobras de un aeródromo será controlado por la torre de control del aeródromo, según sea necesario, para evitar peligros a dichas personas o vehículos o a las aeronaves que aterricen, estén en rodaje o despeguen.

ii) En condiciones en las que se desarrollen procedimientos con baja visibilidad:

A) se limitará al mínimo indispensable las personas y vehículos que operen en el área de maniobras de un aeródromo, y se prestará especial atención a los requisitos para la protección de la(s) zona(s) sensible(s) del ILS/MLS cuando se estén efectuando operaciones de precisión por instrumentos de categoría II o III;

B) sin perjuicio de las disposiciones incluidas en iii), la separación mínima entre vehículos y aeronaves en rodaje será la que haya especificado el proveedor de servicios de navegación aérea y haya aprobado la autoridad competente teniendo en cuenta las ayudas disponibles;

C) cuando se estén realizando continuamente operaciones mixtas ILS y MLS de precisión por instrumentos de categorías II o III en una misma pista, se protegerán las zonas críticas y sensibles más restringidasdel MLS o ILS.

iii) Los vehículos de emergencia que estén desplazándose hacia una aeronave en dificultades para asistirla tendrán prioridad frente al resto de tráfico de superficie.

iv) Sin perjuicio de las disposiciones incluidas en iii), se exigirá a los vehículos del área de maniobras que cumplan las siguientes normas:

A) los vehículos y los vehículos que remolquen aeronaves deberán ceder el paso a las aeronaves que aterricen, despeguen o estén en rodaje;

B) los vehículos cederán el paso a otros vehículos que remolquen aeronaves;

C) los vehículos cederán el paso a otros vehículos de acuerdo con las instrucciones de la dependencia de servicios de tránsito aéreo;

D) no obstante lo establecido en las disposiciones A), B) y C), los vehículos y los vehículos que remolquen aeronaves cumplirán las instrucciones emitidas por la torre de control del aeródromo.

SERA.3215 Luces que deben ostentar las aeronaves

a) Salvo lo dispuesto en la letra e), de noche todas las aeronaves en vuelo ostentarán:

1) luces anticolisión cuyo objeto será el de llamar la atención hacia la aeronave, y

2) luces de navegación cuyo objeto será el de indicar la trayectoria relativa de la aeronave a los observadores y no se ostentarán otras luces si estas pueden confundirse con las luces antes mencionadas, o

3) en el caso de los globos, luces de posición.

b) Salvo lo dispuesto en la letra e), de noche:

1) todas las aeronaves que operen en el área de movimiento de un aeródromo ostentarán luces de navegación cuyo objeto será el de indicar la trayectoria relativa de la aeronave a los observadores y no ostentarán otras luces si estas pueden confundirse con las luces antes mencionadas;

2) todas las aeronaves en el área de movimiento de un aeródromo, a no ser que estén paradas y debidamente iluminadas por otro medio, ostentarán luces con el fin de indicar las extremidades de su estructura, en la medida de lo posible;

3) todas las aeronaves en rodaje o que estén siendo remolcadas en el área de movimiento de un aeródromo ostentarán luces destinadas a destacar su presencia, y

4) todas las aeronaves que se encuentren en el área de movimiento de un aeródromo y cuyos motores estén en funcionamiento ostentarán luces que indiquen este hecho.

c) Salvo lo dispuesto en la letra e), todas las aeronaves en vuelo que estén dotadas de las luces anticolisión necesarias para satisfacer el requisito estipulado en a) 1) también llevarán encendidas dichas luces durante el día.

d) Salvo lo dispuesto en la letra e), todas las aeronaves:

1) en rodaje o que estén siendo remolcadas en el área de movimiento de un aeródromo y que estén dotadas de las luces anticolisión necesarias para satisfacer el requisito estipulado en b) 3), o

2) en el área de movimiento de un aeródromo y dotadas de las luces necesarias para satisfacer el requisito estipulado en b) 4)

también llevarán encendidas dichas luces durante el día.

e) Se permitirá a los pilotos apagar o reducir la intensidad de cualquier luz de destellos de a bordo para satisfacer los requisitos prescritos en a), b), c) y d) si es seguro o probable que:

1) afecten adversamente el desempeño satisfactorio de sus funciones, o

2) expongan a un observador externo a un deslumbramiento perjudicial.

SERA.3220 Vuelos simulados por instrumentos

No se volará ninguna aeronave en condiciones simuladas de vuelo por instrumentos, a menos que:

a) la aeronave esté provista de doble mando en completo funcionamiento, y

b) un piloto calificado adicional (denominado «piloto de seguridad» en el presente Reglamento) ocupe un puesto de mando para actuar como piloto de seguridad respecto a la persona que vuele por instrumentos en condiciones simuladas. El piloto de seguridad tendrá suficiente visibilidad tanto hacia adelante como hacia los costados de la aeronave, o un observador competente que esté en comunicación con el piloto de seguridad ocupará un puesto en la aeronave desde el cual su campo visual complemente adecuadamente el del piloto de seguridad.

SERA.3225 Operaciones en un aeródromo o en sus cercanías

Las aeronaves que operen en un aeródromo o en sus cercanías:

a) observarán el tránsito de aeródromo a fin de evitar colisiones;

b) se ajustarán al circuito de tránsito formado por otras aeronaves en vuelo, o lo evitarán;

c) salvo en el caso de los globos, harán todos los virajes hacia la izquierda al aproximarse para aterrizar y después del despegue, a menos que el ATC les indique u ordene lo contrario;

d) salvo en el caso de los globos, aterrizarán o despegarán contra el viento, a menos que por motivos de seguridad, configuración de la pista o por consideraciones de tránsito aéreo se determine que es preferible hacerlo en otra dirección.

SERA.3230 Operaciones acuáticas

a) Cuando se aproximen dos aeronaves o una aeronave y una embarcación, y exista peligro de colisión, las aeronaves procederán teniendo muy en cuenta las circunstancias y condiciones del caso, inclusive las limitaciones propias de cada una de ellas.

1) *Convergencia*. Cuando una aeronave tenga a su derecha otra aeronave o embarcación, cederá el paso para mantenerse a suficiente distancia.

2) *Aproximación de frente*. Cuando una aeronave se aproxime de frente o casi de frente a otra, o a una embarcación, variará su rumbo hacia la derecha para mantenerse a suficiente distancia.

3) *Alcance*. Toda aeronave o embarcación que sea alcanzada por otra tiene derecho de paso, y la que da alcance cambiará su rumbo para mantenerse a suficiente distancia.

4) *Amaraje y despegue*. Toda aeronave que amare o despegue del agua se mantendrá, en cuanto sea factible, alejada de todas las embarcaciones y evitará obstruir su navegación.

b) *Luces que deben ostentar las aeronaves en el agua*. De noche, o durante cualquier otro período que prescriba la autoridad competente, toda aeronave que se halle en el agua ostentará las luces prescritas por el Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes (1972), a menos que sea imposible, en cuyo caso ostentará luces cuyas características y posición sean lo más parecidas posible a las que exige el Reglamento internacional.

CAPÍTULO 3

Señales

SERA.3301 Generalidades

a) Al observar o recibir cualesquiera de las señales indicadas en el apéndice 1, la aeronave obrará de conformidad con la interpretación que de la señal se da en dicho apéndice.

b) Las señales del apéndice 1, cuando se utilicen, tendrán el significado que en él se indica. Se utilizarán solamente para los fines indicados, y no se usará ninguna otra señal que pueda confundirse con ellas.

c) Un señalero/encargado de señales será responsable de proporcionar a las aeronaves, en forma clara y precisa, señales normalizadas para maniobrar en tierra, utilizando las señales que se indican en el apéndice 1.

d) Solo podrán realizar funciones de señalero/encargado de señales personas debidamente instruidas, cualificadas y aprobadas, según requiera la legislación de la Unión o nacional pertinente.

e) El señalero/encargado de señales usará un chaleco de identificación fluorescente para permitir que la tripulación de vuelo determine que se trata de la persona responsable de la operación de maniobra en tierra.

f) Todo el personal de tierra que participe en la provisión de señales utilizará, durante las horas diurnas, toletes, palas de tipo raqueta de tenis o guantes, todos ellos con los colores fluorescentes. Por la noche, o en condiciones de mala visibilidad, se utilizarán toletes iluminados.

CAPÍTULO 4

Hora

SERA.3401 Generalidades

a) Se utilizará el tiempo universal coordinado (UTC) que deberá expresarse en horas y minutos y, cuando se requiera, en segundos del día de 24 horas que comienza a medianoche.

b) Se verificará la hora antes de la iniciación de un vuelo controlado y en cualquier otro momento del vuelo que sea necesario.

c) Cuando se utiliza en la aplicación de comunicaciones por enlace de datos, la hora será exacta, con una tolerancia de un segundo respecto al UTC.

d) Hora en los servicios de tránsito aéreo

1) Las torres de control de aeródromo suministrarán la hora exacta al piloto, antes de que la aeronave inicie su rodaje para el despegue, a menos que se haya dispuesto lo necesario para que el piloto la obtenga de otra fuente. Además, las dependencias de servicios de tránsito aéreo suministrarán a la aeronave la hora exacta, a petición de estas. Las señales horarias se referirán al menos al minuto más próximo.

SECCIÓN 4

Planes de vuelo

SERA.4001 Presentación de un plan de vuelo

a) La información referente al vuelo proyectado o a parte del mismo, que ha de suministrarse a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo, se dará en forma de plan de vuelo. La expresión «plan de vuelo» se aplica, según el caso, a la información completa acerca de todos los conceptos contenidos en la descripción del plan de vuelo, que comprenda la totalidad de la ruta de un vuelo, o a la información limitada que se exige cuando se trata de obtener permiso para una parte secundaria de un vuelo, como, por ejemplo, si se quiere cruzar una aerovía, despegar de un aeródromo controlado o aterrizar en él.

b) Se presentará un plan de vuelo antes de realizar:

1) cualquier vuelo o parte del mismo al que tenga que prestarse servicio de control de tránsito aéreo;

2) cualquier vuelo IFR dentro del espacio aéreo con servicio de asesoramiento;

3) cualquier vuelo dentro de áreas, hacia áreas, o a lo largo de rutas designadas por la autoridad competente para facilitar el suministro de servicios de información de vuelo, de alerta y de búsqueda y salvamento;

4) cualquier vuelo dentro de áreas, hacia áreas, o a lo largo de rutas designadas por la autoridad competente para facilitar la coordinación con las dependencias militares o con las dependencias de los servicios de tránsito aéreo competentes en Estados adyacentes, a fin de evitar la posible necesidad de interceptación para fines de identificación;

5) cualquier vuelo a través de fronteras internacionales, a menos que los Estados interesados prescriban otra cosa;

6) cualquier vuelo nocturno, si sale de las proximidades de un aeródromo.

c) Se presentará un plan de vuelo a una oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo antes de la salida, o se transmitirá durante el vuelo, a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo o a la estación de radio de control aeroterrestre competente a menos que se hayan efectuado otros arreglos para la presentación de planes de vuelo repetitivos.

d) Se presentará un plan de vuelo para cualquier vuelo que vaya a volar a través de fronteras internacionales o al que haya de suministrarse servicio de control o de asesoramiento de tránsito aéreo, por lo menos 60 minutos antes de la salida, o, si se presenta durante el vuelo, en un momento en que exista la seguridad de que lo recibirá la dependencia apropiada de los servicios de tránsito aéreo por lo menos 10 minutos antes de la hora en que se calcule que la aeronave llegará:

1) al punto previsto de entrada en un área de control o en un área con servicio de asesoramiento, o

2) al punto de cruce con una aerovía o con una ruta con servicio de asesoramiento.

SERA.4005 Contenido del plan de vuelo

a) El plan de vuelo contendrá información respecto a los conceptos siguientes que la autoridad competente considere pertinentes:

1) identificación de aeronave;

2) reglas de vuelo y tipo de vuelo;

3) número y tipos de aeronaves y categoría de estela turbulenta;

4) equipo;

5) aeródromo o lugar de operaciones de salida;

6) hora prevista de fuera calzos;

7) velocidades de crucero;

8) niveles de crucero;

9) ruta que ha de seguirse;

10) aeródromo o lugar de operaciones de destino y duración total prevista;

11) aeródromos o lugar de operaciones de alternativa;

12) autonomía;

13) número total de personas a bordo;

14) equipo de emergencia y de supervivencia;

15) otros datos.

b) Para los planes de vuelo presentados durante el vuelo, el aeródromo o lugar de operaciones de salida indicado será el lugar de donde puede obtenerse, en caso necesario, la información suplementaria relativa al vuelo. Además, la información que deberá suministrarse, en lugar de la hora prevista de fuera calzos, será la hora sobre el primer punto de la ruta a que se refiere el plan de vuelo.

SERA.4010 Modo de completar el plan de vuelo

a) El plan de vuelo contendrá la información que corresponda sobre los conceptos pertinentes hasta «aeródromos de alternativa o lugar de operaciones de alternativa» inclusive, respecto a toda la ruta o parte de la misma para la cual se haya presentado el plan de vuelo.

b) Contendrá, además, la información que corresponda sobre todos los demás conceptos cuando esté prescrito por la autoridad competente o cuando la persona que presente el plan de vuelo lo considere necesario.

SERA.4015 Cambios en el plan de vuelo

a) A reserva de lo dispuesto en SERA.8020 b), todos los cambios de un plan de vuelo presentado para un vuelo IFR, o para un vuelo VFR que se realice como vuelo controlado, se notificarán lo antes posible a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo. Para otros vuelos VFR, los cambios importantes del plan de vuelo se notificarán lo antes posible a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.

b) La información presentada antes de la salida respecto a la autonomía de combustible o al número total de personas transportadas a bordo, si es inexacta en el momento de la salida, constituye un cambio importante en el plan de vuelo y como tal debe notificarse.

SERA.4020 Expiración del plan de vuelo

a) Se dará aviso de llegada, personalmente, por radiotelefonía, por enlace de datos, o por otros medios, según prescriba la autoridad competente, tan pronto como sea posible después del aterrizaje, a la correspondiente dependencia ATS del aeródromo de llegada, después de todo vuelo respecto al cual se haya presentado un plan de vuelo que comprenda la totalidad del vuelo o la parte restante de un vuelo hasta el aeródromo de destino.

1) No se requerirá la presentación de un informe de llegada tras aterrizar en un aeródromo en el que los servicios de tránsito aéreo se proporcionan a condición de que la comunicación por radio o las señales visuales indiquen que el aterrizaje ha sido observado.

b) Cuando se haya presentado un plan de vuelo únicamente respecto a una parte del vuelo distinta de la parte restante del vuelo hasta el punto de destino se cancelará, cuando sea necesario, mediante un informe apropiado a la pertinente dependencia de los servicios de tránsito aéreo.

c) Cuando no haya dependencia de los servicios de tránsito aéreo en el aeródromo o lugar de operaciones de llegada, el aviso de llegada se dará, cuando se requiera, a la dependencia más cercana del control de tránsito aéreo, lo antes posible después de aterrizar, y por los medios más rápidos de que se disponga.

d) Cuando se sepa que los medios de comunicación en el aeródromo o lugar de operaciones de llegada son inadecuados y no se disponga en tierra de otros medios para el despacho de mensajes de llegada, la aeronave transmitirá a la dependencia de servicios de tránsito aéreo apropiada inmediatamente antes de aterrizar, si es posible, un mensaje similar al de un informe de llegada, cuando se requiera tal aviso. Normalmente, esta transmisión se hará a la estación aeronáutica que sirva a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo encargada de la región de información de vuelo en la cual opere la aeronave.

e) Los informes de llegada hechos por las aeronaves contendrán los siguientes elementos de información:

1) identificación de la aeronave;

2) aeródromo o lugar de operaciones de salida;

3) aeródromo o lugar de operaciones de destino (solamente si el aterrizaje no se efectuó en el aeródromo o lugar de operaciones de destino);

4) aeródromo o lugar de operaciones de llegada;

5) hora de llegada.

SECCIÓN 5

Condiciones meteorológicas de vuelo visual, reglas de vuelo visual, reglas de vuelo VFR especial y reglas de vuelo por instrumentos

SERA.5001 Mínimas VMC de visibilidad y distancia de las nubes

Las mínimas VMC de visibilidad y distancia de las nubes figuran en la Tabla S5-1.

Tabla S5-1 (*)

Banda de altitud	Clase de espacio aéreo	Visibilidad de vuelo	Distancia de las nubes
A 3 050 m (10 000 ft) AMSL o por encima	A (**) B C D E F G	8 km	1 500 m horizontalmente 300 m (1 000 ft) verticalmente
Por debajo de 3 050 m (10 000 ft) AMSL y por encima de 900 m (3 000 ft) AMSL, o por encima de 300 m (1 000 ft) sobre el terreno, de ambos valores el mayor	A (**) B C D E F G	5 km	1 500 m horizontalmente 300 m (1 000 ft) verticalmente
A 900 m (3 000 ft) AMSL o por debajo, o a 300 m (1 000 ft) sobre el terreno, de ambos valores el mayor	A (**) B C D E	5 km	1 500 m horizontalmente 300 m (1 000 ft) verticalmente
	F G	5 km (***)	Libre de nubes y con la superficie a la vista

(*) Cuando la altitud de transición es inferior a 3 050 m (10 000 ft) AMSL, se utilizará el FL 100 en vez de 10 000 ft.

(**) Las mínimas VMC en el espacio aéreo de clase A se incluyen a modo de orientación para los pilotos y no suponen la aceptación de vuelos VFR en el espacio aéreo de clase A.

(***) Cuando así lo prescriba la autoridad competente:

a) pueden permitirse visibilidades de vuelo inferiores, hasta 1 500 m, para los vuelos que se realicen:

1) a velocidades de hasta 140 kts IAS o menos que den oportunidad adecuada para observar el tránsito, o cualquier obstáculo, con tiempo suficiente para evitar una colisión, o

2) en circunstancias en que haya normalmente pocas probabilidades de encontrarse con tránsito, como en áreas de escaso volumen de tránsito y para efectuar trabajos aéreos a poca altura.

b) Los HELICÓPTEROS pueden estar autorizados a volar con una visibilidad de vuelo *inferior a 1 500* m pero no menos de 800 m si maniobran a una velocidad que dé oportunidad adecuada para observar el tránsito, o cualquier obstáculo, con el tiempo suficiente para evitar una colisión. Pueden permitirse visibilidades de vuelo inferiores a 800 m para casos especiales, como vuelos médicos, operaciones de búsqueda y salvamento y extinción de incendios.

SERA.5005 Reglas de vuelo visual

a) Salvo cuando operen con carácter de vuelos VFR especiales, los vuelos VFR se realizarán de forma que la aeronave vuele en condiciones de visibilidad y de distancia de las nubes que sean iguales o superiores a las indicadas en la Tabla S5-1.

b) Excepto si se obtiene una autorización VFR especial de la dependencia de control de tránsito aéreo, en vuelos VFR no se despegará ni se aterrizará en ningún aeródromo dentro de una zona de control, ni se entrará en la zona de tránsito de aeródromo ni en el circuito de tránsito de dicho aeródromo cuando las condiciones meteorológicas notificadas en dicho aeródromo sean inferiores a los mínimos siguientes:

1) el techo de nubes es inferior a 450 m (1 500 ft); o

2) la visibilidad en tierra es inferior a 5 km.

c) Cuando así lo prescriba la autoridad competente, los vuelos VFR nocturnos podrán autorizarse en las condiciones siguientes:

1) si sale de las proximidades de un aeródromo, se presentará un plan de vuelo de conformidad con SERA.4001 b) 6);

2) los vuelos establecerán y mantendrán una comunicación por radio bidireccional en el canal de comunicación ATS adecuado, en su caso;

3) se aplicarán las mínimas VMC de visibilidad y distancia de las nubes especificadas en la Tabla S5-1, excepto:

i) si el techo de nubes es inferior a 450 m (1 500 ft),

ii) salvo en el caso especificado en c) 4), no se aplicarán las disposiciones sobre visibilidad de vuelo reducida especificadas en la Tabla S5-1 a) y b),

iii) en el espacio aéreo de clases B, C, D, E, F y G, a 900 m (3 000 ft) AMSL o por debajo, o a 300 m (1 000 ft) sobre el terreno, de ambos valores el mayor, el piloto mantendrá continuamente a la vista la superficie,

iv) para los helicópteros en el espacio aéreo de clases F y G, a 900 m (3 000 ft) AMSL o por debajo, o a 300 m (1 000 ft) sobre el terreno, de ambos valores el mayor, la visibilidad de vuelo no será inferior a 3 km, siempre que el piloto mantenga continuamente a la vista la superficie, y si maniobra a una velocidad que dé oportunidad adecuada para observar el tránsito, o cualquier obstáculo, con el tiempo suficiente para evitar una colisión, y

v) en terrenos montañosos, la autoridad competente podrá prescribir unas mínimas VMC de visibilidad y distancia de las nubes más altas.

4) podrá permitirse un techo de nubes, una visibilidad y una distancia de las nubes más bajas que las especificadas en 3) para helicópteros en casos especiales, como vuelos médicos, operaciones de búsqueda y salvamento y extinción de incendios;

5) excepto cuando sea necesario para el despegue o el aterrizaje, o cuando lo autorice expresamente la autoridad competente, los vuelos VFR nocturnos se efectuarán a un nivel que no sea inferior a la altitud mínima de vuelo establecida por el Estado cuyo territorio se sobrevuela, o, en caso de que tal altitud mínima de vuelo no se haya establecido:

i) sobre terreno elevado o en áreas montañosas, a un nivel de por lo menos 600 m (2 000 ft) por encima del obstáculo más alto que se halle dentro de un radio de 8 km con respecto a la posición estimada de la aeronave en vuelo,

ii) en cualquier otra parte distinta de la especificada en i), a un nivel de por lo menos 300 m (1 000 ft) por encima del obstáculo más alto que se halle dentro de un radio de 8 km con respecto a la posición estimada de la aeronave en vuelo.

d) Salvo que la autoridad competente lo autorice de conformidad con el Reglamento (CE) nº 730/2006, los vuelos VFR no se efectuarán:

1) por encima del nivel de vuelo 195,

2) a velocidades transónicas o supersónicas.

e) No se otorgará autorización para vuelos VFR por encima del nivel de vuelo 285 en áreas donde se aplica une separación vertical mínima de 300 m (1 000 ft) por encima del nivel de vuelo 290.

f) Excepto cuando sea necesario para el despegue o el aterrizaje, o cuando se tenga autorización de la autoridad competente, los vuelos VFR no se efectuarán:

1) sobre aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados, o sobre una reunión de personas al aire libre a una altura menor de 300 m (1 000 ft) sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de 600 m desde la aeronave;

2) en cualquier otra parte distinta de la especificada en 1), a una altura menor de 150 m (500 ft) sobre tierra o agua, o 150 m (500 ft) sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de 150 m (500 ft) desde la aeronave.

g) A no ser que se indique de otro modo en las autorizaciones de control de tránsito aéreo o lo especifique la autoridad competente, los vuelos VFR en vuelo horizontal de crucero cuando operen por encima de 900 m (3 000 ft) con respecto al terreno o al agua, o de un plano de comparación más elevado según especifique la autoridad competente, se efectuarán a un nivel de crucero apropiado a la derrota, como se especifica en la tabla de niveles de crucero que figura en el apéndice 3.

h) Los vuelos VFR observarán las disposiciones de la sección 8:

1) cuando se realicen en el espacio aéreo de las clases B, C y D;

2) cuando formen parte del tránsito de aeródromo en aeródromos controlados, o

3) cuando operen con carácter de vuelos VFR especiales.

i) Un vuelo VFR que se realice dentro de áreas, hacia áreas o a lo largo de rutas, designadas por la autoridad competente de acuerdo con SERA.4001 b) 3) o 4), mantendrá comunicaciones aeroterrestres vocales constantes por el canal apropiado de la dependencia de servicios de tránsito aéreo que suministre el servicio de información de vuelo, e informará su posición a la misma cuando sea necesario.

j) Una aeronave que opere de acuerdo con las reglas de vuelo visual y desee cambiar para ajustarse a las reglas de vuelo por instrumentos:

1) si ha presentado un plan de vuelo, comunicará los cambios necesarios que hayan de efectuarse en su plan de vuelo actualizado, o

2) tal como requiere SERA.4001 b), someterá un plan de vuelo a la dependencia apropiada de los servicios de tránsito aéreo tan pronto como sea posible y deberá obtener autorización antes de proseguir en IFR cuando se encuentre en espacio aéreo controlado.

SERA.5010 VFR especial en zonas de control

Podrán autorizarse vuelos VFR especiales a operar dentro de una zona de control, sujetos a una autorización ATC. Excepto cuando la autoridad competente lo permita para helicópteros en circunstancias especiales (tales como vuelos médicos, operaciones de búsqueda y salvamento y extinción de incendios), se aplicarán las siguientes condiciones adicionales:

a) por parte del piloto:

1) cielo despejado de nubes y con la superficie a la vista;

2) la visibilidad en vuelo no será inferior a 1 500 m o, para helicópteros, no inferior a 800 m;

3) a una velocidad de 140 nudos IAS o inferior para que sea posible observar otro tránsito y cualquier obstáculo, con tiempo para evitar una colisión, y

b) por parte del control de tránsito aéreo:

1) solo durante el día, a menos que la autoridad competente permita lo contrario;

2) la visibilidad en tierra no será inferior a 1 500 m o, para helicópteros, no inferior a 800 m;

3) el techo de nubes no será inferior a 180 m (600 ft).

SERA.5015 Reglas de vuelo por instrumentos (IFR) — Reglas aplicables a todos los vuelos IFR

a) Equipo de las aeronaves

Las aeronaves estarán dotadas de instrumentos adecuados y de equipo de navegación apropiado a la ruta en que hayan de volar y se ajustarán a la legislación vigente sobre operaciones aéreas.

b) Niveles mínimos

Excepto cuando sea necesario para el despegue o el aterrizaje, o cuando lo autorice expresamente la autoridad competente, los vuelos IFR se efectuarán a un nivel que no sea inferior a la altitud mínima de vuelo establecida por el Estado cuyo territorio se sobrevuela, o, en caso de que tal altitud mínima de vuelo no se haya establecido:

1) sobre terreno elevado o en áreas montañosas, a un nivel de por lo menos 600 m (2 000 ft) por encima del obstáculo más alto que se halle dentro de un radio de 8 km con respecto a la posición estimada de la aeronave;

2) en cualquier otra parte distinta de la especificada en 1), a un nivel de por lo menos 300 m (1 000 ft) por encima del obstáculo más alto que se halle dentro de un radio de 8 km con respecto a la posición estimada de la aeronave.

c) Cambio de vuelo IFR a vuelo VFR

1) Una aeronave que decida cambiar el modo en que efectúa su vuelo, pasando de las reglas de vuelo por instrumentos a las de vuelo visual, notificará específicamente a la dependencia apropiada de los servicios de tránsito aéreo que se cancela el vuelo IFR, y le comunicará los cambios que hayan que hacerse en su plan de vuelo vigente.

2) Cuando la aeronave que opera de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos pase a volar en condiciones meteorológicas de vuelo visual o se encuentre con estas, no cancelará su vuelo IFR, a menos que se prevea que el vuelo continuará durante un período de tiempo razonable de ininterrumpidas condiciones meteorológicas de vuelo visual, y que se tenga el propósito de proseguir en tales condiciones.

SERA.5020 IFR — Reglas aplicables a los vuelos IFR efectuados dentro del espacio aéreo controlado

a) Los vuelos IFR observarán las disposiciones de la sección 8 cuando se efectúen en espacio aéreo controlado.

b) Un vuelo IFR que opere en vuelo de crucero en espacio aéreo controlado se efectuará al nivel de crucero o, si está autorizado por la dependencia ATS para emplear técnicas de ascenso en crucero, entre dos niveles o por encima de un nivel, elegidos de las tablas de niveles de crucero del apéndice 3, con la excepción de que la correlación entre niveles y derrota que se prescribe en dicho Apéndice no se aplicará si otra cosa se indica en las autorizaciones del control de tránsito aéreo o se especifica por la autoridad competente en las publicaciones de información aeronáutica.

SERA.5025 IFR — Reglas aplicables a los vuelos IFR efectuados fuera del espacio aéreo controlado

a) Niveles de crucero

Un vuelo IFR que opere en vuelo horizontal de crucero fuera del espacio aéreo controlado se efectuará al nivel de crucero apropiado a su derrota, tal como se especifica en la tabla de niveles de crucero del apéndice 3, excepto cuando la autoridad competente especifique otra cosa respecto a los vuelos que se efectúan a una altitud igual o inferior a 900 m (3 000 ft) sobre el nivel medio del mar.

b) Comunicaciones

Un vuelo IFR que se realice fuera del espacio aéreo controlado pero dentro de áreas, hacia áreas, o a lo largo de rutas, designadas por la autoridad competente de acuerdo con SERA.4001 b) 3) o 4), mantendrá comunicaciones aeroterrestres por voz por el canal apropiado y establecerá, cuando sea necesario, comunicación en ambos sentidos con la dependencia de servicios de tránsito aéreo que suministre servicio de información de vuelo.

c) Informes de posición

Un vuelo IFR que opere fuera del espacio aéreo controlado y al que la autoridad competente exija que se mantenga a la escucha de la comunicación aeroterrestre por voz por el canal apropiado y que establezca comunicación en ambos sentidos, según sea necesario, con la dependencia de servicios de tránsito aéreo que suministra el servicio de información de vuelo, notificará la posición de acuerdo con lo especificado en SERA.8025 para vuelos controlados.

SECCIÓN 6

Clasificación del espacio aéreo

SERA.6001 Clasificación de los espacios aéreos

Los Estados miembros, de forma adecuada a sus necesidades, designarán el espacio aéreo con arreglo a la siguiente clasificación de los espacios aéreos y de acuerdo con el apéndice 4:

a) *Clase A*. Solo se permiten vuelos IFR. Todos los vuelos están sujetos al servicio de control de tránsito aéreo y están separados unos de otros. Se requiere comunicación aeroterrestre continua por voz para todos los vuelos. Todos los vuelos estarán sujetos a autorización ATC.

b) *Clase B*. Se permiten vuelos IFR y VFR. Todos los vuelos están sujetos al servicio de control de tránsito aéreo y están separados unos de otros. Se requiere para todos los vuelos comunicación aeroterrestre continua por voz. Todos los vuelos estarán sujetos a autorización ATC.

c) *Clase C*. Se permiten vuelos IFR y VFR. Todos los vuelos están sujetos al servicio de control de tránsito aéreo y los vuelos IFR están separados de otros vuelos IFR y de los vuelos VFR. Los vuelos VFR están separados de los vuelos IFR y reciben información de tránsito respecto de otros vuelos VFR y asesoramiento anticolisión si lo solicitan. Se requiere comunicación aeroterrestre continua por voz para todos los vuelos. Para los vuelos VFR, se aplica una limitación de velocidad de 250 nudos de velocidad indicada (IAS) por debajo de los 3 050 m (10 000 ft) sobre el nivel medio del mar (AMSL), excepto cuando lo apruebe la autoridad competente para tipos de aeronaves que, por razones técnicas o de seguridad, no puedan mantener esa velocidad. Todos los vuelos estarán sujetos a autorización ATC.

d) *Clase D*. Se permiten vuelos IFR y VFR y todos los vuelos están sujetos al servicio de control de tránsito aéreo. Los vuelos IFR están separados de los vuelos IFR y reciben información de tránsito respecto de los vuelos VFR y asesoramiento anticolisión si lo solicitan. Los vuelos VFR reciben información de tránsito respecto de todos los demás vuelos y asesoramiento anticolisión si lo solicitan. Se requiere comunicación aeroterrestre continua por voz para todos los vuelos y se aplica una limitación de velocidad de 250 nudos IAS a todos los vuelos por debajo de los 3 050 m (10 000 ft) AMSL, excepto cuando lo apruebe la autoridad competente para tipos de aeronaves que, por razones técnicas o de seguridad, no puedan mantener esa velocidad. Todos los vuelos estarán sujetos a autorización ATC.

e) *Clase E*. Se permiten vuelos IFR y VFR. Los vuelos IFR están sujetos al servicio de control de tránsito aéreo y están separados de otros vuelos IFR. Todos los vuelos reciben información de tránsito, siempre que sea posible. Se requiere comunicación aeroterrestre continua por voz para los vuelos IFR. Se aplica una limitación de velocidad de 250 nudos IAS a todos los vuelos por debajo de los 3 050 m (10 000 ft) AMSL, excepto cuando lo apruebe la autoridad competente para tipos de aeronaves que, por razones técnicas o de seguridad, no puedan mantener esa velocidad. Todos los vuelos IFR estarán sujetos a una autorización ATC. La clase E no será utilizada para las zonas de control.

f) *Clase F*. Se permiten vuelos IFR y VFR. Todos los vuelos IFR participantes reciben servicio de asesoramiento de tránsito aéreo y todos los vuelos reciben servicio de información de vuelo si lo solicitan. Se requiere comunicación aeroterrestre continua por voz para los vuelos IFR que participan del servicio de asesoramiento, y todos los vuelos IFR deberán estar en condiciones de establecer comunicaciones aeroterrestres por voz. Se aplica una limitación de velocidad de 250 nudos IAS a todos los vuelos por debajo de los 3 050 m (10 000 ft) AMSL, excepto cuando lo apruebe la autoridad competente para tipos de aeronaves que, por razones técnicas o de seguridad, no puedan mantener esa velocidad. No es necesaria una autorización ATC.

g) *Clase G*. Los vuelos IFR y VFR están permitidos y reciben servicio de información de vuelo si lo solicitan. Todos los vuelos IFR estarán en condiciones de establecer comunicaciones aeroterrestres por voz. Se aplica una limitación de velocidad de 250 nudos IAS a todos los vuelos por debajo de los 3 050 m (10 000 ft) AMSL, excepto cuando lo apruebe la autoridad competente para tipos de aeronaves que, por razones técnicas o de seguridad, no puedan mantener esa velocidad. No es necesaria una autorización ATC.

h) La implementación de la clase F se considerará una medida temporal hasta el momento en el que pueda sustituirse por una clasificación alternativa.

SERA.6005 Requisitos para las comunicaciones y el transpondedor SSR

a) Zona obligatoria de radio (RMZ)

1) Los vuelos VFR que operen en partes de espacios aéreos de clase E, F o G y los vuelos IFR que operen en partes de espacios aéreos de clase F o G designadas como zonas obligatorias de radio (RMZ) por la autoridad competente se mantendrán a la escucha de la comunicación aeroterrestre continua por voz y establecerán una comunicación en ambos sentidos, según sea necesario, por el canal de comunicación adecuado, a menos que deban observar disposiciones alternativas establecidas por el proveedor de servicios de navegación aérea para dicho espacio aéreo en concreto.

2) Antes de entrar en una zona obligatoria de radio, los pilotos llevarán a cabo una llamada inicial, por el canal de comunicación adecuado, que contenga la designación de la estación a la que se llama, el indicativo del vuelo, el tipo de aeronave, la posición, el nivel, las intenciones del vuelo y demás información prescrita por la autoridad competente.

b) Zona obligatoria de transpondedor (TMZ)

1) Todos los vuelos que operen en un espacio aéreo designado por la autoridad competente como zona obligatoria de transpondedor (TMZ) llevarán a bordo y utilizarán transpondedores SSR capaces de operar en los modos A y C o en el modo S, a menos que deban observar disposiciones alternativas establecidas por el proveedor de servicios de navegación aérea para dicho espacio aéreo en concreto.

c) Los espacios aéreos designados como zona obligatoria de radio y/o zona obligatoria de transpondedor deberán ser debidamente publicados en las publicaciones de información aeronáutica.

SECCIÓN 7

Servicios de tránsito aéreo

SERA.7001. Generalidades —Objetivos de los servicios de tránsito aéreo

Los objetivos de los servicios de tránsito aéreo serán:

a) prevenir colisiones entre aeronaves;

b) prevenir colisiones entre aeronaves en el área de maniobras y entre estas y los obstáculos que haya en dicha área;

c) acelerar y mantener ordenadamente el movimiento del tránsito aéreo;

d) asesorar y proporcionar información útil para la marcha segura y eficaz de los vuelos;

e) notificar a los organismos pertinentes respecto de las aeronaves que necesitan ayuda de búsqueda y salvamento, y asistir a dichos organismos según sea necesario.

SERA.7005 Coordinación entre los operadores de aeronaves y los servicios de tránsito aéreo

a) Las dependencias de servicios de tránsito aéreo, al llevar a cabo sus objetivos, tendrán debidamente en cuenta las necesidades de los operadores de aeronaves inherentes a sus obligaciones especificadas en los reglamentos pertinentes de la Unión Europea sobre Operaciones Aéreas y, si así lo solicitan los operadores de aeronaves, pondrán a su disposición o a la de sus representantes autorizados la información de que dispongan para que los operadores o sus representantes autorizados puedan cumplir con sus responsabilidades.

b) Cuando lo solicite un operador de aeronaves, los mensajes (incluidos los informes de posición) recibidos por las dependencias de servicios de tránsito aéreo y relacionados con la operación de la aeronave para la que dicho operador de aeronaves proporciona el servicio de control de las operaciones, se pondrán, en la medida de lo posible, a disposición inmediata del operador de la aeronave o de su representante autorizado de conformidad con los procedimientos acordados a nivel local.

SECCIÓN 8

Servicio de control de tránsito aéreo

SERA.8001 Aplicación

Se suministrará un servicio de control de tránsito aéreo:

a) a todos los vuelos IFR en los espacios aéreos de clase A, B, C, D y E;

b) a todos los vuelos VFR en los espacios aéreos de clase B, C y D;

c) a todos los vuelos VFR especiales;

d) a todo el tránsito de aeródromo en los aeródromos controlados.

SERA.8005 Funcionamiento del servicio de control de tránsito aéreo

a) Para proporcionar el servicio de control de tránsito aéreo, la dependencia de control de tránsito aéreo deberá:

1) disponer de información sobre el movimiento proyectado de cada aeronave, o las variaciones del mismo, así como de información actual sobre el progreso efectivo de cada aeronave;

2) determinar, a partir de la información recibida, las posiciones relativas entre sí de las aeronaves conocidas;

3) expedir autorizaciones e información a efectos de evitar la colisión entre las aeronaves que estén bajo su control y de acelerar y mantener un movimiento ordenado del tránsito;

4) coordinar, según sea necesario, las autorizaciones con otras dependencias:

i) siempre que, de no hacerlo, una aeronave pudiera obstaculizar el tránsito controlado por las otras dependencias,

ii) antes de transferir el control de una aeronave a esas otras dependencias.

b) Las autorizaciones otorgadas por las dependencias de control de tránsito aéreo proporcionarán separación:

1) entre todos los vuelos en los espacios aéreos de clase A y B;

2) entre vuelos IFR en los espacios aéreos de clase C, D y E;

3) entre vuelos IFR y vuelos VFR en el espacio aéreo de clase C;

4) entre vuelos IFR y vuelos VFR especiales;

5) entre vuelos VFR especiales, a menos que la autoridad competente indique lo contrario;

con la salvedad de que, cuando lo solicite el piloto de una aeronave y lo acepte el piloto de la otra aeronave y si así lo prescribe la autoridad competente para los casos incluidos en la letra b) anterior en los espacios aéreos de clase D y E, se puede autorizar un vuelo con sujeción al mantenimiento de su propia separación con respecto a una parte concreta del vuelo por debajo de los 3 050 m (10 000 ft) durante el ascenso o descenso, durante el día y en condiciones meteorológicas visuales.

c) Excepto en los casos en los que se pueda aplicar una reducción de las mínimas de separación en las proximidades de los aeródromos, la separación proporcionada por una dependencia de control de tránsito aéreo se obtendrá mediante, al menos, uno de los siguientes métodos:

1) separación vertical, obtenida mediante la asignación de niveles diferentes seleccionados de la tabla de niveles de crucero del apéndice 3 del anexo del presente Reglamento, con la salvedad de que la correlación de los niveles con la derrota prescrita en el mismo no se aplicará cuando se indique lo contrario en las publicaciones de información aeronáutica correspondientes o en las autorizaciones del control de tránsito aéreo. La separación vertical mínima será de 300 m (1 000 ft) nominales hasta el nivel de vuelo FL 410 incluido y de 600 m (2 000 ft) nominales por encima de dicho nivel;

2) separación horizontal, obtenida al proporcionar:

i) separación longitudinal, manteniendo un intervalo entre las aeronaves que llevan la misma derrota, o derrotas convergentes o recíprocas, expresada en tiempo o distancia; o bien

ii) separación lateral, manteniendo las aeronaves en rutas diferentes o en zonas geográficas diferentes.

SERA.8010 Mínimas de separación

a) Las mínimas de separación aplicables dentro de una parte determinada del espacio aéreo serán seleccionadas por el proveedor de servicios de navegación aérea responsable del suministro de servicios de tránsito aéreo y aprobadas por la autoridad competente correspondiente.

b) En el caso del tránsito que vaya a pasar de un espacio aéreo al adyacente, y en el de las rutas que se hallen más próximas al límite común de los espacios aéreos adyacentes que las mínimas de separación aplicables en esas circunstancias, la selección de las mínimas de separación se realizará en consulta con los proveedores de servicios de navegación aérea responsables del suministro de servicios de tránsito aéreo en el espacio aéreo adyacente.

c) Los detalles de las mínimas de separación seleccionadas y de sus áreas de aplicación se notificarán a:

1) las dependencias de servicios de tránsito aéreo afectadas, y

2) a los pilotos y operadores de aeronaves, mediante publicaciones de información aeronáutica, cuando la separación se base en el uso por parte de la aeronave de determinadas ayudas para la navegación o técnicas específicas de navegación.

SERA.8015 Autorizaciones del control de tránsito aéreo

a) Las autorizaciones del control de tránsito aéreo se basarán únicamente en los requisitos para la prestación del servicio de control de tránsito aéreo.

b) Operaciones sujetas a autorización

1) Antes de realizar un vuelo controlado o una parte de un vuelo como vuelo controlado, se obtendrá la autorización del control de tránsito aéreo. Dicha autorización se solicitará presentando el plan de vuelo a una dependencia de control de tránsito aéreo.

2) El piloto al mando de la aeronave informará al ATC si una autorización del control del tránsito aéreo no resulta satisfactoria. En tales casos, el ATC emitirá una autorización modificada, en la medida de lo posible.

3) Siempre que una aeronave haya solicitado una autorización que implique prioridad, se someterá a la dependencia del control de tránsito aéreo correspondiente, si así lo solicita, un informe explicando la necesidad de dicha prioridad.

4) *Posible renovación en vuelo de la autorización*. Si antes de la salida se prevé que, dependiendo de la autonomía de combustible y a reserva de la renovación en vuelo de la autorización, en algún punto de la ruta pudiera tomarse la decisión de dirigirse a otro aeródromo de destino, se deberá notificar de ello a las dependencias de control de tránsito aéreo pertinentes mediante la inclusión en el plan de vuelo de la información relativa a la ruta revisada (si se conoce) y al nuevo aeródromo de destino.

5) Toda aeronave que opere en un aeródromo controlado no efectuará rodaje en el área de maniobras sin autorización de la torre de control del aeródromo y cumplirá las instrucciones dadas por dicha dependencia.

c) Autorizaciones para vuelos transónicos

1) La autorización del control de tránsito aéreo relativa a la fase de aceleración transónica de un vuelo supersónico se extenderá al menos hasta el final de dicha fase.

2) La autorización del control de tránsito aéreo relativa a la desaceleración y descenso de una aeronave que pase del vuelo de crucero supersónico al vuelo subsónico tratará de posibilitar un descenso ininterrumpido al menos durante la fase transónica.

d) Contenido de las autorizaciones

Toda autorización del control de tránsito aéreo indicará:

1) la identificación de la aeronave que figura en el plan de vuelo;

2) el límite de la autorización;

3) la ruta del vuelo;

4) el nivel o los niveles de vuelo para toda la ruta o parte de ella y los cambios de nivel si fueran necesarios;

5) cualquier instrucción o información necesaria sobre otras cuestiones tales como maniobras de aproximación o salida, comunicaciones y la hora en la que vence la autorización.

e) Colación de autorizaciones y de información relacionada con la seguridad

1) La tripulación de vuelo colacionará al controlador de tránsito aéreo las partes relacionadas con la seguridad de las autorizaciones de control de tránsito aéreo (ATC) y las instrucciones que se transmitan por voz. Se colacionarán en todos los casos los siguientes elementos:

i) autorizaciones de ruta ATC,

ii) autorizaciones e instrucciones para entrar, aterrizar, despegar, mantenerse en espera a distancia, cruzar, realizar el rodaje y retroceder en cualquier pista, y

iii) pista en uso, reglajes de altímetro, códigos SSR, canales de comunicación recién asignados e instrucciones de nivel, rumbo y velocidad, y

iv) niveles de transición, emitidos por el controlador o bien incluidos en las emisiones ATIS.

2) Otras autorizaciones o instrucciones, incluidas las autorizaciones condicionales e instrucciones de rodaje, serán colacionadas o se acusará recibo de las mismas de forma que se indique claramente que se han comprendido y que se obedecerán.

3) El controlador escuchará la colación para asegurarse de que la tripulación de vuelo ha recibido correctamente la autorización o la instrucción y adoptará medidas inmediatas para corregir cualquier discrepancia revelada por la colación.

4) No se exigirá la colación oral de los mensajes CPDLC, a menos que el proveedor de servicios de navegación aérea indique lo contrario.

f) Coordinación de las autorizaciones

1) La autorización del control de tránsito aéreo será coordinada entre las dependencias de control de tránsito aéreo de manera que abarque toda la ruta de una aeronave o una parte concreta de la misma, según se describe en las disposiciones 2) a 6).

2) Se otorgará la autorización a una aeronave para la ruta completa hasta el aeródromo de destino previsto en el plan de vuelo:

i) cuando haya sido posible, antes de la salida, coordinar la autorización entre todas las dependencias bajo cuyo control estará la aeronave, o

ii) cuando exista una garantía razonable de que va a efectuarse esa coordinación previa entre las dependencias bajo cuyo control estará después la aeronave.

3) Cuando no se haya logrado o no se prevea la coordinación según lo dispuesto en 2), solo se otorgará la autorización a la aeronave hasta el punto donde esté razonablemente asegurada la coordinación. Antes de alcanzar dicho punto, o en dicho punto, la aeronave recibirá una nueva autorización, que contendrá las instrucciones que resulten necesarias.

4) Cuando la dependencia ATS así lo indique, la aeronave se pondrá en contacto con una dependencia de control de tránsito aéreo posterior en la ruta, a efectos de recibir una autorización anticipada antes de llegar al punto de transferencia de control.

i) La aeronave mantendrá la necesaria comunicación en ambos sentidos con la dependencia de control de tránsito aéreo actual mientras obtiene una autorización anticipada.

ii) Toda autorización otorgada como autorización anticipada será claramente identificable como tal para el piloto.

iii) A menos que estén coordinadas, las autorizaciones anticipada no influirán en el perfil de vuelo original de la aeronave en ningún espacio aéreo, excepto en el de la dependencia de control de tránsito aéreo responsable de otorgar la autorización anticipada.

5) Cuando una aeronave pretenda partir desde un aeródromo situado dentro de un área de control para entrar en otra área de control en un plazo de treinta minutos, o cualquier otro período de tiempo específico acordado entre los centros de control de área afectados, se efectuará la coordinación con la dependencia de control posterior antes de otorgar la autorización de salida.

6) Cuando una aeronave pretenda salir de un área de control para proseguir su vuelo fuera del espacio aéreo controlado y posteriormente vaya a entrar de nuevo en la misma área de control o en otra, podrá otorgarse una autorización desde el punto de salida hasta el aeródromo de destino previsto en el plan de vuelo. Dicha autorización o sus revisiones se aplicará(n) solo a aquellas partes del vuelo efectuadas dentro del espacio aéreo controlado.

SERA.8020 Observancia del plan de vuelo

a) Salvo lo dispuesto en b) y d), toda aeronave se atendrá al plan de vuelo actualizado o a la parte aplicable de un plan de vuelo actualizado presentado para un vuelo controlado, a menos que haya solicitado un cambio y haya conseguido autorización de la dependencia apropiada del control de tránsito aéreo, o que se presente una situación de emergencia que exija tomar medidas inmediatas por parte de la aeronave, en cuyo caso, tan pronto como lo permitan las circunstancias, después de aplicadas dichas medidas, se informará a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo de las medidas tomadas y del hecho de que dichas medidas se debieron a una situación de emergencia.

1) A menos que la autoridad competente autorice o que la dependencia de control de tránsito aéreo autorice o disponga otra cosa, los vuelos controlados, en la medida de lo posible:

i) cuando se efectúen en una ruta ATS establecida, operarán a lo largo del eje definido de esa ruta, o

ii) cuando se efectúen en otra ruta, operarán directamente entre las instalaciones de navegación y/o los puntos que definen esa ruta.

2) A menos que la autoridad competente lo autorice, o que la dependencia de control de tránsito aéreo autorice o disponga otra cosa, una aeronave que opere a lo largo de un tramo de una ruta ATS definido por referencia a radiofaros omnidireccionales VHF, cambiará, para su guía de navegación primaria, de la instalación que se encuentre por detrás de la aeronave a la que se encuentre por delante de la misma, y este cambio se efectuará en el punto de cambio o tan cerca de este como sea posible desde el punto de vista operacional, si dicho punto de cambio se ha establecido.

3) Las divergencias respecto a lo dispuesto en 2) se notificarán a la dependencia competente del servicio de tránsito aéreo.

b) *Cambios inadvertidos*. En el caso de que un vuelo controlado se desvíe inadvertidamente de su plan de vuelo actualizado, se hará lo siguiente:

1) desviación respecto a la derrota: si la aeronave se desvía de la derrota, tomará medidas inmediatamente para rectificar su rumbo con objeto de volver a la derrota lo antes posible;

2) variación de la velocidad aerodinámica verdadera: si el promedio de velocidad verdadera aerodinámica al nivel de crucero entre puntos de notificación varía, o se espera que varíe, en un 5 % en más o en menos respecto a la consignada en el plan de vuelo, se notificará a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo;

3) cambio de la hora prevista: si la hora prevista de llegada al próximo punto de notificación aplicable, al límite de región de información de vuelo o al aeródromo de destino, el que esté antes, resulta errónea en más de 3 minutos con respecto a la notificada a los servicios de tránsito aéreo, o con relación a otro período de tiempo que haya prescrito la autoridad competente o que se base en acuerdos regionales de navegación aérea de la OACI, la nueva hora prevista, revisada, se notificará lo antes posible a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo;

4) además, cuando exista un acuerdo ADS-C, se informará automáticamente a la dependencia de servicios de tránsito aéreo, por enlace de datos, cuando tenga lugar un cambio que sea superior a los valores de umbral establecidos en el contrato ADS-C relacionado con un evento.

c) *Cambios que se intentan hacer*. Las solicitudes relativas a cambios en el plan de vuelo contendrán la información que se indica a continuación:

1) Cambio de nivel de crucero: identificación de la aeronave; nuevo nivel de crucero solicitado y velocidad de crucero a este nivel; horas previstas revisadas (cuando proceda) sobre los límites de las regiones de información de vuelo subsiguientes.

2) Cambio de ruta:

i) *Sin modificación del punto de destino:* identificación de la aeronave; reglas de vuelo; descripción de la nueva ruta de vuelo, incluso los datos relacionados con el plan de vuelo empezando con la posición desde la cual se inicia el cambio de ruta solicitado; horas previstas revisadas; cualquier otra información pertinente.

ii) *Con modificación del punto de destino:* identificación de la aeronave; reglas de vuelo; descripción de la ruta de vuelo revisada hasta el nuevo aeródromo de destino, incluso los datos relacionados con el plan de vuelo empezando con la posición desde la cual se inicia el cambio de ruta solicitado; horas previstas revisadas; aeródromos de alternativa; cualquier otra información pertinente.

d) *Deterioro de las condiciones meteorológicas hasta quedar por debajo de las* VMC. Cuando sea evidente que no será factible el vuelo en condiciones VMC de conformidad con su plan de vuelo actualizado, el vuelo VFR que se realice como controlado deberá:

1) solicitar una autorización enmendada que le permita continuar en VMC hasta el punto de destino o hasta un aeródromo de alternativa, o salir del espacio aéreo dentro del cual se necesita una autorización ATC; o

2) si no puede obtener una autorización de conformidad con a), continuar el vuelo en VMC y notificar a la dependencia ATC correspondiente las medidas que toma, ya sea salir del espacio aéreo de que se trate o aterrizar en el aeródromo apropiado más próximo; o

3) si vuela dentro de una zona de control, solicitar autorización para continuar como vuelo VFR especial; o

4) solicitar autorización para volar de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos.

SERA.8025 Informes de posición

a) A menos que sea eximido por la autoridad competente o por las dependencias correspondientes de servicios de tránsito aéreo bajo las condiciones especificadas por esa autoridad, un vuelo controlado notificará a esa dependencia, tan pronto como sea posible, la hora y nivel a que se pasa cada uno de los puntos de notificación obligatoria designados, así como cualquier otro dato que sea necesario. Análogamente, los informes de posición deberán enviarse en relación con puntos de notificación adicionales, cuando lo soliciten las dependencias correspondientes de los servicios de tránsito aéreo. A falta de puntos de notificación designados, los informes de posición se darán a intervalos que fije la autoridad competente, o especificados por la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.

1) Los vuelos controlados que notifiquen su posición a la dependencia de servicios de tránsito aéreo apropiada, mediante comunicaciones por enlace de datos, proporcionarán informes de posición orales únicamente cuando así se solicite.

SERA.8030 Terminación del control

Salvo cuando aterricen en un aeródromo controlado, los vuelos controlados tan pronto como dejen de estar sujetos al servicio de control de tránsito aéreo, notificarán este hecho a la dependencia ATC correspondiente.

SERA.8035 Comunicaciones

a) Toda aeronave que opere como vuelo controlado mantendrá comunicaciones aeroterrestres vocales por el canal apropiado de la dependencia correspondiente de control de tránsito aéreo y cuando sea necesario establecerá comunicación en ambos sentidos con la misma, con excepción de lo que pudiera prescribir el proveedor de servicios de navegación aérea correspondiente en lo que respecta a las aeronaves que forman parte del tránsito de aeródromo de un aeródromo controlado.

1) El requisito de que la aeronave mantenga comunicaciones aeroterrestres vocales seguirá vigente una vez establecidas las CPDLC.

b) Los Estados miembros cumplirán las disposiciones adecuadas sobre fallo de las comunicaciones que se hayan adoptado en virtud del Convenio de Chicago. La Comisión propondrá procedimientos europeos comunes antes del 31 de diciembre de 2015, para incorporar dichas disposiciones de la OACI al Derecho de la Unión.

SECCIÓN 9

Servicio de información de vuelo

SERA.9001 Aplicación

a) El servicio de información de vuelo se suministrará a todas las aeronaves a las que probablemente pueda afectar la información y a las que:

1) se les suministra servicio de control de tránsito aéreo; o

2) de otro modo tienen conocimiento las dependencias pertinentes de los servicios de tránsito aéreo.

b) El servicio de información de vuelo no exime al piloto al mando de una aeronave de ninguna de sus responsabilidades y es él el que tiene que tomar la decisión definitiva respecto a cualquier alteración que se sugiera del plan de vuelo.

c) Cuando las dependencias de los servicios de tránsito aéreo suministren tanto servicio de información de vuelo como servicio de control de tránsito aéreo, el suministro del servicio de control de tránsito aéreo tendrá preferencia respecto al suministro del servicio de información de vuelo, siempre que el suministro del servicio de control de tránsito aéreo así lo requiera.

SERA.9005 Alcance del servicio de información de vuelo

a) El servicio de información de vuelo incluirá el suministro de la pertinente:

1) información SIGMET y AIRMET;

2) información relativa a la actividad volcánica precursora de erupción, a erupciones volcánicas y a las nubes de cenizas volcánicas;

3) información relativa a la liberación en la atmósfera de materiales radiactivos o sustancias químicas tóxicas;

4) información sobre los cambios en la disponibilidad de los servicios de radionavegación;

5) información sobre los cambios en el estado de los aeródromos e instalaciones y servicios conexos, incluso información sobre el estado de las áreas de movimiento del aeródromo, cuando estén afectadas por nieve o hielo o cubiertas por una capa de agua de espesor considerable;

6) información sobre globos libres no tripulados,

y cualquier otra información que sea probable que afecte a la seguridad operacional.

b) El servicio de información de vuelo que se suministra a los vuelos incluirá, además de lo dispuesto en a), el suministro de información sobre:

1) las condiciones meteorológicas notificadas o pronosticadas en los aeródromos de salida, de destino y de alternativa;

2) los peligros de colisión que puedan existir para las aeronaves que operen en el espacio aéreo de clases C, D, E, F y G;

3) para los vuelos sobre áreas marítimas, en la medida de lo posible y cuando lo solicite el piloto, toda información disponible tal como el distintivo de llamada de radio, posición, derrota verdadera, velocidad, etc., de las embarcaciones de superficie que se encuentren en el área.

c) El servicio de información de vuelo suministrado a los vuelos VFR incluirá, además de lo dispuesto en a), información sobre las condiciones del tránsito y meteorológicas a lo largo de la ruta de vuelo, que puedan hacer que no sea posible operar en condiciones de vuelo visual.

SERA.9010 Servicio automático de información terminal (ATIS)

a) Uso de los mensajes ATIS en las transmisiones dirigidas de petición/respuesta

1) Cuando lo pida el piloto, los mensajes ATIS pertinentes serán transmitidos por la dependencia ATS adecuada.

2) Cuando se suministre ATIS-voz y/o ATIS-D:

i) la aeronave acusará recibo de la información al establecer comunicación con la dependencia ATS que suministre el servicio de control de aproximación, la torre de control del aeródromo o el Servicio de información de vuelo de aeródromo (AFIS), según corresponda, y

ii) la dependencia de servicios de tránsito aéreo correspondiente, cuando conteste a una aeronave que esté acusando recibo de un mensaje ATIS o, en el caso de las aeronaves que estén llegando, en cualquier otro momento que la autoridad competente establezca, suministrará a la aeronave el reglaje del altímetro en vigor.

3) La información incluida en un ATIS en vigor, cuyo recibo haya acusado la aeronave interesada, no necesita incluirse en una transmisión realizada a petición de la aeronave, con excepción del reglaje del altímetro, el cual debe proporcionarse de conformidad con lo dispuesto en 2).

4) Si una aeronave acusa recibo de un ATIS que ya no está en vigor, deberá transmitirse sin dilación a la aeronave cualquier dato que necesite ser actualizado.

b) ATIS para aeronaves que llegan y salen

Los mensajes ATIS con información tanto de salida como de llegada incluirán los siguientes datos en el orden indicado:

1) nombre del aeródromo;

2) indicador de llegada y/o salida;

3) tipo de contrato, si la comunicación se realiza mediante ATIS-D;

4) designador;

5) hora de observación, cuando corresponda;

6) tipo de aproximación o aproximaciones prevista(s);

7) pista(s) en uso; estado del sistema de detención que constituya un peligro potencial, si lo hubiere;

8) condiciones importantes en la superficie de la pista y, cuando corresponda, la eficacia de frenado;

9) tiempo de espera, cuando corresponda;

10) nivel de transición, cuando sea aplicable;

11) otra información esencial para las operaciones;

12) dirección y velocidad del viento de superficie, incluidas las variaciones importantes y, si hay disponibles sensores de viento de superficie relacionados específicamente con las secciones de la(s) pista(s) en uso y la información es solicitada por los operadores de las aeronaves, la indicación de la pista y la sección de la misma a la que haga referencia la información;

13) visibilidad y, cuando sea aplicable, RVR; ([1])

([1]) Estos elementos se sustituyen por el término «CAVOK» cuando concurren las siguientes condiciones en el momento de la observación: a) visibilidad, 10 km o superior, y la visibilidad más baja no notificada; b) sin nubes de importancia para las operaciones; y c) sin condiciones meteorológicas significativas para la aviación.

14) tiempo meteorológico actual; [1]

15) nubes por debajo de la mayor de las altitudes siguientes: 1 500 m (5 000 ft) o la altitud mínima del sector más elevada; cumulonimbos; si el cielo está oscurecido, visibilidad vertical cuando se disponga de ella; [1]

16) temperatura del aire;

17) temperatura del punto de rocío;

18) reglaje(s) del altímetro;

19) cualquier información disponible sobre fenómenos meteorológicos significativos en las zonas de aproximación y de ascenso inicial incluida la cizalladura del viento, y otros datos sobre fenómenos recientes de importancia para las operaciones;

20) pronóstico de tendencia, cuando esté disponible, e

21) instrucciones ATIS específicas.

c) ATIS para aeronaves que llegan

Los mensajes ATIS que contengan solo información de llegada incluirán los siguientes datos en el orden indicado:

1) nombre del aeródromo;

2) indicador de llegada;

3) tipo de contrato, si la comunicación se realiza mediante ATIS-D;

4) designador;

5) hora de observación, cuando corresponda;

6) tipo de aproximación o aproximaciones prevista(s);

7) pista(s) de aterrizaje principal(es); estado del sistema de detención que constituya un peligro potencial, si lo hubiere;

8) condiciones importantes en la superficie de la pista y, cuando corresponda, la eficacia de frenado;

9) tiempo de espera, cuando corresponda;

10) nivel de transición, cuando sea aplicable;

11) otra información esencial para las operaciones;

12) dirección y velocidad del viento de superficie, incluidas las variaciones importantes y, si hay disponibles sensores de viento de superficie relacionados específicamente con las secciones de la(s) pista(s) en uso y la información es solicitada por los operadores de las aeronaves, la indicación de la pista y la sección de la misma a la que haga referencia la información;

13) visibilidad y, cuando sea aplicable, RVR; [1]

14) tiempo meteorológico actual; [1]

15) nubes por debajo de la mayor de las altitudes siguientes: 1 500 m (5 000 ft) o la altitud mínima del sector más elevada; cumulonimbos; si el cielo está oscurecido, visibilidad vertical cuando se disponga de ella; [1]

16) temperatura del aire;

[1] Estos elementos se sustituyen por el término «CAVOK» cuando concurren las siguientes condiciones en el momento de la observación: a) visibilidad, 10 km o superior, y la visibilidad más baja no notificada; b) sin nubes de importancia para las operaciones; y c) sin condiciones meteorológicas significativas para la aviación.

17) temperatura del punto de rocío;

18) reglaje(s) del altímetro;

19) cualquier información disponible sobre fenómenos meteorológicos significativos en las zonas de aproximación, incluida la cizalladura del viento, y otros datos sobre fenómenos recientes de importancia para las operaciones;

20) pronóstico de tendencia, cuando esté disponible; e

21) instrucciones ATIS específicas.

d) ATIS para aeronaves que salen

Los mensajes ATIS que contengan solo información de salida incluirán los siguientes datos en el orden indicado:

1) nombre del aeródromo;

2) indicador de salida;

3) tipo de contrato, si la comunicación se realiza mediante ATIS-D;

4) designador;

5) hora de observación, cuando corresponda;

6) pista(s) que se utilizarán para el despegue; estado del sistema de detención que constituya un peligro potencial, si lo hubiere;

7) condiciones importantes de la superficie de la(s) pista(s) que se utilizarán para el despegue y, cuando corresponda, la eficacia de frenado;

8) retraso en la salida, cuando corresponda;

9) nivel de transición, cuando sea aplicable;

10) otra información esencial para las operaciones;

11) dirección y velocidad del viento de superficie, incluidas las variaciones importantes y, si hay disponibles sensores de viento de superficie relacionados específicamente con las secciones de la(s) pista(s) en uso y la información es solicitada por los operadores de las aeronaves, la indicación de la pista y la sección de la misma a la que haga referencia la información;

12) visibilidad y, cuando sea aplicable, RVR; [1]

13) tiempo meteorológico actual; [1]

14) nubes por debajo de la mayor de las siguientes altitudes: 1 500 m (5 000 ft) o la altitud mínima del sector más elevada; cumulonimbos; si el cielo está oscurecido, visibilidad vertical cuando se disponga de ella; [1]

15) temperatura del aire;

16) temperatura del punto del rocío;

17) reglaje(s) del altímetro;

18) cualquier información disponible sobre fenómenos meteorológicos significativos en la zona de ascenso inicial, incluida la cizalladura del viento;

19) pronóstico de tendencia, cuando esté disponible, e

20) instrucciones ATIS específicas.

[1] Estos elementos se sustituyen por el término «CAVOK» cuando concurren las siguientes condiciones en el momento de la observación: a) visibilidad, 10 km o superior, y la visibilidad más baja no notificada; b) sin nubes de importancia para las operaciones; y c) sin condiciones meteorológicas significativas para la aviación.

SECCIÓN 10

Servicio de alerta

SERA.10001 Aplicación

a) Las dependencias de servicios de tránsito aéreo suministrarán el servicio de alerta:

1) a todas las aeronaves que cuenten con un servicio de control de tránsito aéreo;

2) en la medida de lo posible, a todas las demás aeronaves que hayan presentado un plan de vuelo o de las que tengan conocimiento, por otro medio, los servicios de tránsito aéreo, y

3) a cualquier aeronave que se sepa o se crea que está siendo objeto de interferencia ilícita.

SERA.10005 Información destinada a las aeronaves que operen en las proximidades de una aeronave en estado de emergencia

a) Cuando una dependencia de servicios de tránsito aéreo establezca que una aeronave se encuentra en estado de emergencia, informará de la naturaleza de la emergencia lo antes posible a otras aeronaves que se sepa que están en las proximidades de la aeronave en cuestión, con la excepción especificada en b).

b) Cuando una dependencia de servicios de tránsito aéreo sepa o sospeche que una aeronave está siendo objeto de una interferencia ilícita no se hará referencia alguna en las comunicaciones ATS aeroterrestres a la naturaleza de la emergencia, a menos que se haya hecho antes referencia a ella en las comunicaciones procedentes de la aeronave afectada y se tenga la certeza de que tal referencia no agravará la situación.

SECCIÓN 11

Interferencia, casos de emergencia e intercepción

SERA.11001 Interferencia ilícita

a) Toda aeronave que esté siendo objeto de actos de interferencia ilícita hará lo posible por accionar el transpondedor en el Código 7500 y notificar a la dependencia ATS pertinente este hecho, toda circunstancia significativa relacionada con el mismo y cualquier desviación del plan de vuelo actualizado que las circunstancias hagan necesaria, a fin de permitir a la dependencia ATS dar prioridad a la aeronave y reducir al mínimo los conflictos de tránsito que puedan surgir con otras aeronaves.

b) Si una aeronave es objeto de interferencia ilícita, el piloto al mando intentará aterrizar lo antes posible en el aeródromo apropiado más cercano o en un aeródromo asignado para ese propósito por la autoridad competente, a menos que la situación a bordo de la aeronave le dicte otro modo de proceder.

SERA.11005 Servicio a aeronaves en caso de emergencia

a) En el caso de que se sepa o se crea que una aeronave se encuentra en estado de emergencia, incluido el caso de que se encuentre sometida a una interferencia ilícita, las dependencias de servicios de tránsito aéreo ofrecerán a la aeronave la máxima atención, asistencia y prioridad frente a otras aeronaves según lo exijan las circunstancias.

b) Cuando se produzca un suceso de interferencia ilícita con una aeronave o se sospeche que se está produciendo, las dependencias de servicios de tránsito aéreo deberán atender con prontitud las solicitudes de la aeronave. Se seguirá transmitiendo la información pertinente para el desarrollo seguro del vuelo y se tomarán las medidas necesarias para acelerar la realización de todas las fases del vuelo, especialmente el aterrizaje seguro de la aeronave.

c) Cuando se produzca un suceso de interferencia ilícita con una aeronave o se sospeche que se está produciendo, las dependencias de servicios de tránsito aéreo informarán de inmediato, de acuerdo con los procedimientos convenidos localmente, a la autoridad correspondiente designada por el Estado e intercambiarán la información necesaria con el operador de la aeronave o su representante designado.

SERA.11010 Contingencias en vuelo

Aeronave extraviada o no identificada

a) Tan pronto como una dependencia de servicios de tránsito aéreo tenga conocimiento de una aeronave extraviada, tomará todas las medidas necesarias descritas en 1) y 3) para auxiliar a la aeronave y proteger su vuelo.

1) Si se desconoce la posición de la aeronave, la dependencia de servicios de tránsito aéreo:

i) intentará establecer una comunicación en ambos sentidos con la aeronave, a menos que dicha comunicación ya exista,

ii) utilizará todos los medios disponibles para determinar su posición,

iii) informará a otras dependencias de servicios de tránsito aéreo en cuya área pudiera haberse extraviado o pudiera extraviarse la aeronave, teniendo en cuenta todos los factores que en esas circunstancias hayan podido influir en la navegación de la aeronave,

iv) informará, de conformidad con los procedimientos convenidos localmente, a las dependencias militares que corresponda y les proporcionará el plan de vuelo pertinente y otros datos relativos a la aeronave extraviada,

v) solicitará a las dependencias citadas en iii) y iv) y a otras aeronaves en vuelo toda la ayuda que puedan prestar para establecer comunicación con la aeronave y determinar su posición.

2) Los requisitos establecidos en 1) iv) y 1) v) se aplicarán también a las dependencias de servicios de tránsito aéreo informadas de acuerdo con 1) iii).

3) Cuando se haya establecido la posición de la aeronave, la dependencia de servicios de tránsito aéreo:

i) indicará a la aeronave su posición y las medidas correctivas que haya que tomar. Estas indicaciones se realizarán de inmediato cuando el servicio de tránsito aéreo sea consciente de una posible interceptación u otro peligro para la seguridad de la aeronave, y

ii) facilitará, según sea necesario, a otras dependencias de servicios de tránsito aéreo y dependencias militares que corresponda la información pertinente relativa a la aeronave extraviada y las indicaciones que se hayan proporcionado a la aeronave.

b) Tan pronto como una dependencia de servicios de tránsito aéreo advierta la presencia de una aeronave no identificada en su área, intentará establecer la identidad de la aeronave siempre que esto sea necesario para la provisión de servicios de tránsito aéreo o lo requieran las autoridades militares que corresponda, de acuerdo con los procedimientos acordados a nivel local. Con este objetivo, la dependencia de los servicios de tránsito aéreo adoptará, de entre las medidas siguientes, las que considere adecuadas a las circunstancias:

1) intentará establecer comunicación en ambos sentidos con la aeronave;

2) preguntará a otras dependencias de servicios de tránsito aéreo dentro de la región de información de vuelo acerca del vuelo y solicitará su ayuda para establecer comunicación en ambos sentidos con la aeronave;

3) preguntará a las dependencias de servicios de tránsito aéreo que sirvan a las regiones de información de vuelo adyacentes acerca del vuelo y solicitará su ayuda para establecer comunicación en ambos sentidos con la aeronave;

4) intentará obtener información de otras aeronaves que se encuentren en la misma área;

5) Tan pronto como se haya establecido la identidad de la aeronave, la dependencia de servicios de tránsito aéreo lo notificará, si fuera necesario, a la dependencia militar que corresponda.

c) En el caso de una aeronave extraviada o no identificada, deberá tomarse en consideración la posibilidad de que la aeronave se encuentre sometida a una interferencia ilícita. Si la dependencia de servicios de tránsito aéreo considera que una aeronave extraviada o no identificada puede estar sometida a una interferencia ilícita, se informará de inmediato a la autoridad correspondiente designada por el Estado, de conformidad con los procedimientos acordados a nivel local.

SERA.11015 Interceptación

a) Excepto en el caso de los servicios de interceptación y escolta proporcionados, previa solicitud, a una aeronave, la interceptación de aeronaves civiles se regirá por los reglamentos y directrices administrativas apropiados que los Estados miembros establezcan en cumplimiento del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y, especialmente, en cumplimiento del artículo 3 d), en virtud del cual los Estados contratantes de la OACI se comprometen a tener debidamente en cuenta la seguridad de las aeronaves civiles, cuando establezcan reglamentos aplicables a sus aeronaves de Estado.

b) El piloto al mando de una aeronave civil interceptada:

1) seguirá inmediatamente las instrucciones dadas por la aeronave interceptora interpretando y respondiendo a las señales visuales de acuerdo con las especificaciones contenidas en las tablas S11-1 y S11-2;

2) lo notificará, si es posible, a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo apropiada;

3) tratará de establecer radiocomunicaciones con la aeronave interceptora o con la dependencia de control de interceptación apropiada, efectuando una llamada general en la frecuencia de emergencia de 121,5 MHz, indicando la identidad de la aeronave interceptada y la índole de vuelo; y, si no se ha establecido contacto y es posible, repitiendo esta llamada en la frecuencia de emergencia de 243 MHz;

4) si está equipada con transpondedor SSR, seleccionará inmediatamente el Código 7700, en modo A, a no ser que reciba otras instrucciones de la dependencia de los servicios de tránsito aéreo apropiada.

5) si está equipada con ADS-B o ADS-C, seleccionará la función de emergencia apropiada, si está disponible, a no ser que reciba otras instrucciones de la dependencia de servicios de tránsito aéreo apropiada.

Tabla S11 – 1

Señales iniciadas por la aeronave interceptora y respuesta de la aeronave interceptada

Serie	Señales de la aeronave INTERCEPTORA	Significado	Respuesta de la aeronave INTERCEPTADA	Significado
1	DÍA O NOCHE — Alabear la aeronave y encender y apagar las luces de navegación a intervalos irregulares (y luces de aterrizaje en el caso de un helicóptero) desde una posición ligeramente por encima y por delante y, normalmente, a la izquierda de la aeronave interceptada (o a la derecha si la aeronave interceptada es un helicóptero) y, después de recibir respuesta, efectuar un viraje horizontal lento, normalmente a la izquierda, (o a la derecha en el caso de un helicóptero) hacia el rumbo deseado. *Nota 1:* *Las condiciones meteorológicas o del terreno pueden obligar a la aeronave interceptora a invertir las posiciones y el sentido del viraje citados anteriormente en la serie 1.* *Nota 2:* *Si la aeronave interceptada no puede mantener la velocidad de la aeronave interceptora, se prevé que esta última efectúe una serie de circuitos de hipódromo y alabee la aeronave cada vez que pase a la aeronave interceptada.*	Usted ha sido interceptado. Sígame.	DIA O NOCHE — Alabear la aeronave, encender y apagar las luces de navegación a intervalos irregulares, y seguir a la aeronave interceptora.	Comprendido, lo cumpliré.
2	DÍA o NOCHE — Alejarse bruscamente de la aeronave interceptada, haciendo un viraje ascendente de 90° o más, sin cruzar la línea de vuelo de la aeronave interceptada.	Prosiga.	DÍA o NOCHE — Alabear la aeronave.	Comprendido, lo cumpliré.
3	DÍA o NOCHE — Desplegar el tren de aterrizaje (si es replegable) llevando continuamente encendidos los faros de aterrizaje y sobrevolar la pista en servicio o, si la aeronave interceptada es un helicóptero, sobrevolar la zona de aterrizaje de helicóptero. En caso de tratarse de helicópteros, el helicóptero interceptor hace una aproximación para el aterrizaje, y permanece en vuelo estacionario cerca de la zona de aterrizaje.	Aterrice en este aeródromo.	DÍA o NOCHE — Desplegar el tren de aterrizaje (si es replegable), llevando continuamente encendidos los faros de aterrizaje, seguir a la aeronave interceptora y, si después de sobrevolar la pista en servicio o la zona de aterrizaje del helicóptero se considera que se puede aterrizar sin peligro, proceder al aterrizaje.	Comprendido, lo cumpliré.

Tabla S11 – 2

Señales iniciadas por la aeronave interceptada y respuesta de la aeronave interceptora

Serie	Señales de la aeronave INTERCEPTADA	Significado	Respuesta de la aeronave INTERCEPTORA	Significado
4	DÍA o NOCHE — Replegar el tren de aterrizaje (de ser replegable) y encender y apagar los faros de aterrizaje sobrevolando la pista en servicio o la zona de aterrizaje de helicópteros a una altura de más de 300 m (1 000 ft) pero sin exceder de 600 m (2 000 ft) [en el caso de un helicóptero, a una altura de más de 50 m (170 ft) pero sin exceder de 100 m (330 ft)] sobre el nivel del aeródromo y continuar volando en circuito sobre la pista en servicio o la zona de aterrizaje de helicópteros. Si no está en condiciones de encender y apagar los faros de aterrizaje, encienda y apague cualesquiera otras luces disponibles.	El aeródromo que usted ha designado es inadecuado.	DÍA o NOCHE — Si se desea que la aeronave interceptada siga a la aeronave interceptora hasta un aeródromo de alternativa, la aeronave interceptora repliega el tren de aterrizaje (de ser replegable) y utiliza las señales de la serie 1, prescritas para las aeronaves interceptoras. Si se decide dejar en libertad a la aeronave interceptada, la aeronave interceptora utilizará las señales de la serie 2, prescriptas para las aeronaves interceptoras.	Comprendido, sígame. Comprendido, prosiga.
5	DÍA o NOCHE — Encender y apagar repetidamente todas las luces disponibles a intervalos regulares, pero de manera que se distingan de las luces de destellos.	Imposible cumplir.	DÍA o NOCHE — Utilice las señales de la serie 2, prescritas para las aeronaves interceptoras.	Comprendido.
6	DÍA o NOCHE — Encender y apagar todas las luces disponibles a intervalos irregulares.	En peligro.	DÍA o NOCHE — Utilice las señales de la serie 2, prescritas para las aeronaves interceptoras.	Comprendido.

c) Si alguna instrucción recibida por radio de cualquier fuente estuviera en conflicto con las instrucciones dadas por la aeronave interceptora mediante señales visuales, la aeronave interceptada requerirá aclaración inmediatamente mientras continúa cumpliendo con las instrucciones visuales por la aeronave interceptora.

d) Si alguna instrucción recibida por radio de cualquier fuente estuviera en conflicto con las instrucciones dadas por la aeronave interceptora por radio, la aeronave interceptada requerirá aclaración inmediatamente mientras continúa cumpliendo con las instrucciones dadas por radio por la aeronave interceptora.

e) Si se ha establecido contacto por radio con la aeronave interceptora, pero no es posible comunicarse en un idioma común, se intentará hacer llegar la información esencial y acusar recibo de las instrucciones por medio de las frases y pronunciaciones que figuran en la tabla S11-3, transmitiendo dos veces cada frase.

Tabla S11-3

Frases para el uso de aeronaves INTERCEPTORAS			Frases para el uso de aeronaves INTERCEPTADAS		
Frase	Pronunciación [1]	Significado	Frase	Pronunciación [1]	Significado
CALL SIGN	KOL SAIN	¿Cuál es su distintivo de llamada?	CALL SIGN (distintivo de llamada) [2]	KOL SAIN (call sign)	Mi distintivo de llamada es (distintivo de llamada)
FOLLOW	FOL-LOU	Sígame	WILCO	UIL-CO	Cumpliré instrucciones
DESCEND	DISSEND	Descienda para aterrizar	Will comply		
			CAN NOT	CAN NOT	Imposible cumplir
YOU LAND	YU LAND	Aterrice en este aeródromo	REPEAT	RI-PIT	Repita instrucciones

Frases para el uso de aeronaves INTERCEPTORAS			Frases para el uso de aeronaves INTERCEPTADAS		
Frase	Pronunciación (1)	Significado	Frase	Pronunciación (1)	Significado
			AM LOST	AM LOST	Posición desconocida
PROCEED	PROSIID	Puede proseguir			
			MAYDAY	MEIDEI	Me encuentro en peligro
			HIJACK (3)	JAI CHAK	He sido objeto de apoderamiento ilícito
			LAND (place name)	LAND (lugar)	Permiso para aterrizar en (lugar)
			DESCEND	DIS SEND	Permiso para descender

(1) En la segunda columna se subrayan las sílabas que han de acentuarse.
(2) El distintivo de llamada que deberá darse es el que se utiliza en las comunicaciones radiotelefónicas con los servicios de tránsito aéreo y corresponde a la identificación de la aeronave consignada en el plan de vuelo.
(3) Según las circunstancias. No siempre será posible o conveniente utilizar el término «HIJACK».

f) Tan pronto como una dependencia de servicios de tránsito aéreo tenga conocimiento de que una aeronave está siendo interceptada dentro de su área de responsabilidad, adoptará, de entre las medidas siguientes, las que considere adecuadas a las circunstancias:

1) intentará establecer comunicación en ambos sentidos con la aeronave interceptada por cualquier medio disponible, incluida la radiofrecuencia de emergencia 121,5 MHz, a menos que dicha comunicación ya exista;

2) informará de la interceptación al piloto de la aeronave afectada;

3) establecerá contacto con la dependencia de control de interceptación que mantenga comunicación en ambos sentidos con la aeronave interceptora y le proporcionará la información de que disponga con respecto a la aeronave interceptada;

4) retransmitirá mensajes entre la aeronave interceptora o la dependencia de control de interceptación y la aeronave interceptada, según sea necesario;

5) adoptará, en estrecha coordinación con la dependencia de control de interceptación, todas las medidas necesarias para garantizar la seguridad de la aeronave interceptada;

6) informará a las dependencias de servicios de tránsito aéreo de las regiones de información de vuelo adyacentes si hay indicios de que la aeronave extraviada proviene de dichas regiones de información de vuelo adyacentes.

g) Tan pronto como una dependencia de servicios de tránsito aéreo tenga conocimiento de que una aeronave está siendo interceptada fuera de su área de responsabilidad, adoptará, de entre las medidas siguientes, las que considere adecuadas a las circunstancias:

1) informará a la dependencia de servicios de tránsito aéreo que sirva al espacio aéreo en el que se está produciendo la interceptación, ofreciendo a esta dependencia la información disponible que ayude a identificar la aeronave y solicitándole que adopte medidas de acuerdo con lo dispuesto en f);

2) retransmitirá mensajes entre la aeronave interceptada y la dependencia de servicios de tránsito aéreo correspondiente, la dependencia de control de interceptación o la aeronave interceptora.

SECCIÓN 12

Servicios relacionados con la meteorología — Observaciones e informes de aeronave mediante comunicación por voz

SERA.12001 Tipos de observaciones de aeronave

a) Se realizarán las siguientes observaciones de aeronave durante cualquier fase del vuelo:

1) observaciones especiales de aeronave, y

2) otras observaciones no rutinarias de aeronave.

SERA.12005 Observaciones especiales de aeronave

a) Todas las aeronaves deberán realizar observaciones especiales y notificarlas siempre que se encuentren u observen las siguientes condiciones:

1) turbulencia moderada o grave, o

2) formación de hielo moderada o grave, u

3) onda de orográficas fuertes, o

4) tormentas eléctricas, sin granizo, que se encuentran oscurecidas, inmersas, generalizadas o en líneas de turbonadas, o

5) tormentas eléctricas, con granizo, que se encuentran oscurecidas, inmersas, generalizadas o en líneas de turbonadas, o

6) fuertes tormentas de polvo o arena, o

7) nube de cenizas volcánicas, o

8) actividad volcánica precursora de erupción o una erupción volcánica.

b) Las autoridades competentes establecerán, según sea necesario, otras condiciones de las que deban informar todas las aeronaves cuando las encuentren u observen.

SERA.12010 Otras observaciones no rutinarias de aeronave

Cuando se encuentren condiciones meteorológicas que no estén enumeradas en SERA.12005 a), como, por ejemplo, la cizalladura del viento, y que a juicio del piloto al mando puedan influir en la seguridad o afectar notablemente a la eficacia de otras operaciones de la aeronave, el piloto al mando avisará a la dependencia de servicios de tránsito aéreo correspondiente lo antes posible.

SERA.12015 Notificación de observaciones de aeronave mediante comunicación por voz

a) Las observaciones de aeronave se notificarán durante el vuelo en el momento en que se realicen o tan pronto como sea posible a partir de ese momento.

b) Las observaciones de aeronave se notificarán en forma de aeronotificaciones y se ajustarán a las especificaciones técnicas recogidas en el apéndice 5.

SERA.12020 Intercambio de aeronotificaciones

a) Las dependencias ATS transmitirán, tan pronto como sea posible, aeronotificaciones especiales y no rutinarias a:

1) otras aeronaves afectadas;

2) la oficina de vigilancia meteorológica (MWO) asociada, y

3) otras dependencias ATS afectadas.

b) Las transmisiones a las aeronaves se repetirán con una frecuencia dada y continuarán durante un período de tiempo que será fijado por la dependencia ATS afectada.

Apéndice 1

Señales

1. SEÑALES DE SOCORRO Y DE URGENCIA

1.1. **Generalidades**

1.1.1. No obstante lo dispuesto en 1.2 y 1.3, toda aeronave en peligro deberá usar cualquier medio de que pueda disponer para atraer la atención, dar a conocer su posición y obtener auxilio.

1.1.2. Los procedimientos de transmisión por telecomunicaciones de señales de socorro y de urgencia se ajustarán a lo dispuesto en el anexo 10, volumen II, del convenio de Chicago.

1.2. **Señales de socorro**

1.2.1. Las señales que siguen, utilizadas conjuntamente o por separado, significan que existe una amenaza de peligro grave e inminente y que se pide ayuda inmediata:

a) una señal transmitida por radiotelegrafía, o por cualquier otro método, consistente en el grupo SOS (.. . — — —. .. del Código Morse);

b) una señal radiotelefónica de socorro, consistente en la palabra MAYDAY;

c) un mensaje de socorro enviado por enlace de datos para transmitir el sentido de la palabra MAYDAY;

d) cohetes o bombas que proyecten luces rojas, lanzados uno a uno a cortos intervalos;

e) una luz de bengala roja con paracaídas;

f) ajuste del transpondedor en modo A Código 7700.

1.3. **Señales de urgencia**

1.3.1. Las señales siguientes, usadas conjuntamente o por separado, significan que una aeronave desea avisar de que tiene dificultades que la obligan a aterrizar, pero no necesita asistencia inmediata:

a) apagando y encendiendo sucesivamente los faros de aterrizaje, o

b) apagando y encendiendo sucesivamente las luces de navegación, de forma tal que se distingan de las luces de navegación de destellos.

1.3.2. Las señales siguientes, usadas conjuntamente o por separado, significan que una aeronave tiene que transmitir un mensaje urgentísimo relativo a la seguridad de un barco, aeronave u otro vehículo, o de alguna persona que esté a bordo o a la vista:

a) una señal hecha por radiotelegrafía o por cualquier otro método, consistente en el grupo XXX (—..— —..— —..— del Código Morse);

b) una señal radiotelefónica de urgencia, consistente en la pronunciación de las palabras PAN, PAN;

c) un mensaje de urgencia por enlace de datos para transmitir el sentido de las palabras PAN, PAN.

2. SEÑALES VISUALES EMPLEADAS PARA ADVERTIR A UNA AERONAVE NO AUTORIZADA QUE SE ENCUENTRA VOLANDO EN UNA ZONA RESTRINGIDA, PROHIBIDA O PELIGROSA, O QUE ESTÁ A PUNTO DE ENTRAR EN ELLA

2.1. Cuando se emplean señales visuales para advertir a una aeronave no autorizada que se encuentra volando en una zona restringida, prohibida o peligrosa, o que está a punto de entrar en ella, de día y de noche, una serie de proyectiles disparados desde el suelo a intervalos de 10 segundos, que al explotar produzcan luces o estrellas rojas y verdes, indicarán a toda aeronave no autorizada que está volando en una zona restringida, prohibida o peligrosa, o que está a punto de entrar en ella y que la aeronave ha de tomar las medidas necesarias para remediar la situación.

3. SEÑALES PARA EL TRÁNSITO DE AERÓDROMO

3.1. **Señales luminosas y pirotécnicas**

3.1.1. *Instrucciones*

Tabla AP 1-1

Luz		Desde el control del aeródromo:	
		A las aeronaves en vuelo	A las aeronaves en tierra
Dirigida hacia la aeronave de que se trata (véase la figura A1-1).	Verde fija	Autorizado para aterrizar	Autorizado para despegar
	Roja fija	Ceda el paso a las otras aeronaves y siga en el circuito	Alto
	Serie de destellos verdes	Regrese para aterrizar (*)	Autorizado para rodaje
	Serie de destellos rojos	Aeródromo peligroso, no aterrice	Apártese del área de aterrizaje en uso
	Serie de destellos blancos	Aterrice en este aeródromo y diríjase a la plataforma (*)	Regrese al punto de partida en el aeródromo
Luz pirotécnica roja		A pesar de las instrucciones previas, no aterrice por ahora	

(*) A su debido tiempo se le dará permiso para aterrizar y para el rodaje.

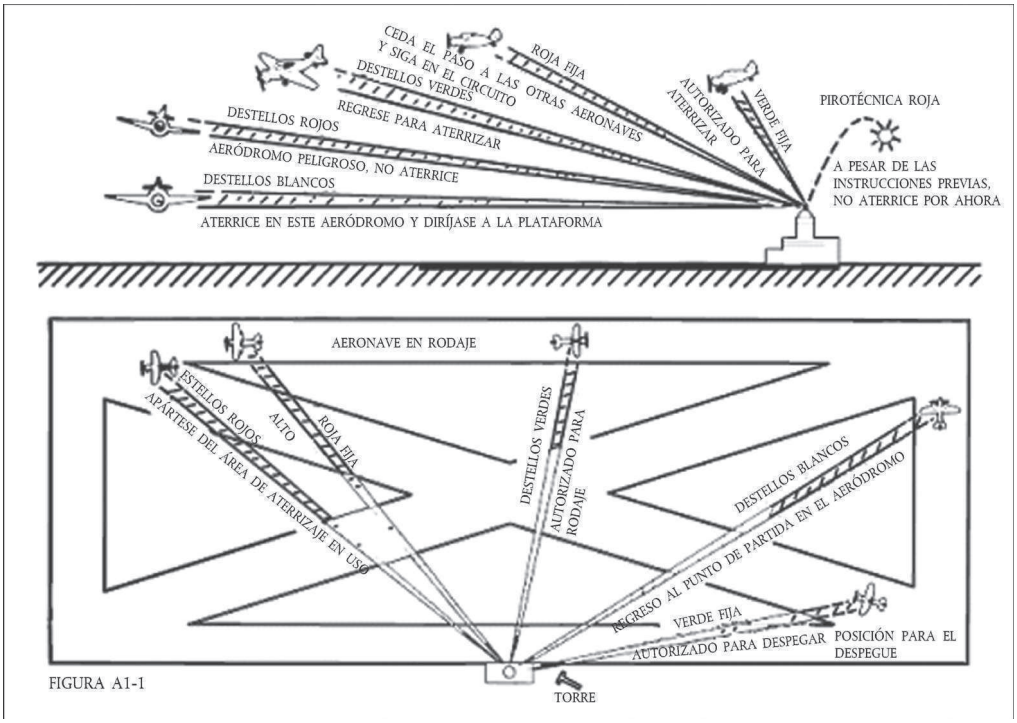


FIGURA A1-1

3.1.2. *Acuse de recibo por parte de la aeronave*

a) En vuelo:

1) durante las horas de luz diurna:

— alabeando, excepto en los tramos básicos y final de la aproximación;

2) durante las horas de oscuridad:

— emitiendo destellos dos veces con los faros de aterrizaje de la aeronave, o si no dispone de ellos, encendiendo y apagando, dos veces, las luces de navegación.

b) En tierra:

1) durante las horas de luz diurna:

— moviendo los alerones o el timón de dirección;

2) durante las horas de oscuridad:

— emitiendo destellos dos veces con los faros de aterrizaje de la aeronave, o si no dispone de ellos, encendiendo y apagando, dos veces, las luces de navegación.

3.2. **Señales visuales en tierra**

3.2.1. *Prohibición de aterrizaje*

3.2.1.1. Un panel cuadrado, rojo y horizontal, con diagonales amarillas (figura A1-2), cuando esté colocado en un área de señales, indica que están prohibidos los aterrizajes y que es posible que dure dicha prohibición.

FIGURA A1-2

3.2.2. *Necesidad de precauciones especiales durante la aproximación y el aterrizaje*

3.2.2.1. Un panel cuadrado, rojo y horizontal, con una diagonal amarilla (figura A1-3), cuando esté colocado en un área de señales, indica que, debido al mal estado del área de maniobras o por cualquier otra razón, deben tomarse precauciones especiales durante la aproximación para aterrizar, o durante el aterrizaje.

FIGURA A1-3

3.2.3. *Uso de pistas y de calles de rodaje*

3.2.3.1. Una señal blanca y horizontal en forma de pesas (figura A1-4), cuando esté colocada en un área de señales, indica que las aeronaves deben aterrizar, despegar y rodar únicamente en las pistas y en las calles de rodaje.

FIGURA A1-4

3.2.3.2. La misma señal blanca y horizontal en forma de pesas descrita en 3.2.3.1 pero con una barra negra perpendicular al eje de las pesas a través de cada una de sus porciones circulares (figura A1-5), cuando esté colocada en un área de señales, indica que las aeronaves deben aterrizar y despegar únicamente en las pistas, pero que las demás maniobras no necesitan limitarse a las pistas ni a las calles de rodaje.

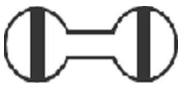


FIGURA A1-5

3.2.4. *Pistas o calles de rodaje cerradas al tránsito*

3.2.4.1. Cruces de un solo color que contraste, amarillo o blanco (figura A1-6), colocadas horizontalmente en las pistas y calles de rodaje o partes de las mismas, indican que el área no es utilizable para el movimiento de aeronaves.

FIGURA A1-6

3.2.5. *Instrucciones para el aterrizaje y el despegue*

3.2.5.1. Una T de aterrizaje, horizontal, de color blanco o anaranjado (figura A1-7), indica la dirección que ha de seguir la aeronave para aterrizar y despegar, lo que hará en una dirección paralela al brazo de la T y hacia su travesaño. Cuando se utiliza de noche, la T de aterrizaje está iluminada o bordeada de luces blancas.

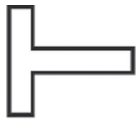


FIGURA A1-7

3.2.5.2. Un grupo de dos cifras (figura A1-8), colocado verticalmente en la torre de control del aeródromo, o cerca de ella, indica a las aeronaves que están en el área de maniobras la dirección de despegue expresada en decenas de grados, redondeando el número al entero más próximo al rumbo magnético de que se trate.

FIGURA A1-8

3.2.6. *Tránsito hacia la derecha*

3.2.6.1. Una flecha hacia la derecha y de color llamativo en un área de señales, u horizontalmente en el extremo de una pista o en el de una franja en uso (figura A1-9), indica que los virajes deben efectuarse hacia la derecha antes del aterrizaje y después del despegue.

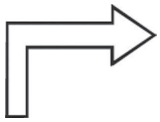


FIGURA A1-9

3.2.7. *Oficina de información de los servicios de tránsito aéreo*

3.2.7.1. La letra C, en negro, colocada verticalmente sobre un fondo amarillo (figura A1-10), indica el lugar en que se encuentra la oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo.

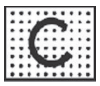


FIGURA A1-10

3.2.8. *Planeadores en vuelo*

3.2.8.1. Una doble cruz blanca, colocada horizontalmente (figura A1-11), en el área de señales, indica que el aeródromo es utilizado por planeadores y que se están realizando vuelos de esta naturaleza.

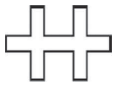


FIGURA A1-11

4. SEÑALES PARA MANIOBRAR EN TIERRA

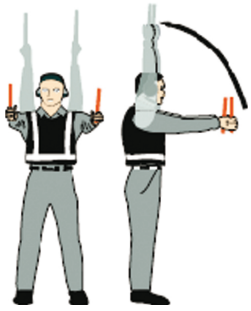
4.1. **Del señalero a la aeronave**

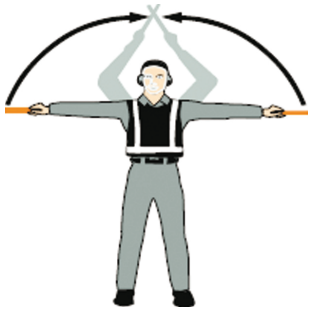
4.1.1. Estas señales se han ideado para que las haga el señalero, con sus manos iluminadas si es necesario para facilitar la observación por parte del piloto, y mirando hacia la aeronave desde un punto:

a) para aeronaves de alas fijas, a la izquierda de la aeronave, donde mejor pueda ser visto por el piloto, y

b) para helicópteros, en el lugar donde mejor pueda ser visto por el piloto.

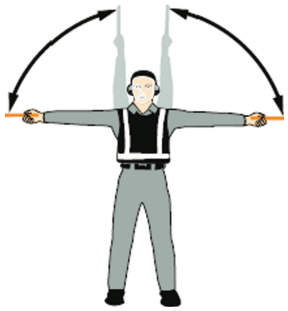
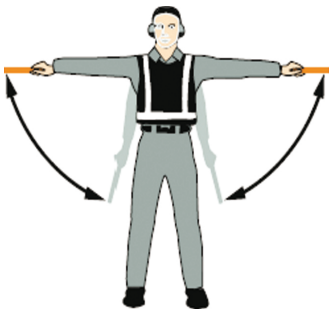
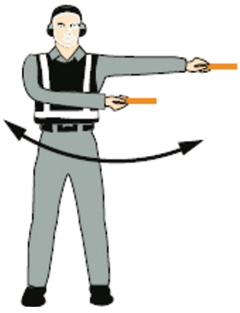
4.1.2. Antes de utilizar las señales siguientes, el señalero se asegurará de que el área a la cual ha de guiarse una aeronave está libre de objetos que esta última, de no ser así, podría golpear al cumplir lo dispuesto en SERA.3301 a).

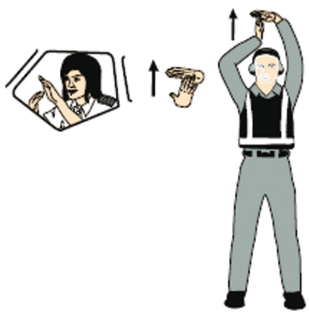
	1. **Encargado de señales/guía** (*) Con la mano derecha por encima de la cabeza y el tolete apuntando hacia arriba, mueva el tolete de la mano izquierda señalando hacia abajo acercándolo al cuerpo. (*) Esta señal hecha por una persona situada en el extremo del ala de la aeronave sirve para indicar al piloto, señalero u operador de maniobras de empuje que el movimiento de aeronave en un puesto de estacionamiento o fuera de él quedaría sin obstrucción.
	2. **Identificación de puerta** Levante los brazos totalmente extendidos por encima de la cabeza con los toletes apuntando hacia arriba.
	3. **Prosiga hasta el siguiente señalero o como lo indique la torre o el control de tierra** Apunte con ambos brazos hacia arriba; mueva y extienda los brazos hacia afuera y a los lados del cuerpo y señale con los toletes en la dirección del próximo señalero o zona de rodaje.
	4. **Avance de frente** Doble los brazos extendidos a la altura de los codos y mueva los toletes hacia arriba y abajo desde la altura del pecho hacia la cabeza.
	5 a). **Viraje a la izquierda (desde el punto de vista del piloto)** Con el brazo derecho y el tolete extendidos a un ángulo de 90° respecto del cuerpo, haga la señal de avanzar con la mano izquierda. La rapidez con que se mueve el brazo indica al piloto la velocidad del viraje.

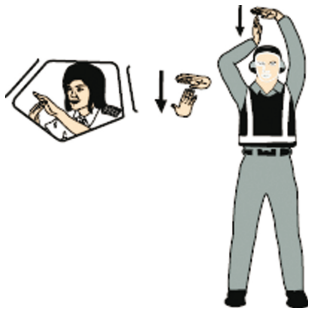
	5 b). **Viraje a la derecha (desde el punto de vista del piloto)** Con el brazo izquierdo y el tolete extendidos a un ángulo de 90° respecto del cuerpo, haga la señal de avanzar con la mano derecha. La rapidez con que se mueve el brazo indica al piloto la velocidad del viraje.
	6 a). **Alto normal** Brazos totalmente extendidos con los toletes a un ángulo de 90° con respecto al cuerpo, llevándolos lentamente por encima de la cabeza hasta cruzar los toletes.
	6 b). **Alto de emergencia** Extienda abruptamente los brazos con los toletes por encima de la cabeza, cruzando los toletes.
	7 a). **Accione los frenos** Levante la mano ligeramente por encima del hombro con la palma abierta. Asegurándose de mantener contacto visual con la tripulación de vuelo, cierre el puño. No se mueva hasta que la tripulación de vuelo haya acusado recibo de la señal.
	7 b). **Suelte los frenos** Levante la mano ligeramente por encima del hombro con el puño cerrado. Asegurándose de mantener contacto visual con la tripulación de vuelo, abra la mano. No se mueva hasta que la tripulación de vuelo haya acusado recibo de la señal.

	8 a). **Calzos puestos** Con los brazos y toletes totalmente extendidos por encima de la cabeza, mueva los toletes hacia adentro horizontalmente hasta que se toquen. Asegúrese de que la tripulación de vuelo ha acusado recibo.
	8 b). **Calzos fuera** Con los brazos y toletes totalmente extendidos por encima de la cabeza, mueva los toletes hacia afuera horizontalmente. No quite los calzos hasta que la tripulación de vuelo lo autorice.
	9. **Ponga los motores en marcha** Levante el brazo derecho al nivel de la cabeza con el tolete señalando hacia arriba e inicie un movimiento circular con la mano; al mismo tiempo, con el brazo izquierdo levantado por encima del nivel de la cabeza, señale al motor que ha de ponerse en marcha.
	10. **Pare los motores** Extienda el brazo con el tolete hacia adelante del cuerpo a nivel del hombro; mueva la mano y el tolete por encima del hombro izquierdo y luego por encima del hombro derecho, como si cortara la garganta.
	11. **Disminuya la velocidad** Mueva los brazos extendidos hacia abajo, subiendo y bajando los toletes de la cintura a las rodillas.

	12. **Disminuya la velocidad del motor o los motores del lado que se indica** Con los brazos hacia abajo y los toletes hacia el suelo, mueva de arriba abajo el tolete *derecho* o *izquierdo* según deba disminuirse la velocidad del motor o motores de la *izquierda* o de la *derecha*, respectivamente.
	13. **Retroceda** Gire hacia delante los brazos frente al cuerpo y a la altura de la cintura. Para detener el movimiento hacia atrás de la aeronave, use las señales 6 a) o 6 b).
	14 a). **Virajes durante la marcha atrás (para virar cola a estribor)** Con el brazo izquierdo apunte hacia abajo con el tolete y lleve el brazo derecho desde la posición vertical, por encima de la cabeza, hasta la horizontal delantera, repitiéndose el movimiento del brazo derecho.
	14 b). **Virajes durante la marcha atrás (para virar cola a babor)** Con el brazo derecho apunte hacia abajo con el tolete y lleve el brazo izquierdo desde la posición vertical, por encima de la cabeza, hasta la horizontal delantera, repitiéndose el movimiento del brazo izquierdo.
	15. **Afirmativo/todo listo** (*) Levante el brazo derecho a nivel de la cabeza con el tolete apuntando hacia arriba o muestre la mano con el pulgar hacia arriba; el brazo izquierdo permanece al lado de la rodilla. (*) Esta señal también se utiliza como señal de comunicación técnica o de servicio.

	16. **Vuelo estacionario** (*) Brazos y toletes totalmente extendidos a un ángulo de 90° respecto del cuerpo. (*) Para helicópteros en vuelo estacionario.
	17. **Ascienda** (*) Brazos y toletes totalmente extendidos a un ángulo de 90° respecto del cuerpo y, con las palmas hacia arriba, mueva las manos hacia arriba. La rapidez del movimiento indica la velocidad de ascenso. (*) Para helicópteros en vuelo estacionario.
	18. **Descienda** (*) Brazos y toletes totalmente extendidos a un ángulo de 90° respecto del cuerpo y, con las palmas hacia abajo, mueva las manos hacia abajo. La rapidez del movimiento indica la velocidad de descenso. (*) Para helicópteros en vuelo estacionario.
	19 a). **Desplácese en sentido horizontal hacia la izquierda (desde el punto de vista del piloto)** (*) Brazo extendido horizontalmente a un ángulo de 90° respecto del lado derecho del cuerpo. Mueva el otro brazo en el mismo sentido con movimiento de barrido. (*) Para helicópteros en vuelo estacionario.
	19 b). **Desplácese en sentido horizontal hacia la derecha (desde el punto de vista del piloto)** (*) Brazo extendido horizontalmente a un ángulo de 90° respecto del lado izquierdo del cuerpo. Mueva el otro brazo en el mismo sentido con movimiento de barrido. (*) Para helicópteros en vuelo estacionario.

	20. **Aterrice** (*) Brazos cruzados con los toletes hacia abajo delante del cuerpo. (*) Para helicópteros en vuelo estacionario.
	21. **Mantenga posición/espere** Brazos totalmente extendidos con toletes hacia abajo a un ángulo de 45° respecto del cuerpo. Manténganse en esta posición hasta que la aeronave sea autorizada para realizar la próxima maniobra.
	22. **Despacho de la aeronave** Salude con el ademán habitual, usando la mano derecha o el tolete, para despachar la aeronave. Mantenga el contacto visual con la tripulación de vuelo hasta que la aeronave haya comenzado a rodar.
	23. **No toque los mandos (señal de comunicación técnica o de servicio)** Extienda totalmente el brazo derecho por encima de la cabeza y cierre el puño o mantenga el tolete en posición horizontal, con el brazo izquierdo al costado a la altura de la rodilla.
	24. **Conecte alimentación eléctrica de tierra (señal de comunicación técnica o de servicio)** Brazos totalmente extendidos por encima de la cabeza; abra la mano izquierda horizontalmente y mueva los dedos de la derecha para tocar la palma abierta de la izquierda (formando una «T»). Por la noche, pueden también utilizarse toletes iluminados para formar la «T» por encima de la cabeza.

	25. **Desconecte alimentación eléctrica (señal de comunicación técnica o de servicio)** Brazos totalmente extendidos por encima de la cabeza con los dedos de la mano derecha tocando la palma abierta horizontal de la izquierda (formando una «T»); luego aparte la mano derecha de la izquierda. **No** desconecte la electricidad hasta que lo autorice la tripulación de vuelo. Por la noche, también pueden usarse toletes iluminados para formar la «T» por encima de la cabeza.
	26. **Negativo (señal de comunicación técnica o de servicio)** Mantenga el brazo derecho horizontal a 90° respecto del cuerpo y apunte hacia abajo con el tolete o muestre la mano con el pulgar hacia abajo; la mano izquierda permanece al costado a la altura de la rodilla.
	27. **Establézcase comunicación mediante interfono (señal de comunicación técnica o de servicio)** Extienda ambos brazos a 90° respecto del cuerpo y mueva las manos para cubrir ambas orejas.
	28. **Abra o cierre las escaleras (señal de comunicación técnica o de servicio)** (*) Con el brazo derecho al costado y el brazo izquierdo por encima de la cabeza a un ángulo de 45°, mueva el brazo derecho en movimiento de barrido por encima del hombro izquierdo. (*) Esta señal está destinada principalmente a aeronaves que cuentan con un conjunto de escaleras integrales en la parte delantera.

4.2. **Del piloto de una aeronave al señalero**

4.2.1. Estas señales están previstas para que las haga un piloto en su puesto, con las manos bien visibles para el señalero, e iluminadas según sea necesario para facilitar la observación por el señalero.

4.2.1.1. Frenos

a) *Frenos accionados:* Levantar brazo y mano, con los dedos extendidos, horizontalmente delante del rostro, luego cerrar la mano.

b) *Frenos sueltos:* Levantar el brazo, con el puño cerrado, horizontalmente delante del rostro, luego extender los dedos.

4.2.1.2. Calzos

a) *Poner calzos:* Brazos extendidos, palmas hacia fuera, moviendo las manos hacia dentro cruzándose por delante del rostro.

b) *Fuera calzos:* Manos cruzadas delante del rostro, palmas hacia fuera, moviendo los brazos hacia fuera.

4.2.1.3. Preparado para poner en marcha los motores

a) Levantar el número apropiado de dedos en una mano indicando el número del motor que ha de arrancar.

4.3. **Señales de comunicación técnica o de servicio**

4.3.1. Las señales manuales se utilizarán solo cuando no sea posible la comunicación verbal con respecto a las señales de comunicación técnica o de servicio.

4.3.2. Los señaleros se cerciorarán de que la tripulación de vuelo ha acusado recibo con respecto a las señales de comunicación técnica o de servicio.

5. SEÑALES MANUALES DE EMERGENCIA NORMALIZADAS

5.1. Las señales manuales siguientes se fijan como el mínimo necesario para comunicaciones de emergencia entre el comandante del incidente (ARFF)/los bomberos ARFF y la tripulación de vuelo y/o de cabina de la aeronave del incidente. Las señales manuales de emergencia ARFF deberían hacerse desde el lado delantero izquierdo de la aeronave para la tripulación de vuelo.

	1. **Se recomienda evacuar** Se recomienda la evacuación basándose en la evaluación de la situación externa por el comandante del incidente ARFF. Brazo extendido manteniéndolo horizontal con la mano levantada al nivel de los ojos. Haga un movimiento de llamada con el antebrazo inclinándolo hacia atrás. El otro brazo permanece inmóvil pegado al cuerpo. De noche — lo mismo pero con toletes.
	2. **Se recomienda parar** Parar la evacuación en curso recomendada. Parar el movimiento de la aeronave u otra actividad en curso. Brazos frente a la cabeza, cruzados en las muñecas. De noche — lo mismo pero con toletes.
	3. **Emergencia bajo control** No hay indicios exteriores de peligro o «emergencia terminada». Brazos extendidos hacia afuera y hacia abajo a 45°. Mueva los brazos hacia adentro por debajo de la cintura simultáneamente hasta que se crucen en las muñecas y después extiéndalos hacia afuera hasta la posición inicial. De noche — lo mismo pero con toletes.

	4. **Fuego/incendio** Mueva la mano derecha en movimiento de abanico desde el hombro hacia la rodilla, señalando al mismo tiempo con la mano izquierda la zona de fuego. De noche — lo mismo pero con toletes.

Apéndice 2

Globos libres no tripulados

1. CLASIFICACIÓN DE LOS GLOBOS LIBRES NO TRIPULADOS

1.1. **Los globos libres no tripulados se clasificarán como sigue (véase la figura AP2-1):**

a) *ligero:* globo libre no tripulado que lleva una carga útil de uno o más bultos de una masa combinada de menos de 4 kg, salvo que se considere «pesado» de conformidad con c) 2), 3) o 4), o

b) *mediano:* globo libre no tripulado que lleva una carga útil de dos o más bultos de una masa combinada de 4 kg o más, pero inferior a 6 kg, salvo que se considere «pesado» de conformidad con c) 2), 3) o 4), o

c) *pesado:* globo libre no tripulado que lleva una carga útil que:

1) tiene una masa combinada de 6 kg o más, o

2) incluye un bulto de 3 kg o más; o

3) incluye un bulto de 2 kg o más de una densidad de más de 13 g/cm^2, que se determina dividiendo la masa total, en gramos, del bulto de carga útil por el área, expresada en centímetros cuadrados de su superficie más pequeña, o

4) utiliza una cuerda u otro elemento para suspender la carga útil que requiere una fuerza de impacto de 230 N o más para separar la carga útil suspendida del globo.

2. REGLAS GENERALES DE UTILIZACIÓN

2.1. Ningún globo libre no tripulado se utilizará sin autorización apropiada del Estado desde el cual se efectúa el lanzamiento.

2.2. Ningún globo libre no tripulado, que no sea un globo ligero utilizado exclusivamente para fines meteorológicos y operado del modo prescrito por la autoridad competente, se utilizará encima del territorio de otro Estado sin la autorización apropiada de dicho Estado.

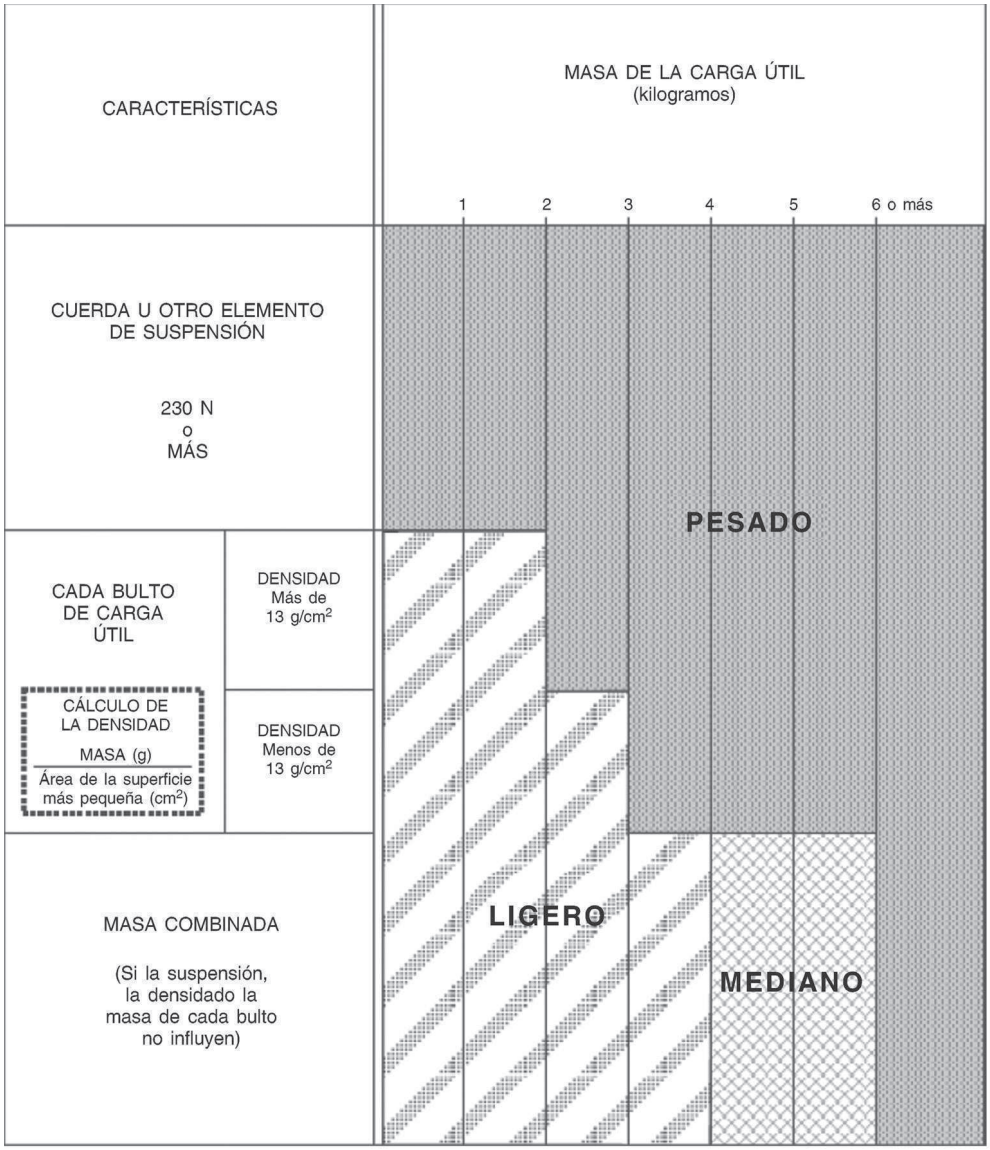
2.3. La autorización a que se refiere el punto 2.2 deberá obtenerse antes del lanzamiento del globo si existieran probabilidades razonables, al proyectarse la operación, de que el globo pueda derivar hacia el espacio aéreo del territorio de otro Estado. Dicha autorización puede obtenerse para una serie de vuelos de globos o para un tipo determinado de vuelos repetidos, por ejemplo, vuelos de globos de investigación atmosférica.

2.4. Los globos libres no tripulados se utilizarán de conformidad con las condiciones establecidas por el Estado de matrícula y el Estado o los Estados sobre los que puedan pasar.

2.5. No se utilizará un globo libre no tripulado de modo que el impacto del mismo, o de cualquiera de sus partes, comprendida su carga útil, con la superficie de la tierra, provoque peligro a las personas o los bienes no vinculados a la operación.

2.6. No se podrá utilizar un globo libre no tripulado pesado sobre alta mar sin coordinación previa con los proveedores de servicios de navegación aérea.

Figura AP2-1



3. LIMITACIONES DE UTILIZACIÓN Y REQUISITOS EN MATERIA DE EQUIPO

3.1. No se deberá utilizar un globo libre no tripulado pesado sin autorización del proveedor o de los proveedores de servicios de navegación aérea, a un nivel o a través de un nivel inferior a la altitud de presión de 18 000 m (60 000 ft), en el que:

a) haya más de 4 oktas de nubes u oscurecimiento, o

b) la visibilidad horizontal sea inferior a 8 km.

3.2. Los globos libres no tripulados pesados o medianos no deberán ser lanzados de modo que vuelen a menos de 300 m (1 000 ft) por encima de zonas urbanas densas, poblaciones o caseríos, o personas reunidas al aire libre que no estén vinculadas con la operación.

3.3. No deberá utilizarse un globo libre no tripulado pesado, a menos que:

a) esté equipado con un mínimo de dos dispositivos o sistemas automáticos o accionados por control remoto para interrumpir el vuelo de la carga útil, que funcionen independientemente el uno del otro;

b) tratándose de globos de polietileno, de presión nula, se utilicen por lo menos dos métodos, sistemas, dispositivos o combinaciones de los mismos, que funcionen independientemente los unos de los otros para interrumpir el vuelo de la envoltura del globo;

c) la envoltura del globo esté equipada con uno o varios dispositivos que reflejen las señales radar, o con materiales reflectantes que produzcan un eco en el equipo radar de superficie que funciona en la gama de frecuencias de 200 MHz a 2 700 MHz, o el globo esté equipado con dispositivos que permitan su seguimiento continuo por el operador más allá del radar instalado en tierra.

3.4. No se utilizarán globos libres no tripulados pesados en las condiciones siguientes:

a) en áreas donde se utiliza equipo SSR basado en tierra, a menos que dichos globos estén dotados de un transpondedor de radar secundario de vigilancia, con capacidad para notificar altitud de presión, que funcione continuamente en un código asignado, o que, cuando sea necesario, la estación de seguimiento pueda poner en funcionamiento, o

b) en áreas donde se utiliza equipo ADS-B basado en tierra, a menos que dichos globos estén dotados de un transmisor ADS-B, con capacidad para notificar altitud de presión, que funcione continuamente o que, cuando sea necesario, la estación de seguimiento pueda poner en funcionamiento.

3.5. Los globos libres no tripulados equipados con una antena de arrastre que exija una fuerza mayor de 230 N para quebrarse en cualquier punto, no podrá utilizarse a menos que la antena tenga gallardetes o banderines de color colocados a intervalos no mayores de 15 m.

3.6. No se utilizarán globos libres no tripulados pesados a una altitud de presión inferior a 18 000 m (60 000 ft) entre la puesta y la salida del sol o cualquier otro período que estipule la autoridad competente, a menos que el globo, sus accesorios y carga útil, sin perjuicio de que puedan separarse durante el vuelo, estén iluminados.

3.7. Un globo libre no tripulado pesado que esté equipado con un dispositivo de suspensión (que no sea un paracaídas abierto de colores sumamente visibles) y de una longitud mayor de 15 m, no podrá utilizarse entre la salida y la puesta el sol a una altitud de presión inferior a 18 000 m (60 000 ft), a menos que el dispositivo de suspensión ostente colores en bandas alternadas sumamente visibles o lleve gallardetes de colores.

4. INTERRUPCIÓN DEL VUELO

4.1. El explotador de un globo libre no tripulado pesado pondrá en funcionamiento los dispositivos apropiados para interrumpir el vuelo estipulados en 3.3 a) y b):

a) cuando se sepa que las condiciones meteorológicas no satisfacen a las mínimas estipuladas para la operación;

b) en caso de que un desperfecto o cualquier otra razón haga que la operación resulte peligrosa para el tránsito aéreo o las personas o bienes que se encuentran en la superficie, o

c) antes de entrar sin autorización en el espacio aéreo de otro Estado.

5. NOTIFICACIÓN DE VUELO

5.1. **Notificación previa al vuelo**

5.1.1. Se efectuará la notificación previa al vuelo previsto de un globo libre no tripulado de categoría mediana o pesada, a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo en un plazo no mayor de siete días antes de la fecha prevista para el vuelo.

5.1.2. La notificación del vuelo previsto contendrá aquellos de los elementos de información siguiente que pueda requerir la dependencia de los servicios de tránsito aéreo apropiada:

a) identificación del vuelo del globo o clave del proyecto;

b) clasificación y descripción del globo;

c) código SSR, dirección de aeronave o frecuencia NDB, según corresponda;

d) nombre y número de teléfono del operador;

e) lugar del lanzamiento;

f) hora prevista del lanzamiento (u hora de comienzo y conclusión de lanzamientos múltiples);

g) número de globos que se lanzarán e intervalo previsto entre cada lanzamiento (en caso de lanzamientos múltiples);

h) dirección de ascenso prevista;

i) nivel o niveles de crucero (altitud de presión);

j) tiempo que se calcula transcurrirá hasta pasar por la altitud de presión de 18 000 m (60 000 ft), o llegar al nivel de crucero si este es de 18 000 m (60 000 ft), o menor, y punto en el que se prevé que se alcanzará; si la operación consiste en lanzamientos continuos, se indicarán las horas previstas a las que el primero y el último de la serie alcanzarán el nivel apropiado (por ejemplo, 122136Z-130330Z);

k) la fecha y hora de terminación del vuelo y la ubicación prevista de la zona de impacto/recuperación. En el caso de globos que llevan a cabo vuelos de larga duración, por lo cual no pueden preverse con exactitud la fecha y hora de terminación de los vuelos, se utilizará la expresión «larga duración». En caso de haber más de un lugar de impacto o recuperación, cada uno de ellos deberá detallarse junto con la correspondiente hora prevista para el impacto. Si se tratara de una serie de impactos continuos, se indicarán las horas previstas para el primero y el último de la serie (por ejemplo, 070330Z-072300Z).

5.1.3. Toda modificación en la información previa al lanzamiento notificada de conformidad con 5.1 será comunicada a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo que corresponda, por lo menos 6 horas antes de la hora prevista para el lanzamiento o, en el caso de investigaciones de perturbaciones solares o cósmicas en los que la premura del tiempo es vital, por lo menos 30 minutos antes de la hora prevista para el comienzo de la operación.

5.2. **Notificación del lanzamiento**

5.2.1. Inmediatamente después de que se haya lanzado un globo libre tripulado mediano o pesado, el operador notificará a la dependencia correspondiente del servicio de tránsito aéreo lo siguiente:

a) identificación del vuelo del globo;

b) lugar del lanzamiento;

c) hora efectiva del lanzamiento;

d) hora prevista a la que se pasará la altitud de presión de 18 000 m (60 000 ft) o la hora prevista a la que se alcanzará el nivel de crucero si este es inferior a 18 000 m (60 000 ft) y el punto en el que se alcanzará, y

e) toda modificación en la información notificada previamente de conformidad con 5.1.2 g) y h).

5.3. **Notificación de anulación**

5.3.1. El operador notificará a la dependencia correspondiente del servicio de tránsito aéreo apenas sepa que el vuelo previsto de un globo libre no tripulado mediano o pesado, que se hubiera notificado previamente de conformidad con 5.1, ha sido anulado.

6. CONSIGNACIÓN DE LA POSICIÓN E INFORMES

6.1. El operador de un globo libre no tripulado pesado que se halle a una altitud no superior a 18 000 m (60 000 ft), seguirá la trayectoria de vuelo y enviará los informes sobre la posición del mismo que soliciten los servicios de tránsito aéreo. A menos que estos soliciten informes sobre la posición del globo a intervalos más frecuentes, el operador consignará la posición cada dos horas.

6.2. El operador de un globo libre no tripulado pesado que esté desplazándose por encima de una altitud de presión de 18 000 m (60 000 ft) deberá verificar la progresión del vuelo del globo y enviar los informes sobre la posición del mismo que soliciten los servicios de tránsito aéreo. A menos que estos soliciten informes sobre la posición del globo a intervalos más frecuentes, el operador consignará la posición cada 24 horas.

6.3. Si no se puede consignar la posición de conformidad con 6.1 y 6.2, el operador notificará inmediatamente a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo. Esta notificación deberá incluir el último registro de posición. La dependencia de los servicios de tránsito aéreo correspondiente deberá ser notificada inmediatamente cuando se restablezca el seguimiento del globo.

6.4. Una hora antes del comienzo del descenso proyectado de un globo libre no tripulado pesado, el operador enviará a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo correspondiente la siguiente información referente al globo:

a) posición geográfica en que se encuentre en ese momento;

b) nivel al que se encuentre en ese momento (altitud de presión);

c) hora prevista de penetración en la capa correspondiente a la altitud de presión de 18 000 m (60 000 ft), si fuera el caso;

d) hora y punto de impacto en tierra previstos.

6.5. El operador de un globo libre no tripulado pesado o mediano notificará a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo correspondiente el momento en que la operación ha concluido.

Apéndice 3

Tablas de niveles de crucero

1.1. Los niveles de crucero que han de observarse son los siguientes:

DERROTA (*)											
De 000° a 179°						De 180° a 359°					
Vuelos IFR			Vuelos VFR			Vuelos IFR			Vuelos VFR		
Nivel			Nivel			Nivel			Nivel		
FL	Pies	Metros	FL	Pies	Metros	FL	Pies	Metros	FL	Pies	Metros
010	1 000	300	—	—	—	020	2 000	600	—	—	—
030	3 000	900	035	3 500	1 050	040	4 000	1 200	045	4 500	1 350
050	5 000	1 500	055	5 500	1 700	060	6 000	1 850	065	6 500	2 000
070	7 000	2 150	075	7 500	2 300	080	8 000	2 450	085	8 500	2 600
090	9 000	2 750	095	9 500	2 900	100	10 000	3 050	105	10 500	3 200
110	11 000	3 350	115	11 500	3 500	120	12 000	3 650	125	12 500	3 800
130	13 000	3 950	135	13 500	4 100	140	14 000	4 250	145	14 500	4 400
150	15 000	4 550	155	15 500	4 700	160	16 000	4 900	165	16 500	5 050
170	17 000	5 200	175	17 500	5 350	180	18 000	5 500	185	18 500	5 650
190	19 000	5 800	195	19 500	5 950	200	20 000	6 100	205	20 500	6 250
210	21 000	6 400	215	21 500	6 550	220	22 000	6 700	225	22 500	6 850
230	23 000	7 000	235	23 500	7 150	240	24 000	7 300	245	24 500	7 450
250	25 000	7 600	255	25 500	7 750	260	26 000	7 900	265	26 500	8 100
270	27 000	8 250	275	27 500	8 400	280	28 000	8 550	285	28 500	8 700
290	29 000	8 850				300	30 000	9 150			
310	31 000	9 450				320	32 000	9 750			
330	33 000	10 050				340	34 000	10 350			
350	35 000	10 650				360	36 000	10 950			
370	37 000	11 300				380	38 000	11 600			
390	39 000	11 900				400	40 000	12 200			
410	41 000	12 500				430	43 000	13 100			
450	45 000	13 700				470	47 000	14 350			
490	49 000	14 950				510	51 000	15 550			

(*) Derrota magnética o, en zonas polares a latitudes de más de 70° y dentro de las prolongaciones de esas zonas que puedan prescribir las autoridades competentes, derrotas de cuadrícula definidas tomando como base una red de líneas paralelas al Meridiano de Greenwich superpuesta a una carta estereográfica polar en la cual la dirección hacia el Polo Norte se emplea como norte de la cuadrícula.

Apéndice 4

Clasificación de los espacios aéreos ATS — Servicios suministrados y requisitos de vuelo

[Hace referencia a SERA.6001 y SERA.5025 b)]

strada	Servicio suministrado	Limitación de velocidad (*)	Capacidad para la comunicación por radio obligatoria	Se requiere comunicación aeroterrestre bidireccional por voz	Sujeto a una autorización ATC
	Servicio de control de tránsito aéreo	No aplicable	Sí	Sí	Sí
	Servicio de control de tránsito aéreo	No aplicable	Sí	Sí	Sí
	Servicio de control de tránsito aéreo	No aplicable	Sí	Sí	Sí
	Servicio de control de tránsito aéreo	No aplicable	Sí	Sí	Sí
	1) Servicio de control de tránsito aéreo para separación de IFR 2) Información de tránsito VFR/VFR (y asesoramiento anticolisión, si se solicita)	250 nudos IAS por debajo de los 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Sí	Sí	Sí
	Servicio de control de tránsito aéreo, información de tránsito acerca de vuelos VFR (y asesoramiento anticolisión, si se solicita)	250 nudos IAS por debajo de los 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Sí	Sí	Sí
	IFR/VFR e información de tránsito VFR/VFR (y asesoramiento anticolisión, si se solicita)	250 nudos IAS por debajo de los 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Sí	Sí	Sí
	Servicio de control de tránsito aéreo y, en la medida de lo posible, información de tránsito acerca de vuelos VFR	250 nudos IAS por debajo de los 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Sí	Sí	Sí
	Información de tránsito, en la medida de lo posible	250 nudos IAS por debajo de los 3 050 m (10 000 ft) AMSL	No (**)	No (**)	No

strada	Servicio suministrado	Limitación de velocidad (*)	Capacidad para la comunicación por radio obligatoria	Se requiere comunicación aeroterrestre bidireccional por voz	Sujeto a una autorización ATC
edida de	Servicio de asesoramiento de tránsito aéreo; servicio de información de vuelo, si se solicita	250 nudos IAS por debajo de los 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Sí (***)	No (***)	No
	Servicio de información de vuelo, si se solicita	250 nudos IAS por debajo de los 3 050 m (10 000 ft) AMSL	No (**)	No (**)	No
	Servicio de información de vuelo, si se solicita	250 nudos IAS por debajo de los 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Sí (**)	No (**)	No
	Servicio de información de vuelo, si se solicita	250 nudos IAS por debajo de los 3 050 m (10 000 ft) AMSL	No (**)	No (**)	No

os 3 050 m (10 000 ft) AMSL, debe usarse el nivel de vuelo 100 en lugar de 10 000 ft.
ación aeroterrestre continua por voz y establecerán una comunicación en ambos sentidos, según sea necesario, por el canal de comunicaciones apropiado en RMZ.
s que participen en el servicio de asesoramiento. Los pilotos se mantendrán a la escucha de la comunicación aeroterrestre continua por voz y establecerán una comunicación
comunicaciones apropiado en RMZ.

Apéndice 5

REQUISITOS REFERENTES A LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

Especificaciones técnicas relativas a las observaciones e informes de aeronave mediante comunicación por voz

1. CONTENIDO DE LAS AERONOTIFICACIONES

1.1. **Aeronotificaciones especiales**

1.1.1. Estos son los datos que se incluirán en las aeronotificaciones especiales:

Indicador del tipo de mensaje

Sección 1 (Información de posición)

Identificación de la aeronave

Posición o latitud y longitud

Hora

Nivel o rango de niveles

Sección 3 (Información meteorológica)

Condición que suscite la emisión de una aeronotificación especial y que se seleccionará de la lista presentada en SERA.12005 a).

2. DISPOSICIONES ESPECIALES RELACIONADAS CON LA NOTIFICACIÓN DE CIZALLADURA DEL VIENTO Y CENIZA VOLCÁNICA

2.1. **Notificación de cizalladura del viento**

2.1.1. Cuando se notifiquen observaciones de la aeronave relativas a la cizalladura del viento encontrada durante las fases del vuelo de ascenso inicial y aproximación, se deberá incluir el tipo de aeronave.

2.1.2. Si se notificaron o pronosticaron condiciones de cizalladura del viento en las fases de ascenso inicial o aproximación pero no se encontraron dichas condiciones, el piloto al mando avisará a la dependencia de servicios de tránsito aéreo correspondiente lo antes posible, a menos que el piloto al mando tenga conocimiento de que dicha dependencia de servicios de tránsito aéreo ya ha sido avisada por una aeronave precedente.

2.2. **Notificación de actividad volcánica posterior al vuelo**

2.2.1. A la llegada de un vuelo a un aeródromo, el operador de la aeronave o un miembro de la tripulación de vuelo entregará sin dilación el informe cumplimentado de actividad volcánica a la oficina meteorológica del aeródromo, o si los miembros de la tripulación del vuelo recién llegado no tienen fácil acceso a dicha oficina, se procederá con el formulario cumplimentado según hayan convenido a nivel local la autoridad meteorológica y el operador de la aeronave.

2.2.2. El informe cumplimentado de la actividad volcánica que reciba una oficina meteorológica será transmitido sin dilación a la oficina de vigilancia meteorológica responsable de prestar servicio en la región de información de vuelo donde se haya observado dicha actividad volcánica.

Suplemento del ANEXO

Lista de diferencias aceptadas de común acuerdo que han de notificarse a la OACI de conformidad con el artículo 5 del presente Reglamento:

Anexo 2 de la OACI

Diferencias entre el presente Reglamento y las Normas internacionales incluidas en el anexo 2 (10ª edición, hasta la enmienda 42, incluida) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional

Diferencia A2-01	
Anexo 2 de la OACI Capítulo 3 3.2.2	Nueva disposición. En el apartado SERA.3210 b) del Reglamento de Ejecución (UE) nº 923/2012, se especifica lo siguiente: «b) *Toda aeronave que se dé cuenta de que la maniobrabilidad de otra aeronave está alterada le dará paso*».
Diferencia A2-02	
Anexo 2 de la OACI Capítulo 3 3.2.3.2. b)	En el apartado SERA.3215 b) 2) del Reglamento de Ejecución (UE) nº 923/2012, se especifica lo siguiente (con la adición del texto subrayado a la norma 3.2.3.2 b) del anexo 2 de la OACI): «2) *todas las aeronaves en el área de movimiento de un aeródromo, a no ser que estén paradas y debidamente iluminadas por otro medio, ostentarán luces con el fin de indicar las extremidades de su estructura, en la medida de lo posible*;»
Diferencia A2-03	
Anexo 2 de la OACI Capítulo 3 3.2.5. c) y d)	El apartado SERA.3225 del Reglamento de Ejecución (UE) nº 923/2012 difiere de la norma 3.2.5.c) y 3.2.5.d) del anexo 2 de la OACI, pues especifica que las letras c) y d) no se aplican a los globos: «c) salvo en el caso de los globos, harán todos los virajes hacia la izquierda al aproximarse para aterrizar y después del despegue, a menos que el ATC les indique u ordene lo contrario; d) salvo en el caso de los globos, aterrizarán o despegarán en la dirección del viento, a menos que por motivos de seguridad, configuración de la pista o por consideraciones de tránsito aéreo se determine que es preferible hacerlo en otra dirección.»
Diferencia A2-04	
Anexo 2 de la OACI Capítulo 3 3.3.1.2	La norma 3.3.1.2 del anexo 2 de la OACI se sustituye por el apartado SERA.4001 b) del Reglamento de Ejecución (UE) nº 923/2012. Las diferencias entre esa norma de la OACI y el presente Reglamento de la Unión son las siguientes: — en lo que se refiere a los vuelos VFR que tengan previsto cruzar fronteras internacionales, el Reglamento de la Unión [SERA.4001 b) 5)] difiere de la norma 3.3.1.2 e) del anexo 2 de la OACI, ya que se le añade el texto subrayado siguiente: «5) *cualquier vuelo a través de fronteras internacionales, a menos que los Estados interesados prescriban otra cosa*;» — en lo que se refiere a los vuelos VFR e IFR previstos de noche, se añade un requisito adicional al apartado SERA.4001 b) 6) del Reglamento de la Unión: «6) *cualquier vuelo nocturno, si sale de las proximidades de un aeródromo*.» Esta diferencia también se trata a continuación en la **Diferencia A2-06** para los vuelos VFR.
Diferencia A2-05	
Anexo 2 de la OACI Capítulo 3 3.2.2.4.	Nueva disposición. El apartado SERA.3210 c) 3) i) del Reglamento de Ejecución (UE) nº 923/2012 difiere de la norma 3.2.2.4. del anexo 2 de la OACI, ya que especifica que: «i) *Alcance entre planeadores. Un planeador que alcance a otro planeador podrá cambiar su rumbo hacia la derecha o hacia la izquierda*.»

Diferencia A2-06	
Anexo 2 de la OACI Capítulo 4 4.3	Nueva disposición. La norma 4.3 del anexo 2 de la OACI se sustituye por el apartado SERA.5005 c) del Reglamento de Ejecución (UE) nº 923/2012. La diferencia radica en que el Reglamento de Ejecución (UE) nº 923/2012 añade requisitos que permiten los vuelos VFR nocturnos, a saber: «c) *Cuando así lo prescriba la autoridad competente, los vuelos VFR nocturnos podrán autorizarse en las condiciones siguientes:* 1) *si sale de las proximidades de un aeródromo, se presentará un plan de vuelo de conformidad con SERA.4001 b) 6);* 2) *los vuelos establecerán y mantendrán una comunicación por radio bidireccional en el canal de comunicación ATS adecuado, en su caso;* 3) *se aplicarán las mínimas VMC de visibilidad y distancia de las nubes especificadas en la Tabla S5-1, excepto:* i) *si el techo de nubes es inferior a 450 m (1 500 ft),* ii) *salvo en el caso especificado en c) 4), no se aplicarán las disposiciones sobre visibilidad de vuelo reducida especificadas en la Tabla S5-1 a) y b),* iii) *en el espacio aéreo de clases B, C, D, E, F y G, a 900 m (3 000 ft) AMSL o por debajo, o a 300 m (1 000 ft) sobre el terreno, de ambos valores el mayor, el piloto mantendrá una vista continua de la superficie,* iv) *para los helicópteros en el espacio aéreo de clases F y G, a 900 m (3 000 ft) AMSL o por debajo, o a 300 m (1 000 ft) sobre el terreno, de ambos valores el mayor, la visibilidad de vuelo no será inferior a 3 km, siempre que el piloto mantenga una vista continua de la superficie, y si maniobran a una velocidad que dé oportunidad adecuada para observar el tránsito, o cualquier obstáculo, con el tiempo suficiente para evitar una colisión, y* v) *en terrenos montañosos, la autoridad competente podrá prescribir unas mínimas VMC de visibilidad y distancia de las nubes más altas.* 4) *podrá permitirse un techo de nubes y una distancia de las nubes más bajas que las especificadas en 3) para helicópteros en casos especiales, como vuelos médicos, operaciones de búsqueda y salvamento y extinción de incendios;* 5) *excepto cuando sea necesario para el despegue o el aterrizaje, o cuando lo autorice expresamente la autoridad competente, los vuelos VFR nocturnos se efectuarán a un nivel que no sea inferior a la altitud mínima de vuelo establecida por el Estado cuyo territorio se sobrevuela, o, en caso de que tal altitud mínima de vuelo no se haya establecido:* i) *sobre terreno elevado o en áreas montañosas, a un nivel de por lo menos 600 m (2 000 ft) por encima del obstáculo más alto que se halle dentro de un radio de 8 km con respecto a la posición estimada de la aeronave en vuelo;* ii) en cualquier otra parte distinta de la especificada en i), a un nivel de por lo menos 300 m (1 000 ft) por encima del obstáculo más alto que se halle dentro de un radio de 8 km con respecto a la posición estimada de la aeronave en vuelo.»
Diferencia A2-07	
Anexo 2 de la OACI Capítulo 4 4.6	La norma 4.6 del anexo 2 de la OACI se sustituye por el apartado SERA.5005 del Reglamento de Ejecución (UE) nº 923/2012, que introduce el criterio del franqueamiento de obstáculos siguiente: «f) *Excepto cuando sea necesario para el despegue o el aterrizaje, o cuando se tenga autorización de la autoridad competente, los vuelos VFR no se efectuarán:* 1) *sobre aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados, o sobre una reunión de personas al aire libre a una altura menor de 300 m (1 000 ft) sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de 600 m desde la aeronave;* 2) *en cualquier otra parte distinta de la especificada en 1), a una altura menor de 150 m (500 ft) sobre tierra o agua, o 150 m (500 ft) sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de 150 m (500 ft) desde la aeronave.*»
Diferencia A2-08	
Anexo 2 de la OACI Capítulo 3 3.8 y apéndice 2	Los términos «en peligro» de la parte 3.8 del capítulo 3 no se incluyen en el Derecho de la Unión, por lo que se amplía el ámbito de aplicación de las misiones de escolta a cualquier tipo de vuelo que solicite dicho servicio. Además, las disposiciones de las partes 1.1 a 1.3 inclusive del apéndice 2, así como las del adjunto A, no se incluyen en el Derecho de la Unión.

Anexo 11 de la OACI

Diferencias entre el presente Reglamento y las Normas internacionales incluidas en el anexo 11 (13ª edición, hasta la enmienda 47-B, incluida) y en el anexo 3 (17ª edición, hasta la enmienda 75, incluida) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Diferencia A11-01	
Anexo 11 de la OACI Capítulo 2 Apartado 2.25.5	El apartado SERA.3401 d) 1) del Reglamento de Ejecución (UE) nº 923/2012 difiere de la norma 2.25.5 del anexo 11 de la OACI, ya que especifica que: «*Las señales horarias se referirán al menos al minuto más próximo*.»
Diferencia A11-02	
Anexo 11 de la OACI Capítulo 2 Apartado 2.6.1	Posibilidad de exención. El apartado SERA.6001 del Reglamento de Ejecución (UE) nº 923/2012 autoriza a las aeronaves a superar el límite de velocidad de 250 nudos si lo aprueba la autoridad competente para tipos de aeronaves que, por razones técnicas o de seguridad, no puedan mantener esa velocidad.
Diferencia A11-03	
Anexo 11 de la OACI Capítulo 3	Nueva disposición. En el apartado SERA.8005 b) del Reglamento de Ejecución (UE) nº 923/2012, se especifica lo siguiente: «b) Las autorizaciones otorgadas por las dependencias de control de tránsito aéreo proporcionarán separación: 1) entre todos los vuelos en los espacios aéreos de clase A y B; 2) entre vuelos IFR en los espacios aéreos de clase C, D y E; 3) entre vuelos IFR y vuelos VFR en el espacio aéreo de clase C; 4) entre vuelos IFR y vuelos VFR especiales; 5) entre vuelos VFR especiales, a menos que la autoridad competente indique lo contrario; con la salvedad de que, cuando lo solicite el piloto de una aeronave y lo acepte el piloto de la otra aeronave y si así lo prescribe la autoridad competente para los casos incluidos en la letra b) anterior en los espacios aéreos de clase D y E, se puede autorizar un vuelo con sujeción al mantenimiento de su propia separación con respecto a una parte concreta del vuelo por debajo de los 3 050 m (10 000 ft) durante el ascenso o descenso, durante el día y en condiciones meteorológicas visuales.»
Diferencia A11-04	
Anexo 11 de la OACI Capítulo 3	En el apartado SERA.8015 del Reglamento de Ejecución (UE) nº 923/2012, se especifica lo siguiente (con el añadido del texto subrayado a la norma 3.7.3.1 del anexo 11 de la OACI): «e) Colación de autorizaciones y de información relacionada con la seguridad 1) La tripulación de vuelo colacionará al controlador de tránsito aéreo las partes relacionadas con la seguridad de las autorizaciones de control de tránsito aéreo (ATC) y las instrucciones que se transmitan por voz. Se colacionarán en todos los casos los siguientes elementos: i) autorizaciones de ruta ATC, ii) autorizaciones e instrucciones para entrar, aterrizar, despegar, mantenerse en espera a distancia, cruzar, realizar el rodaje y retroceder en cualquier pista, y iii) pista en uso, reglajes de altímetro, códigos SSR, canales de comunicación recién asignados e instrucciones de nivel, rumbo y velocidad, y iv) niveles de transición, bien emitidos por el controlador bien incluidos en las emisiones ATIS.»
Diferencia A11-05	
Anexo 11 de la OACI Capítulo 3	En el apartado SERA.8015 e) 2) del Reglamento de Ejecución (UE) nº 923/2012, se especifica lo siguiente (con el añadido del texto subrayado a la norma 3.7.3.1.1 del anexo 11 de la OACI): «2) Otras autorizaciones o instrucciones, incluidas las autorizaciones condicionales e instrucciones de rodaje, serán colacionadas o se acusará recibo de las mismas de forma que se indique claramente que se han comprendido y que se obedecerán.»

Diferencia A11-06	
Anexo 11 de la OACI Capítulo 3	Nueva disposición. En el apartado SERA.5010 del Reglamento de Ejecución (UE) nº 923/2012, se especifica lo siguiente: «**SERA.5010 VFR especial en zonas de control** Se puede autorizar a los vuelos VFR especiales a operar dentro de una zona de control, con sujeción a una autorización ATC. Excepto cuando la autoridad competente lo permita para helicópteros en circunstancias especiales (tales como vuelos médicos, operaciones de búsqueda y salvamento y extinción de incendios), se aplicarán las siguientes condiciones adicionales: a) por parte del piloto: 1) cielo despejado de nubes y con la superficie a la vista; 2) la visibilidad en vuelo no será inferior a 1 500 m o, para helicópteros, no inferior a 800 m; 3) a una velocidad de 140 nudos IAS o inferior para que sea posible observar otro tránsito y cualquier obstáculo a tiempo de evitar una colisión, y b) por parte del control de tránsito aéreo: 1) solo durante el día, a menos que la autoridad competente permita lo contrario; 2) la visibilidad en tierra no será inferior a 1 500 m o, para helicópteros, no inferior a 800 m; 3) el techo de nubes no será inferior a 180 m (600 ft).»
Diferencia A03-07	
Anexo 3 de la OACI Capítulo 5	Nueva disposición. En el apartado SERA.12005 del Reglamento de Ejecución (UE) nº 923/2012, se especifica lo siguiente: «b) Las autoridades competentes establecerán, según sea necesario, otras condiciones de las que deban informar todas las aeronaves cuando las encuentren u observen.»