DIFERENCIAS RESPECTO A LAS NORMAS, MÉTODOS RECOMENDADOS Y PROCEDIMIENTOS DE LA OACI
DIFFERENCES FROM ICAO STANDARDS, RECOMMENDED PRACTICES AND PROCEDURES

ANEXO 1 - Licencias al Personal

Capítulo 1

Las licencias de piloto comercial de primera clase y de radioperador de a bordo permanecen en vigor en España en las mismas condiciones y con las mismas atribuciones establecidas antes de su eliminación en el Anexo I.

Existe un sistema de otorgamiento de licencias para técnicos de mantenimiento de aeronaves basado en pruebas de evaluación y experiencia del candidato, manteniéndose en paralelo un sistema de autorizaciones al personal de mantenimiento en base a estar integrado en una organización de mantenimiento aprobada.

1.2.5 Para el mantenimiento en vigor de las licencias, es necesario acreditar un mínimo de experiencia realizada en los últimos 12 ó 24 meses.

Para el mantenimiento en vigor de la habilitación IFR de avión y helicóptero es necesario acreditar 4 horas de vuelo IFR en los últimos 12 meses.

1.2.5.2.1 Cuando el titular de una licencia de mecánico de a bordo haya cumplido los 40 años, el intervalo de 12 meses especificado en 1.2.5.2 se reducirá a 6 meses.

1.2.5.2.2 * Cuando el titular haya cumplido los 40 años, el intervalo de 24 meses especificado para las licencias de piloto privado, de piloto de planeador y de piloto de globo libre, se reducirá a 12 meses, y el intervalo de 12 meses especificado para las licencias de piloto comercial se reducirá a 6 meses.

* Método recomendado

1.2.5.2.6 España no contempla circunstancias en que puede aplazarse el reconocimiento médico.

Capítulo 2

2.1.3.2 España exige habilitación de tipo, para pilotos privados, en aeronaves de más de 1500 kg de peso máximo al despegue.

2.1.5.2 España establece requisitos adicionales para la obtención de la primera habilitación de tipo.

2.1.8.1 c) No se contempla la autorización específica para impartir instrucción de vuelo otorgada por el Estado contratante que expidió la licencia.

2.1.9.3 No se contempla este apartado. En cambio, se establece que el tiempo de vuelo como copiloto en líneas de transporte aéreo comercial se computará al 75% de su valor, excepto el realizado como capacitación en línea que lo será al 50%, y cuando se autorice una tripulación reforzada con dos copilotos en que se computará al 25%.

2.1.10 Los titulares de las licencias que hayan cumplido 60 años no podrán actuar como copiloto en servicios de transporte aéreo comercial.

2.2.1 Los alumnos pilotos para la obtención de la tarjeta correspondiente deberán acreditar el cumplimiento de los siguientes requisitos:

a) estar inscritos en un centro de formación aeronáutica autorizado para impartir la instrucción correspondiente;
b) poseer una evaluación médica de la clase correspondiente al título que desean obtener.

ANNEX 1 - Personnel Licensing

Chapter 1

The senior commercial pilot and flight radio operator licences remain in force in Spain under the same conditions and with the same privileges as those established before their elimination in Annex 1.

There is a licensing system for aircraft maintenance technicians based on assessment and experience tests of the candidates, together with a parallel system of maintenance personnel authorizations based on being part of an approved maintenance organization.

1.2.5 In order to maintain the validity of licences, it is necessary to prove a minimum amount of experience in the last 12 or 24 months.

In order to maintain the validity of the instrument rating - aeroplane and helicopter, it is necessary to prove 4 hours of IFR flights in the last 12 months.

1.2.5.2.1 When the holders of flight engineer licences have passed their 40th birthday, the 12 month interval specified in 1.2.5.2 will be reduced to 6 months.

1.2.5.2.2 * When the holders have passed their 40th birthday, the 24 month interval specified for the private pilot licence, glider pilot licence and free balloon pilot licence will be reduced to 12 months, and the 12-month interval specified for the commercial pilot licences will be reduced to 6 months.

* Recommended practice

1.2.5.2.6 Spain does not envisage any circumstances in which a medical examination may be deferred.

Chapter 2

2.1.3.2 Spain requires a type rating for private pilots in aircraft of a maximum take-off weight of over 1500 kg.

2.1.5.2 Spain establishes additional requirements for obtaining the first type rating.

2.1.8.1 c) The specific authorization to conduct flight instruction, granted by the Contracting State which issued the licence, is not envisaged.

2.1.9.3 This provision is not envisaged. Instead, it is established that the flight time as co-pilot on commercial air transport services will be calculated as 75 per cent of its value, except for that performed in line training, which will be 50 per cent, and when an augmented crew with two co-pilots is authorized, it will be calculated as 25 per cent.

2.1.10 Licence holders who have attained their 60th birthday cannot act as co-pilot on commercial air transport services.

2.2.1 In order to obtain the corresponding card, student pilots must prove compliance with the following requirements:

a) be enrolled in an aeronautical training centre authorized to conduct the corresponding instruction;
b) hold a Medical Assessment of the class corresponding to the qualification which they wish to obtain.

2.4.1 Se exigen además requisitos académicos.

2.4.3.1.1.1 d) Para que las atribuciones de la licencia de piloto comercial-avión puedan ejercerse de noche, 5 horas de vuelo nocturno, comprendidos 5 despegues y 5 aterrizajes como **piloto al mando**.

2.3.1 Se exigen además requisitos académicos.

2.3.2.1 Las atribuciones del titular de una licencia de piloto privado-helicóptero son actuar como piloto al mando o como copiloto en cualquier helicóptero que realice vuelos no remunerados.

2.8.1 Se exigen además requisitos académicos.

2.8.1.3.1.1 d) Para que las atribuciones de la licencia de piloto comercial-helicóptero puedan ejercerse de noche, 5 horas de vuelo nocturno, comprendidos 5 despegues y cinco aterrizajes como **piloto al mando**.

2.9.1 Se exigen además requisitos académicos.

2.11.1.2 Se exige haber realizado un mínimo de 200 horas como piloto al mando de una aeronave de la clase o categoría de aeronave y en las condiciones de vuelo en que se vaya a instruir.

Capítulo 4

4.4 Está en preparación la implantación de la licencia de controlador de tránsito aéreo.

4.4.1 Además de los requisitos constantes en este párrafo, en España se requiere que los aspirantes a una licencia de CTA estén en posesión de un título universitario oficial de diplomado o licenciado, o haber superado el primer ciclo completo de una carrera universitaria de grado superior.

También como requisito se exige que los aspirantes demuestren un conocimiento fluido de los idiomas castellano e inglés, hablados y escritos, sin que en la expresión oral se observe dificultad que pueda afectar negativamente a las radiocomunicaciones.

4.5.1 En España no existe la habilitación de control radar de precisión para la aproximación.

4.5.2.2.1 b) 3) Cuando esta experiencia se combine con la requerida para la obtención de una licencia, en cualquier caso, se requieren prácticas supervisadas por un período mínimo de tres meses.

4.6 En España no se otorgan licencias de encargado de operaciones de vuelo/despachador de vuelo.

4.7 La licencia de operador de estación aeronáutica no se implantará en España.

ANEXO 2 - REGLAMENTO DEL AIRE

Capítulo 1. Definiciones

Aeródromo. Área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

El término "aeródromo" en las disposiciones relativas a planes de vuelo y mensajes ATS incluirá también emplazamientos distintos a los definidos como aeródromos, pero que puedan ser utilizados por algunos tipos de aeronaves, como helicópteros o globos.

2.4.1 There are also academic requirements.

2.4.3.1.1.1 d) If the privileges of the commercial pilot licence-aeroplane are to be exercised at night, 5 hours of night flight time, including 5 take-offs and 5 landings as **pilot-in-command**.

2.3.1 There are also academic requirements.

2.3.2.1 The privileges of the holder of the private pilot licence-helicopter are to operate as pilot-in-command or as co-pilot in any helicopter engaged in non-revenue flights.

2.8.1 There are also academic requirements.

2.8.1.3.1.1 d) If the privileges of the commercial pilot licence-helicopter are to be exercised at night, 5 hours of night flight time, including 5 take-offs and 5 landings as **the pilot at the controls**.

2.9.1 There are also academic requirements.

2.11.1.2 A minimum of 200 hours is required as the pilot at the controls of an aircraft of the class and/or category of aircraft and under the flight conditions in which the pilot is going to conduct instruction.

Chapter 4

4.4 Preparations are being made for the introduction of the air traffic controller licence.

4.4.1 In addition to the constant requirements in this paragraph, Spain requires that applicants for an ATC licence be in possession of a university degree of diplomado or licenciado or have passed the first full year of a higher-degree university course.

Applicants are also required to demonstrate fluency in spoken and written Spanish and English without any difficulty being observed in oral expression which could adversely affect radio communications.

4.5.1 There is no approach precision radar control rating in Spain.

4.5.2.2.1 b) 3) Even if this experience is combined with that required to obtain a licence, in any case supervised practice is required for a minimum of three months.

4.6 Flight operations officer/flight dispatcher licences are not issued in Spain.

4.7 The aeronautical station operator licence will not be implemented in Spain.

ANNEX 2 - RULES OF THE AIR

Chapter 1. Definitions

Aerodrome. A defined area on land or water (including any buildings, installations and equipment) intended to be used either wholly or in part for the arrival, departure and surface movement of aircraft.

The term "aerodrome" as referred to in flight plan and ATS messages provisions will also include sites different as those defined as aerodromes, which may be used by some types of aircraft, as helicopters and balloons.

Servicio de tránsito aéreo. 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) y servicio de información de vuelo de aeródromo.

Air traffic service. A generic term meaning variously, flight information service, alerting service, air traffic advisory service, air traffic control service (area control service, approach control service or aerodrome control service) and aerodrome flight information service.

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, a una oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo o a una dependencia AFIS.

Air traffic services unit. A generic term meaning variously, air traffic control unit, flight information centre, air traffic services reporting office or a AFIS unit.

Aerovía. Área de control o parte de ella dispuesta en forma de corredor y equipada con radioayudas para la navegación.

Airway. A control area or portion thereof established in the form of a corridor and equipped with air navigation aids.

Capítulo 3. Reglas Generales

3.1.8 Vuelos en formación

1. Vuelos en formación de aeronaves no militares.

   Las aeronaves no volarán en formación excepto mediante arreglo 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 ATS competentes.

   Estas condiciones incluirán las siguientes:

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

   b) 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 periodos 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

   c) 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.

2. Vuelos en formación de aeronaves militares.

   a) Las aeronaves militares podrán efectuar sus vuelos en formación en circulación aérea general (CAG) y circulación aérea operativa (CAO). Se considerará formación cuando así conste en el plan de vuelo o lo comunique a las dependencias de control de tránsito aéreo el jefe de la misma. Los tipos de formación figuran en el apartado e).

   b) Las aeronaves que vuelen en formación como consecuencia de la misión asignada deberán hacerlo de acuerdo con las normas y procedimientos establecidos al efecto.

   c) A efectos de formalización de plan de vuelo se hará constar el número de aviones y niveles de vuelo que se solicita ocupar.

   d) En vuelo, el jefe de Formación o piloto líder comunicará el tipo de formación, número de aviones, distancia a la que vuelan los aviones entre sí y niveles de vuelo ocupados, así como los posibles cambios, a las dependencias de control de tránsito aéreo.

   e) Tipos de formación.

Chapter 3. General Rules

3.1.8 Formation flights

1. Formation flights of non-military aircraft.

   No aircraft shall be flown in formation except by pre-arrangement among the pilots-in-command of the aircraft taking part in the flight and, for formation flight in controlled airspace, in accordance with the conditions prescribed by the appropriate ATS authority(ies).

   These conditions shall include the following:

   a) the formation operates as a single aircraft with regard to navigation and position reporting;

   b) separation between aircraft in the flight shall be the responsibility of the flight leader and the pilots-in-command of the other aircraft in the flight, and shall include periods of transition when aircraft are manoeuvring to attain their own separation within the formation and during join-up and breakaway; and

   c) a distance not exceeding 1 km (0.5 NM) laterally and longitudinally and 30 m (100 ft) vertically from the flight leader shall be maintained by each aircraft.

2. Formation flights of military aircraft.

   a) Military aircraft may accomplish their formation flights in general air traffic (CAG) and operative air traffic (CAO). A formation will be considered as such when it is so stated in the flight plan or so communicated to the air traffic control units by the formation leader. The different types of formations are described in item e).

   b) Aircraft flying in formation as a consequence of the mission assigned shall do so by complying with the regulations and procedures established for this purpose.

   c) For flight plan filing purposes the number of aircraft and flight levels requested to be occupied must be stated.

   d) In flight, the chief of the formation or the leader pilot shall communicate the type of formation, number of aircraft, distance at which aircraft are flying among them and flight levels occupied, as well as possible changes, to the air traffic control units.

   e) Types of formation.

IMPLICAN ESTAR A LA VISTA / IMPLIES TO BE IN SIGHT	CERRADA *(1)*	CLOSE *(1)*
	TÁCTICA *(2)*	SPREAD *(2)*
	RUTA (Abierta) *(3)*	ROUTE (Open) *(3)*
IMPLICA CONTACTO RADAR CON LA AERONAVE QUE LE PRECEDE / IMPLIES RADAR CONTACT WITH THE PRECEDING AIRCRAFT	RADAR *(4)*	SNAKE *(4)*

(1) Las aeronaves están muy próximas entre sí. La separación entre ellas depende del tipo de aeronave, normalmente un fuselaje/una envergadura, volando en diferentes planos horizontales separados verticalmente con salida para los extremos de las alas.

(2) Depende de la misión. Ocupan normalmente un solo nivel de vuelo, pudiendo ocupar dos niveles dependiendo del tipo de formación y el número de aeronaves que la componen.

(3) Se utiliza principalmente para no fatigar a las tripulaciones en viajes o en vuelos de mucha duración. La distancia es aquella que permite a las tripulaciones controlar la navegación, mantener la integridad de la formación y vigilar el espacio aéreo para evitar una colisión. La separación máxima de cada elemento, respecto al piloto líder, es 1 NM lateral o longitudinalmente y 100 ft verticalmente.

(4) La separación entre aeronaves se determina mediante el empleo del radar de a bordo excepto en las maniobras de despegue y aterrizaje. Todas las aeronaves ocupan el mismo nivel de vuelo y la separación oscila según el tipo de radar de las aeronaves pudiendo alcanzar una distancia de 7 NM (12 km).

(1) Aircraft are very close to each other. The separation among them depends on the type of aircraft, usually a fuselage/a wingspan, flying at different horizontal levels vertically separated and with a way out for the tip of the wings.

(2) Depending on the mission. Usually occupying one flight level, with the possibility to occupy two levels dependent on the type of formation and the number of aircraft involved.

(3) It is mainly used to alleviate flight crew fatigue on trips or flights of long duration. The distance is that which permits flight crews to have navigation under control, maintain the integrity of the formation and watch the airspace to avoid a collision. The maximum separation of each element, with regard to the leader pilot, is 1 NM lateral or longitudinal and 100 ft vertical.

(4) The separation among aircraft is determined by the use of on-board radar except in take off and landing manoeuvres. All aircraft occupy the same flight level and the separation ranges depending on the type of radar carried in the aircraft, being able to attain a distance of 7 NM (12 km).

3.3.1 Presentación de un plan de vuelo

3.3.1.2 Se presentará un plan de vuelo antes de realizar:

a) cualquier vuelo IFR o parte del mismo;

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

c) cualquier vuelo VFR que requiera el suministro de servicios de información de vuelo, de alerta y de búsqueda y salvamento;

d) cualquier vuelo VFR dentro de áreas designadas, o a lo largo de rutas designadas, cuando así lo requiera la autoridad ATS 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;

e) todo vuelo VFR a través de fronteras internacionales;

f) cualquier vuelo VFR nocturno;

Podrán constituir excepción a dicha regla:

i) los vuelos militares en misiones tácticas o de defensa aérea,

ii) los vuelos de búsqueda y salvamento en misiones de urgencia y

iii) los vuelos expresamente autorizados por la autoridad competente.

Los vuelos exceptuados de presentar un plan de vuelo relacionados en i), ii) y iii) se realizarán conforme a las reglas de vuelo por instrumentos o a las reglas de vuelo visual, según se acuerde en cada caso con las dependencias de los servicios de tránsito aéreo.

La expresión "plan de vuelo" se aplica a la información acerca de los conceptos contenidos en la descripción del plan de vuelo, que comprenda la totalidad o parte de la ruta de vuelo y, en los supuestos exceptuados, a la información que se exige cuando se trata de obtener autorización para una parte secundaria de un vuelo, como podría ser si se quisiera cruzar una aerovía, despegar de un aeródromo controlado o aterrizar en él.

Nota: No será necesaria la presentación de plan de vuelo para el vuelo VFR en aeródromos no controlados y en espacio aéreo clases E, F y G, a menos que se cruce una frontera internacional o que la autoridad ATS competente lo requiera para evitar la posible necesidad de interceptación o que el piloto solicite servicios de tránsito aéreo.

3.3.1 Submission of a flight plan

3.3.1.2 A flight plan shall be submitted prior to operating:

a) any IFR flight or portion thereof;

b) any VFR flight or portion thereof to be provided with air traffic control service;

c) any VFR flight to be provided with flight information, alerting and search and rescue services;

d) any VFR flight within designated areas, or along designated routes, when so required by the appropriate ATS authority to facilitate coordination with military units or with air traffic services units in adjacent States, in order to avoid the possible need for interception for the purpose of identification;

e) any VFR flight across international borders;

f) any night VFR flight;

It may constitute an exception to this rule:

i) military flights in tactical or air defence missions,

ii) search and rescue flights in emergency missions and

iii) flights expressly authorized by the appropriate authority.

Flights exempted from submitting a flight plan described in i), ii) and iii) shall be accomplished in accordance with the instrument flight rules or visual flight rules, depending on what it is agreed in each case with the air traffic services units.

The term "flight plan" is used to mean information on all items comprised in the flight plan description, covering the whole route of a flight or portion thereof and, in the exempted cases, to the information required when the purpose is to obtain clearance for a minor portion of a flight, such as it may be to cross an airway, to take off from or land at a controlled aerodrome.

Note: Submission of a flight plan is not needed for VFR flights at non-controlled aerodromes and in air space classes E, F and G, unless an international border is crossed or the appropriate ATS authority requires so in order to avoid the possible need for interception or the pilot requires air traffic services.

3.3.1.3 El plan de vuelo se presentará antes de la salida a una oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo o a una unidad IFPS (IFPU) en los casos que se especifican en las publicaciones de información aeronáutica, 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.

3.3.1.4 A menos que la autoridad ATS competente prescriba otra cosa, se presentará un plan de vuelo para un vuelo al que haya de suministrarse servicios de tránsito aéreo con la antelación que se indica a continuación:

A) Presentación del plan de vuelo antes de la salida:
1) Vuelo IFR desde aeródromo no controlado:
a) antes de la salida si sólo solicita servicio de información de vuelo y alerta;
b) por lo menos 3 horas antes de la EOBT si solicita servicio de control o de asesoramiento de tránsito aéreo y está sujeto a control de afluencia;
c) por lo menos 60 minutos antes de la EOBT si solicita servicio de control o de asesoramiento de tránsito aéreo y no está sujeto a control de afluencia.
2) Vuelo VFR desde aeródromo no controlado:
a) antes de la salida si sólo solicita servicio de información de vuelo y alerta;
b) por lo menos 60 minutos antes de la EOBT si solicita servicio de control de tránsito aéreo.
3) Vuelo IFR desde aeródromo controlado:
a) por lo menos 3 horas antes de la EOBT si el vuelo está sujeto a control de afluencia;
b) por lo menos 60 minutos antes de la EOBT si el vuelo no está sujeto a control de afluencia.
4) Vuelo VFR desde aeródromo controlado:
a) por lo menos 60 minutos antes de la EOBT si sale de un aeródromo con servicio H24;
b) por lo menos 30 minutos antes de la EOBT si sale de un aeródromo sin servicio H24.

B) Presentación del plan de vuelo durante el vuelo:
1) En cualquier momento, si se solicita servicio de información de vuelo y alerta.
2) Si se solicita servicio de control o de asesoramiento de tránsito aéreo, se presentará el plan de vuelo en el 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:
a) al punto previsto de entrada en un área de control o en un área con servicio de asesoramiento; o
b) al punto de cruce con un aerovía o con una ruta con servicio de asesoramiento.

Nota. En este caso los vuelos IFR podrían sufrir retraso en vuelo, sobre todo si estuvieran sujetos a control de afluencia.

3.3.2 Contenido del plan de vuelo

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

- Identificación de aeronave
- Reglas de vuelo y tipo de vuelo
- Número y tipo(s) de aeronave(s) y categoría de estela turbulenta
- Equipo
- Aeródromo de salida *(1) (4)*
- Hora prevista de fuera calzos *(2)*
- Velocidad(es) de crucero *(5)*

3.3.1.3 A flight plan shall be submitted before departure to an air traffic services reporting office or to an IFPS unit (IFPU) for those cases stated in aeronautical information publications or, during flight, transmitted to the appropriate air traffic services unit or air-ground control radio station, unless arrangements have been made for the submission of repetitive flight plans.

3.3.1.4 Unless otherwise prescribed by the appropriate ATS authority, a flight plan for a flight to be provided with air traffic services shall be submitted in advance as follows:

A) Submission of a flight plan before departure:
1) IFR flight from a non-controlled aerodrome:
a) before departure if only flight information and alert services are requested;
b) at least 3 hours before the EOBT if air traffic control or advisory service is requested and is subject to flow control;
c) at least 60 minutes before the EOBT if air traffic control or advisory service is requested and is not subject to flow control.
2) VFR flight from a non-controlled aerodrome:
a) before departure if only flight information and alert service is requested;
b) at least 60 minutes before the EOBT if air traffic control service is requested.
3) IFR flight from a controlled aerodrome:
a) at least 3 hours before the EOBT if the flight is subject to flow control;
b) at least 60 minutes before the EOBT if the flight is not subject to flow control.
4) VFR flight from a controlled aerodrome:
a) at least 60 minutes before the EOBT if departing from an aerodrome with H24 service;
b) at least 30 minutes before the EOBT if departing from an aerodrome without H24 service.

B) Submission of a flight plan during flight:
1) At any time, if flight information and alert service is requested.
2) If air traffic control or advisory service is requested, the flight plan shall be submitted at a time which will ensure its receipt by the appropriate air traffic services unit at least 10 minutes before the aircraft is estimated to reach:
a) the intended point of entry into a control area or advisory area; or
b) the point of crossing an airway or advisory route.

Note. In this case IFR flights may suffer in-flight delays, especially if subject to flow control.

3.3.2 Contents of a flight plan

A flight plan shall comprise information regarding such of the following items as are considered relevant by the appropriate ATS authority:

- Aircraft identification
- Flight rules and type of flight
- Number and type(s) of aircraft and wake turbulence
- Equipment
- Departure aerodrome *(1) (4)*
- Estimated off-block time *(2)*
- Cruising speed(s) *(5)*

- Nivel(es) de crucero
- Ruta que ha de seguirse *(3)*
- Aeródromo de destino y duración total prevista *(4)*
- Aeródromo(s) de alternativa *(4)*
- Autonomía
- Número total de personas a bordo
- Equipo de emergencia y de supervivencia
- Otros datos

(1) En los planes de vuelo presentados durante el vuelo, la información suministrada respecto a este concepto será una indicación del lugar de donde puede obtenerse, en caso necesario, la información suplementaria relativa al vuelo.

(2) En los planes de vuelo presentados durante el vuelo, la información que se ha de suministrar respecto a este concepto será la hora sobre el primer punto de la ruta a que se refiere el plan de vuelo.

(3) En la FIR/UIR Canarias, siempre que sea posible, se autorizarán los vuelos directos entre los puntos intermedios o terminales de la red de rutas AFI ATS. En este caso, los informes sobre el progreso del vuelo se referirán a los puntos importantes que definen la ruta básica.

(4) El término "aeródromo" en los planes de vuelo incluye también emplazamientos distintos a los definidos como aeródromos, pero que pueden ser utilizados por algunos tipos de aeronave, como helicópteros o globos.

(5) Para operaciones con aeronaves de turborreacción que se proyectan realizar a nivel de vuelo 250 o por encima dentro de la FIR Canarias, el número de Mach que se prevé utilizar se especificará en la casilla 15 del plan de vuelo.

- Cruising level(s)
- Route to be followed *(3)*
- Destination aerodrome and total estimated elapsed time *(4)*
- Alternate aerodrome(s) *(4)*
- Fuel endurance
- Total number of persons on board
- Emergency and survival equipment
- Other information

(1) For flight plans submitted during flight, the information provided in respect of this item will be an indication of the location from which supplementary information concerning the flight may be obtained, if required.

(2) For flight plans submitted during flight, the information to be provided in respect of this item will be the time over the first point of the route to which the flight plan relates.

(3) In Canarias FIR/UIR, as far as possible, direct flights will be authorized between intermediate or terminal points of the ATS AFI route network. In this case, the monitoring reports of the flight will be referred to the significant points which define the basic route.

(4) The term "aerodrome" where used in the flight plan also covers sites other than those defined as aerodromes, but which may be used by certain types of aircraft as helicopters and balloons.

(5) For operations with turbo jet aircraft which are planned to take place at flight level 250 or above within Canarias FIR, the expected Mach number to be used will be specified in item 15 of the flight plan.

3.3.5 Expiración del plan de vuelo

3.3.5.3 Cuando no haya dependencia de los servicios de tránsito aéreo en el aeródromo de llegada, el aviso de llegada se dará, cuando se requiera, lo antes posible después de aterrizar y por los medios más rápidos de que se disponga, a la dependencia más cercana del control de tránsito aéreo o, si así se especifica en las publicaciones de información aeronáutica, a la estación aeronáutica que sirva a la dependencia ATS encargada de la FIR en la cual opere la aeronave o a una oficina de notificación ATS designada.

3.3.5.4 Cuando se sepa que los medios de comunicación en el aeródromo de llegada son inadecuados y no se disponga en tierra de otros medios para el despacho de mensajes de llegada, la aeronave transmitirá inmediatamente antes de aterrizar, por radio si es posible, un mensaje similar al de un informe de llegada, cuando se requiera tal aviso. Esta transmisión se hará a una oficina de notificación ATS designada o a la estación aeronáutica que sirva a la dependencia ATS encargada de la FIR en la cual opere la aeronave, según se especifique en las publicaciones de información aeronáutica.

3.3.5 Closing of a flight plan

3.3.5.3 When no air traffic services unit exists at the arrival aerodrome, the arrival report, when required, shall be made as soon as practicable after landing and by the quickest means available to the nearest air traffic control unit or, if so specified in the aeronautical information publications, to the aeronautical station serving the ATS unit in charge of the FIR in which the aircraft is operated or to the ATS reporting office assigned.

3.3.5.4 When communication facilities at the arrival aerodrome are known to be inadequate and alternate arrangements for the handling of arrival reports on the ground are not available, the aircraft, prior to landing, shall immediately transmit, by radio if practicable, a message comparable to an arrival report, where such a report is required. This transmission shall be made to the ATS reporting office assigned or to the aeronautical station serving the ATS unit in charge of the FIR in which the aircraft is operated, as specified in the aeronautical information publications.

Capítulo 4. Reglas de Vuelo Visual

4.8 Los vuelos VFR observarán las disposiciones de 3.6:

a) cuando se realicen en el espacio aéreo de Clases B, C y D;

b) cuando formen parte del tránsito de aeródromo en aeródromos controlados; o

c) cuando operen con carácter de vuelos VFR especiales.

En las FIR/UIR Canarias, además, los vuelos VFR que deban efectuarse en el interior de una zona de control establecida en un aeródromo destinado a vuelos internacionales, y en las partes especificadas del área de control terminal correspondiente, deberán:

Chapter 4. Visual Flight Rules

4.8 VFR flights shall comply with the provisions of 3.6:

a) when operated within Classes B, C and D airspace;

b) when forming part of aerodrome traffic at controlled aerodromes; or

c) when operated as special VFR flights.

In Canarias FIR/UIR, in addition, VFR flights which must operate within a control area established in an aerodrome intended for international flights, and in the specified portions of the corresponding terminal control area, shall:

1) disponer de emisores-receptores de radiocomunicaciones;

2) obtener autorización de la dependencia ATC correspondiente; y

3) notificar su posición, cuando se les solicite.

La expresión "partes especificadas del área de control terminal correspondiente" pretende abarcar, por lo menos, aquellas partes utilizadas por los vuelos internacionales IFR para los procedimientos de aproximación, espera, salida y procedimientos de atenuación del ruido.

1) have available radio communications transmitters-receivers;

2) obtain clearance from the appropriate ATC unit; and

3) report their position, when so required.

The term "specified portions of the corresponding terminal control area" pretends to cover, at least, those portions used by international IFR flights in the approach, holding, departure and noise abatement procedures.

ANEXO 3 - Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea Internacional

Capítulo 4

4.3.2 a) No se emiten informes ordinarios locales. En los aeródromos con control de salidas y llegadas, el controlador de tránsito aéreo proporciona verbalmente información sobre los siguientes factores, como mínimo: viento, temperatura del aire, temperatura del punto de rocío y reglaje QNH de altímetro.

Existe un servicio automático de información del área de la terminal para los aeropuertos internacionales españoles, que se transmite en inglés en frecuencias VHF para las aeronaves que llegan y salen. Se trasmite la siguiente información: viento, visibilidad y alcance visual en la pista (RVR), tiempo presente, nubes y visibilidad vertical (cuando corresponde), temperatura del aire y temperatura del punto de rocío, reglaje QNH del altímetro, pronósticos de tendencia (cuando corresponde) e información sobre fenómenos significativos en las zonas de aproximación del aeródromo.

4.4.2 a) No se emiten informes especiales locales.

Capítulo 6

6.3.3 Normalmente, los SPECI no se acompañan de pronósticos de tendencia.

Capítulo 7

7.3.1 Normalmente no se emiten avisos de aeródromo para los aeropuertos de las Islas Canarias.

7.4.1 Los avisos de cizalladura del viento observada transmitidos a las aeronaves serán los que hayan comunicado previamente otras aeronaves a los centros de control de tránsito aéreo.

No se emitirán pronósticos de aviso de cizalladura del viento.

ANEXO 4 - Cartas Aeronáuticas

Capítulo 2

2.4 Los símbolos que se utilizan difieren de los de la OACI. Los símbolos empleados se encuentran en en el AIP-España, parte GEN 2.3.

Capítulo 4

4.2.1 * No se proporciona.

Capítulo 5

5.2 No se proporciona.

Capítulo 8

Las cartas TMA que incluyen más de un aeródromo pueden encontrarse en la sección ENR 6 de la AIP y no en la parte AD de la AIP.

ANNEX 3 - Meteorological Service for International Air Navigation

Chapter 4

4.3.2 a) Local routine reports are not issued. At aerodromes with departure and arrival control, the air traffic controller verbally provides information on at least the following: wind, temperature and dew-point temperature, and QNH altimeter setting.

There is an automatic terminal area information service for Spanish international airports which broadcasts in English on VHF frequencies for arriving and departing aircraft. The following information is broadcast: wind, visibility and runway visual range (RVR), present weather, cloud and vertical visibility, when applicable, temperature and dew-point temperature, QNH altimeter setting, trend forecasts when applicable, and information on significant phenomena in the approach areas of the aerodrome.

4.4.2 a) Local special reports are not issued.

Chapter 6

6.3.3 Normally, SPECIs will not be accompanied by trend forecasts.

Chapter 7

7.3.1 Aerodrome warnings are not normally issued for airports of the Canary Islands.

7.4.1 Observed wind shear warnings issued to aircraft will be those which have previously been communicated to air traffic control centres by other aircraft.

Forecast wind shear warnings will not be issued.

ANNEX 4 - Aeronautical Charts

Chapter 2

2.4 The symbols used differ from those of ICAO. The symbols used can be found in AIP-España, part GEN 2.3.

Chapter 4

4.2.1 * Not provided.

Chapter 5

5.2 Not provided.

Chapter 8

TMA charts which include more than one aerodrome can be found in the ENR 6 section of the AIP and not in the AD part of the AIP.

Capítulo 16

16.2.1 No se proporciona.

Capítulo 18

18.2 * No se proporciona.

Capítulo 19

19.2 * No se proporciona.

Capítulo 20

20.2 No se proporciona.

Capítulo 21

21.2 * Este tipo de carta no se publica. La AIP de España publica la carta de guía vectorial radar en lugar de la carta de altitud mínima radar.

* Método recomendado

Chapter 16

16.2.1 Not provided.

Chapter 18

18.2 * Not provided.

Chapter 19

19.2 * Not provided.

Chapter 20

20.2 Not provided.

Chapter 21

21.2 * This kind of chart is not published. The Spanish AIP publishes the radar vectoring chart (RAD) instead of the radar minimum altitude chart.

* Recommended practice

ANEXO 6 - OPERACIÓN DE AERONAVES

Parte I - Transporte Aéreo Comercial Internacional- Aviones

Capítulo 3

3.3.1 España no ha culminado todavía el establecimiento de un Programa Estatal de Seguridad Operacional conforme a lo requerido por los Anexos de OACI. El proceso para su establecimiento está en marcha, y su estado actual se describe a continuación:

Siguiendo las indicaciones del Documento 9859 de OACI, Manual de Gestión de la Seguridad Operacional, España ha llevado a cabo un análisis de carencias del nivel de seguridad existente. Este análisis ha permitido detectar determinados elementos que requieren de una disposición con rango de ley para llevarlos a la práctica. Junto a ellos, se consideró adecuado incluir en esa disposición la propia definición del Programa, así como los instrumentos mediante los cuales se materializará.

Así pues, se decidió tramitar una modificación a la vigente ley 21/2003, de Seguridad Aérea. El Consejo de Ministros acordó, en su reunión del 26 de marzo de 2010, remitir a las Cortes Generales proyecto de ley por el que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. Los elementos contenidos en ese proyecto son:

- Establecimiento del Programa y de su mecanismo de aprobación formal, por acuerdo del Consejo de Ministros.
- Organismos públicos vinculados por el programa, y referencia a futuro desarrollo reglamentario para el establecimiento de los mecanismos de coordinación entre ellos, así como para la definición de los sujetos privados obligados por el programa, y el alcance de las obligaciones de todos ellos.
- Obligación de los proveedores de servicios de establecer sistemas de gestión de la seguridad operacional, conforme a la normativa vigente, elementos que debe contener ese sistema y obligación de acordar los objetivos de mejora de la seguridad con los organismos públicos gestores del Programa.
- Designación de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) entidad competente para coordinar la implantación y ejecución del Programa, así como para el seguimiento del cumplimiento de los objetivos de seguridad operacional fijados en él.
- Obligación (sujeta a sanciones en caso de incumplimiento) de los proveedores de servicios de facilitar a los organismos públicos a cargo del Programa la información que se les requiera en el marco del mismo, y en particular de la que permita determinar el grado de cumplimiento de los objetivos de seguridad operacional.

ANNEX 6 - OPERATIONS OF AIRCRAFT

Part I - International Commercial Air Transport - Aeroplanes

Chapter 3

3.3.1 Spain has not yet achieved the establishment of an Operational Safety State Programme in compliance with the requirements in ICAO annexes. The process is underway, and its current state is described below:

Following the guidelines contained in ICAO Document 9859, Safety Management Manual (SMM), Spain has carried out an analysis of existing safety level lacks. This analysis has permitted the detection of determined elements which require a provision by law to be enforced. It has also been considered adequate to include together with such provision the definition of the Programme, as well as all instruments through which it will be accomplished.

Therefore, it was decided to arrange a modification for the Air Safety law 21/2003 in force. The Cabinet agreed on its 26th March, 2010 meeting, to convey a bill to the Parliament by which the Operational Safety State Programme for Civil Aviation is established and the Air Safety law 21/2003, of 7th of July, is modified. The elements contained in this proyect are:

- Establishment of the Programme and of its procedure for formal approval, by agreement of the Cabinet.
- Public organizations linked by the programme, and reference to future development rules for the establishment of coordination procedures amongst them, as well as for defining the private entities obliged by the programme, and the scope of the obligations to be fulfilled by all of them.
- Obligation by service providers to establish operational safety management systems, in accordance with current regulations, elements which said system must contain and obligation to agree upon safety improvement objectives with the public management organizations involved in the Programme.
- Designation of the Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) as the competent entity to coordinate the implementation and execution of the Programme, as well as monitoring the compliance with the operational safety objectives laid down in it.
- Obligation (subject to sanctions if unfulfilled) by service providers to supply public organizations in charge of the Programme with the information required within such framework, and specifically that which permits to determine the level of compliance with the operational safety objectives.

- Obligación (sujeta a sanciones en caso de incumplimiento) de cumplir los compromisos de mejora de la seguridad adquiridos con los organismos públicos gestores del Programa.
- Protección de la información facilitada por los proveedores de servicios en el marco del Programa, a la que se da el carácter de reservada.
- Refuerzo de la protección de los notificantes de sucesos o deficiencias.

Por otra parte, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea está preparando, para su tramitación una vez que entre en vigor la mencionada modificación legislativa, un proyecto de Real Decreto con su desarrollo reglamentario, así como un proyecto de Acuerdo del Consejo de Ministros que incluye el contenido del Programa y su aprobación.

El Real Decreto incluirá:

- El procedimiento para la tramitación y aprobación del Programa y su revisión.
- Las Administraciones Públicas y demás sujetos del sector público y privado obligados por el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil, y el alcance de sus obligaciones.
- Los mecanismos de coordinación entre los sujetos del sector público civil y militar, con competencias en seguridad operacional de la aviación civil o que incidan en ella, y los órganos competentes para la investigación técnica de accidentes e incidentes de aviación civil.

El Acuerdo del Consejo de Ministros materializará la aprobación del Programa, e incluirá:

- La política de seguridad operacional del Estado.
- Los elementos del Programa Estatal de Seguridad Operacional, incluyendo los organismos responsables de cada elemento y la manera en que se implanta en la práctica.
- Referencia a la elaboración de planes de acción como mecanismo de mejora de la seguridad operacional.
- Referencia al mecanismo de tramitación de los objetivos de seguridad operacional del Estado: propuesta, aprobación, periodicidad de su actualización.
- Referencia a la dotación de recursos humanos y financieros para su puesta en práctica.
- Referencia a la creación de los comités o foros que resulten necesarios para el seguimiento de los proveedores de servicios.

Además, ciertos elementos del Programa se encuentran ya en funcionamiento, como la investigación independiente de accidentes e incidentes graves, un sistema de notificación de sucesos confidencial y obligatorio, que admite igualmente notificaciones voluntarias, un programa de indicadores de seguridad con las compañías aéreas, los aeropuertos y un comité de seguridad de operadores aéreos que contiene elementos de gestión del riesgo al decidir sobre el nivel de supervisión aplicado en función de la información disponible sobre seguridad.

Por último, en lo que respecta al Programa Estatal de Seguridad Operacional, dado que en el marco institucional de la Unión Europea hay una serie de competencias sobre seguridad operacional que han sido centralizadas y otras que requieren de la interacción entre la Comisión Europea, la Agencia Europea de Seguridad Aérea y los Estados miembros, se encuentra en preparación un Programa Europeo de Seguridad Aérea, que reflejará la manera en que se ejercen tales competencias.

3.3.2 Todavía no ha culminado el proceso para establecer el nivel aceptable de seguridad operacional.

España ha establecido un sistema de indicadores de la seguridad operacional con la colaboración voluntaria de los Operadores Aéreos de Transporte Aéreo Comercial y los Gestores Aeroportuarios, posteriormente dicho sistema se

- Obligation (subject to sanctions if unfulfilled) of complying with the safety improvement compromises acquired with public organizations managing the Programme.
- Protection of the information supplied by service providers within the Programme’s framework, which is treated as confidential material.
- Reinforcement of the protection of occurrences reports or deficiencies.

In addition, the Agencia Estatal de Seguridad Aérea is preparing, for its application once the aforementioned legal modification is in force, a Royal Decree bill together with its regulated development, as well as a bill of agreement by the Cabinet which includes the contents of the Programme and its ratification.

The Royal Decree will include:

- The procedure for the application and ratification of the Programme and its revision.
- Civil Services and the rest of entities from the public and private sectors binded by the Operational Safety State Programme for Civil Aviation, and the scope of their obligations.
- The coordination procedures amongst public civil and military sector entities, which have competences or an impact on civil aviation operational safety, and the competent bodies for the technical investigation of accidents and incidents in civil aviation.

The Cabinet Agreement will settle the ratification of the Programme and include:

- The State's operational safety policy.
- The elements of the Operational Safety State Programme, including the organizations responsible for each element and the way in which it is put into practice.
- Reference to the development of action plans as a procedure to improve operational safety.
- Reference to the procedure for the application of the State's operational safety objectives: proposal, ratification, frequency of update.
- Reference to the human resources staffing and financial endowment for putting it into practice.
- Reference to the creation of the committees or forums deemed necessary for the monitoring of service providers.

Furthermore, certain elements of the Programme are already in operation, such as the independent investigation of accidents and serious incidents, a confidential and compulsory occurrence reporting system, which it equally admits voluntary reports, a programme of safety indicators with aircraft operators, the airports and a safety committee of aircraft operators which contains risk management elements when deciding upon the level of monitoring applied based on the information available about safety.

Finally, as far as the Operational Safety State Programme is concerned, since within the institutional framework of the European Union there are a series of competences on operational safety which have been centralized and some others which require the interaction among the European Commision, the European Air Safety Agency and member States, a European Air Safety Programme is currently under preparation, which will depict the way in which such competences are exercised.

3.3.2 The process to establish an acceptable level of operational safety is not yet concluded.

Spain has established a system of indicators of operational safety with the voluntary cooperation of Commercial Air Transport Aircraft Operators and Airport Managers, which is subsequently being extended to Maintenance Centers and

ampliará a los Centros de Mantenimiento y a los Proveedores de Navegación Aérea. Gracias a este sistema esperamos identificar el nivel aceptable de seguridad operacional.

Air Navigation Providers. Thanks to this system we hope to identify the acceptable level of operational safety.

3.3.4 El Reglamento 216/2008 establece que dichos Reglamentos de aplicación deberán estar en vigor no más tarde del 8 de abril de 2012.

La Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) está trabajando activamente en su preparación, para lo que publicó en 2008 la NPA 2008-22, conteniendo sus propuestas para una "Parte OR" que contendría la regulación específica de las características de estos sistemas.

A la vista de los trabajos en curso en los organismos europeos competentes y de su calendario, España renunció a promover la tramitación de normativa propia conteniendo los requisitos específicos para los sistemas de gestión de seguridad operacional de los operadores aéreos y organizaciones de mantenimiento, dado que la duración de esa tramitación hubiera implicado una fecha de publicación muy próxima a la de los correspondientes Reglamentos europeos que la hubieran sustituido, lo que hubiera supuesto un parco resultado para un importante esfuerzo. Cabe además señalar la existencia de argumentos jurídicos que apuntan a que, una vez en vigor el Reglamento (CE) 216/2008, los Estados miembros de la Unión Europea habrían perdido sus competencias para promulgar normativa en materias reguladas por aquél.

España tampoco ha publicado reglamentación específica que obligue a los operadores aéreos y a las organizaciones de mantenimiento a establecer un sistema de gestión de seguridad operacional (SMS), conforme a las disposiciones del Anexo 6.

Algunos de los elementos necesarios para la implantación de un SMS, como son los sistemas de reporte, los programas de prevención de accidentes y seguridad en vuelo y el seguimiento de los datos de vuelo (FDM) para aeronaves por encima de 27000 Kg están contemplados en la normativa vigente (EU-OPS-1, publicado como Reglamento CE 859/2008; JAR-OPS-3, publicado como Real Decreto 279/2007; Reglamento CE 2042/2003 y enmiendas subsiguientes). Además, los Anexos I y IV al 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, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) No 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE contienen requisitos esenciales de aeronavegabilidad aplicables a las organizaciones de mantenimiento y requisitos esenciales para los operadores aéreos que les exigen disponer de sistemas de gestión que garanticen el cumplimiento de esos requisitos y su mejora continua, si bien no se han publicado todavía los Reglamentos de aplicación que especifiquen las características que deben tener esos sistemas.

No obstante lo anterior, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea ha establecido con los operadores aéreos más importantes (aquellos que manejan conjuntamente el 95% del número total de pasajeros) un grupo de trabajo para la implantación de los sistemas de gestión de seguridad operacional.

El objetivo del grupo es facilitar la implantación por parte de los operadores del sistema de gestión de seguridad operacional (SMS) teniendo en cuenta el marco legislativo actual y el previsible tanto a nivel internacional como a nivel nacional. La implantación del SMS se hará de forma voluntaria por parte de los operadores aéreos siguiendo las recomendaciones de AESA y utilizando las mejores prácticas identificadas en el grupo de trabajo, partiendo del marco legislativo actual, y considerando los elementos del SMS que ya tenga implantados el operador aéreo.

El método de trabajo acordado por el grupo es el siguiente:

3.3.4 Regulation 216/2008 establishes that said applicable Regulations must be in force not later than 8th of April, 2012.

The European Air Safety Agency (EASA) is actively working in its preparation, and for this purpose it published on 2008 the NPA 2008-22, containing its proposals for an "OR Part" which would contain the specific regulation for the characteristics of these systems.

In view of current works being carried out by competent European organizations and their schedule, Spain has given up promoting the application of its own regulation containing specific requirements for operational safety management systems of aircraft operators and maintenance organizations, since the duration of such application would have implied a publication date near to that of the corresponding European Regulations substituting it, which would have ended up in a fruitless result to such a great effort. Additionally, it should be noted that the existence of juridical arguments lead to believe that, once Regulation (EC) 216/2008 is in force, European Union State members would lose their competences to promulgate rules on issues regulated by it.

Spain has not published either any specific regulation which compels aircraft operators and maintenance organizations to establish an operational safety management system (SMS), in accordance with the provisions of Annex 6.

Some of the elements necessary for the implementation of a SMS, such as reporting systems, accident prevention programmes and in-flight safety and flight data monitoring (FDM) for aircraft above 27000 Kg are taken into account on the regulations in force (EU-OPS-1, published as Regulation EC 859/2008; JAR-OPS-3, published as Royal Decree 279/2007; Regulation EC 2042/2003 and subsequent amendments). Furthermore, Annex I and IV to the Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council, dated 20th of February, 2008 about common rules within the scope of civil aviation and by which the European Air Safety Agency is created, and Directive 91/670/CEE of The Council is revoked, the Regulation (EC) No 1592/2002 and Directive 2004/36/EC contain essential airworthiness requirements applicable to maintenance organizations and essential requirements for aircraft operators which demand them to have management systems available to guarantee the fulfillment and continuous improvement of said requirements, although Regulations for application, specifying the characteristics which those systems must have, have not been published yet.

In spite of the above, the Agencia Estatal de Seguridad Aérea has established together with the most important aircraft operators (those jointly managing 95% of the gross number of passengers) a working group for the implementation of safety operational management systems.

The group's goal is to facilitate the implementation by operators of the operational safety management system (SMS) having in mind the current and expected legislative framework at both international and national level. The implementation of the SMS will be accomplished voluntarily by aircraft operators following the recommendations of AESA and using the best practices identified within the working group, and taking into account SMS elements which are already implemented by the aircraft operator.

The working method agreed by the group is the following:

- Se revisarán los elementos del SMS ya implantados por el operador aéreo.
- Cada operador aéreo realizará un análisis de los elementos del SMS que le faltan por incorporar, teniendo en cuenta los ya implantados utilizando el "gap analysis" desarrollado por la OACI.
- Se compartirán las dificultades encontradas y los éxitos alcanzados durante la implantación de los distintos elementos del SMS.
- Cada operador aéreo propondrá un plan de implantación de los elementos del SMS que haya detectado como carentes. Además elaborará este plan de implantación priorizando los elementos del SMS que considere que son más urgentes a tratar por el grupo de trabajo.
- AESA integrará los planes de implantación propuestos por los operadores aéreos y propondrá un plan de implantación general teniendo en cuenta la situación en la que se encuentra cada operador aéreo.
- Cada operador aéreo implantará los elementos del SMS siguiendo tanto su propio plan de implantación como el plan de implantación genérico elaborado por AESA.

Los resultados que se pretenden alcanzar con el grupo de trabajo son:

- Establecer como mínimo los elementos básicos de un SMS "piloto", cuyo alcance será determinado por AESA, en los operadores aéreos que participan en el grupo de trabajo.
- Elaboración por AESA de guías para la implantación del SMS que sirvan para el resto de operadores aéreos teniendo en cuenta tanto el contexto operacional como el tamaño del operador de transporte aéreo comercial.
- Elaboración por AESA de guías para la supervisión del SMS, que permitan su aprobación y vigilancia continuada.

3.3.5 Ver respuesta al punto anterior.

Capítulo 5

5.4.1 No se permite el vuelo de noche y/o en IMC excepto con las reglas de vuelo visual especial para aeronaves monomotor de turbina.

Capítulo 6

6.15.5 No se contempla en la norma esta recomendación.

6.15.6 No se contempla en la norma este requisito.

Capítulo 8

8.2.1 Debido a Reglamentos de EASA no se han implantado los principios de factores humanos en el diseño del Manual de Control de Mantenimiento.

8.3.1 Debido a Reglamentos de EASA no se han implantado los principios de factores humanos en el diseño y aplicación del Programa de Mantenimiento.

8.7.3.4 Debido a Reglamentos de EASA no se requiere SMS para Organizaciones de Mantenimiento.

ANEXO 7 - MARCAS DE NACIONALIDAD Y DE MATRÍCULA DE LAS AERONAVES

Capítulo 2

2.5 De conformidad con las normas nacionales, la marca de matrícula de las aeronaves en general constará de tres letras del alfabeto español, a excepción de las aeronaves de estructura ultraligera que constará de dos letras, que se formarán sucesivamente según el orden alfabético y a las que

- Elements of the SMS already implemented by the aircraft operator will be reviewed.
- Every aircraft operator will carry out an analysis of SMS elements which needs to incorporate yet, taking into account those already implemented using the "gap analysis" developed by ICAO.
- Difficulties encountered and successes achieved will be shared during the implementation of the different elements of the SMS.
- Every aircraft operator will propose an implementation plan of SMS elements which has detected as missing. In addition, it will develop such implementation plan giving priority to SMS elements which he considers more urgent to be discussed by the working group.
- AESA will integrate the implementation plans put forward by aircraft operators and propose a general implementation plan taking into consideration the particular circumstances of each aircraft operator.
- Every aircraft operator will implement SMS elements following both its own implementation plan and the generic implentation elaborated by AESA.

The results seeked to be acquired by the working group are:

- To at least establish the basic elements of a "pilot" SMS, whose scope will be determined by AESA, for aircraft operators participating in the working group.
- Elaboration by AESA of guidelines for the implementation of the SMS which are useful for the rest of aircraft operators, having in mind both the operational context and the volume of the commercial air transport operator.
- Elaboration by AESA of guidelines for the supervisión of the SMS, which permit its approval and continuous monitoring.

3.3.5 See answer to the item above.

Chapter 5

5.4.1 Flight at night and/or in IMC is not allowed except under special visual flight rules for single-engined turbine-powered aircraft.

Chapter 6

6.15.5 This recommendation is not considered in the regulation.

6.15.6 This requirement is not considered in the regulation.

Chapter 8

8.2.1 Due to EASA Regulations human factors principles have not been implemented in the design of the Maintenance Control Manual.

8.3.1 Due to EASA Regulations human factors principles have not been implemented in the design and application of the Maintenance Programme.

8.7.3.4 Due to EASA Regulations SMS is not required for Maintenance Organizations.

ANNEX 7 - AIRCRAFT NATIONALITY AND REGISTRATION MARKS

Chapter 2

2.5 In accordance with national regulations, aircraft registration mark in general will consist of three letters from the Spanish alphabet, with the exception of ultralight structure aircraft which will consist of two letters, that will be arranged successively in alphabetical order and followed by a

seguirá un número, del 1 al 9, de forma también sucesiva; y por lo que respecta a las aeronaves de construcción amateur la marca de matrícula comenzará con la letra Y, Z o X.

Capítulo 3

3.2.5 En España, los globos cautivos y los globos libres no tripulados no son objeto de matriculación por lo que es imposible aplicar las disposiciones del Anexo 7 relativas a la colocación de marcas de matrícula en dichos globos.

Capítulo 4

4.1.2 En España, los globos cautivos y los globos libres no tripulados no son objeto de matriculación por lo que es imposible aplicar las disposiciones del Anexo 7 relativas a la colocación de marcas de matrícula en dichos globos.

Capítulo 6

En España, los globos cautivos y los globos libres no tripulados no son objeto de matriculación por lo que es imposible aplicar las disposiciones del Anexo 7 relativas a la colocación de marcas de matrícula en dichos globos.

Capítulo 7

7.1 En España, en los campos 4 y 5 del formulario correspondiente al Certificado de Matrícula se indican los datos del propietario (para las personas físicas el nombre y apellidos y para las personas jurídicas la denominación social) y la dirección correspondiente. Sin embargo, en aquellos casos en los que aparte del propietario se incluya al operador de la aeronave, sólo se indicará la dirección de este último.

También hay que indicar que en el Certificado de Matrícula se ha añadido el período de arrendamiento o subarrendamiento del contrato que se haya inscrito.

ANEXO 8 - AERONAVEGABILIDAD

PARTE IIIA

Capítulo 9

9.3.5 No se cumple.

Capítulo 11

11.1 No se cumple.

11.2 Se cumple parcialmente.

11.3 No se cumple.

ANEXO 10 - VOLUMEN II
Telecomunicaciones Aeronáuticas

Capítulo 4. Servicio Fijo Aeronáutico (AFS)

4.1.1 El servicio fijo aeronáutico comprende todos los tipos y sistemas de comunicaciones entre puntos fijos del servicio internacional de telecomunicaciones aeronáuticas.

(No se describen los sistemas ni se incluyen notas).

4.4.1.1.3 Los mensajes de seguridad de vuelo (indicador de prioridad FF) abarcarán lo siguiente:

...

c) los mensajes meteorológicos que se limiten a la información SIGMET, a aeronotificaciones especiales y a pronósticos enmendados.

(No se han incluido algunos tipos de mensajes).

number, from 1 to 9, also arranged successively; and in what regards amateur constructed aircraft the registration mark will commence with the letter Y, Z or X.

Chapter 3

3.2.5 In Spain, captive balloons and unmanned free balloons are not subject to registry, reason why the provisions stated in Annex 7 regarding the placing of the registration mark in such balloons cannot be applied.

Chapter 4

4.1.2 In Spain, captive balloons and unmanned free balloons are not subject to registry, reason why the provisions stated in Annex 7 regarding the placing of the registration mark in such balloons cannot be applied.

Chapter 6

In Spain, captive balloons and unmanned free balloons are not subject to registry, reason why the provisions stated in Annex 7 regarding the placing of the registration mark in such balloons cannot be applied.

Chapter 7

7.1 In Spain, owner information (for physical persons the first name and surname and for juridical persons the social denomination) and his address is included on fields 4 and 5 of the corresponding Certificate of Registration form. However, in those cases where besides the owner the aircraft operator is also included, the address of the latter is the only one needed.

It should also be noted that leasing and sub-leasing periods of resgistered contracts have been added to the Certificate of Registration.

ANNEX 8 - AIRWORTHINESS OF AIRCRAFT

PART IIIA

Chapter 9

9.3.5 Not complied with.

Chapter 11

11.1 Not complied with.

11.2 Partially complied with.

11.3 Not complied with.

ANNEX 10 - VOLUME II
Aeronautical Telecommunications

Chapter 4. Aeronautical Fixed Service (AFS)

4.1.1 The aeronautical fixed service comprises all types and systems for point to point communications in the international aeronautical telecommunication service.

(Systems are not described neither notes included).

4.4.1.1.3 Flight safety messages (priority indicator FF) shall comprise:

...

c) meteorological messages restricted to SIGMET information, special air-reports and amended forecasts.

(Some types of messages have not been included).

4.4.2 Formato de los mensajes - Alfabeto Telegráfico Internacional núm. 2 (ITA-2)

Figura 4-1. Formato del mensaje ITA-2

Componente de la parte del mensaje	Elemento del componente	Señal del teleimpresor
Alarma de prioridad (usada solamente en el funcionamiento de teleimpresores para mensajes de socorro, tráfico de socorro y mensajes de urgencia)	Un CAMBIO A CIFRAS Cinco señales núm. 10 del Alfabeto Telegráfico núm. 2 Un CAMBIO A LETRAS	Señal (es) de atención ↓
Función de alineación	Un RETORNO DE CARRO Un CAMBIO DE LÍNEA	< ≡

(Se han añadido el tráfico de socorro y mensajes de urgencia en las alarmas de prioridad y se ha suprimido la información optativa de encabezamiento).

4.4.2.1.1.3 La identificación de la transmisión se transmitirá en el circuito en el orden siguiente:

1) Morse:
   a) letra de la terminal transmisora;
   b) letra de la terminal receptora;
   c) letra de identificación del canal;
   d) número de orden en el canal (3 dígitos).
2) Teleimpresor:
   a) ESPACIO [→];
   b) letra de la terminal transmisora;
   c) letra de la terminal receptora;
   d) letra de identificación del canal;
   e) CAMBIO A CIFRAS [ ];
   f) número de orden en el canal (3 dígitos).
   (Se ha incluido el código Morse).

4.4.4.4 Se permitirá la inclusión de datos optativos en la línea de procedencia a condición de que el total de caracteres no exceda de 69 y con sujeción al acuerdo entre las autoridades interesadas.

(No se han incluido los cambios de la enmienda 82 al Anexo 10).

4.4.4.4.1 Este párrafo, suprimido en la enmienda 82 al Anexo 10, permanece igual que antes:

"La presencia de un campo de datos optativos se indicará mediante un carácter de espacio y se terminará con la función de alineación".

4.4.15 Formato de mensaje - Alfabeto Internacional Nº5 (IA-5)

...

Figura 4-4. Formato del mensaje Alfabeto Internacional Núm. 5 (IA-5).

Componente de la parte del mensaje	Elementos del componente	Carácter del teleimpresor
Información optativa de encabezamiento	Datos adicionales que no han de exceder el resto de la línea. Véase 4.4.15.2.2.6	

(No se han incluido los cambios de la enmienda 82 al Anexo 10).

4.4.2 Message format - International Telegraph Alphabet No. 2 (ITA-2)

Figure 4-1. Message format ITA-2

Component of the message part	Element of the component	Teletypewriter signal
Priority alarm (used only in teletypewriter operation for distress messages, distress traffic and urgency messages)	One FIGURE SHIFT Five signal no. 10 of Telegraph Alphabet no. 2 One LETTER SHIFT	Attention signal (s) ↓
Alignment function	One CARRIAGE RETURN One LETTER SHIFT	< ≡

(Distress traffic and urgency messages have been added to the priority alarms and optional heading information has been removed).

4.4.2.1.1.3 The transmission identification shall be sent over the circuit in the following sequence:

1) Morse:
   a) transmitting-terminal letter;
   b) receiving-terminal letter;
   c) channel-identification letter;
   d) channel sequence number (3 digits).
2) Teletypewriter:
   a) SPACE [→];
   b) transmitting-terminal letter;
   c) receiving-terminal letter;
   d) channel-identification letter;
   e) FIGURE SHIFT [ ];
   f) channel sequence number (3 digits).
   (Morse code has been includes).

4.4.4.4 The inclusion of optional data in the origin line shall be permitted provided a total of 69 characters is not exceeded and subject to agreement between the authorities concerned.

(Changes in amendment 82 to Annex 10 have not been included).

4.4.4.4.1 This paragraph, suppressed in amendment 82 to Annex 10, remains as before:

"The presence of the optional data field should be indicated by one occurrence of the space character and terminated by the alignment function".

4.4.15 Message format - International Alphabet No. 5 (IA-5)

...

Figure 4-4. Message format International Alphabet No.5 (IA-5).

Component of the message part	Elements of the component	Teletypewriter character
Optional heading information	Additional data not to exceed the remainder of the line. See 4.4.15.2.2.6	

(Changes in amendment 82 to Annex 10 have not been included).

4.4.15.2.2.6 También pueden incluirse los datos facultativos en la línea de origen, hasta un total de 69 caracteres, con tal que así lo hayan convenido las administraciones interesadas.

(No se han incluido los cambios de la enmienda 82 al Anexo 10).

4.4.15.2.2.6.1 Este párrafo, suprimido en la enmienda 82 al Anexo 10, permanece igual que antes:

"La presencia de un campo de datos optativos deberá indicarse mediante un carácter de espacio y deberá terminarse con la función de alineación."

(No se han incluido los cambios de la enmienda 82 al Anexo 10).

4.5 Red OACI común de intercambio de datos (CIDIN)

No se recoge en la actual normativa nacional aplicable.

4.6 Servicios de tratamiento de mensajes ATS (ATSMHS)

No se recoge en la actual normativa nacional aplicable.

4.7 Comunicaciones entre centros (ICC)

No se recoge en la actual normativa nacional aplicable.

Capítulo 5. Servicio móvil Aeronáutico - Comunicaciones Orales

5.1.1.1 Se utilizará la fraseología normalizada de la OACI en todas las situaciones para las que se haya especificado. Sólo cuando la fraseología normalizada no sea útil para una transmisión prevista, se utilizará un lenguaje claro.

(No se incluye la nota).

5.1.1.3 Este párrafo no se recoge en la actual normativa aplicable.

5.2.1.1 PANS.- Este párrafo no se recoge en la actual normativa nacional aplicable.

5.2.1.1.4 Cuando se suministren, los intérpretes tendrán acceso a los canales radiotelefónicos y podrán usarlos bajo la inspección del encargado que esté de servicio.

(Párrafo de una versión anterior del Anexo 10 que no se ha suprimido)

5.2.1.1.5 El idioma usado normalmente, y los demás idiomas que puedan usarse a petición en la estación de tierra, se indicarán en las publicaciones de información aeronáutica y demás información aeronáutica que se publique respecto a esas instalaciones.

(Párrafo de una versión anterior del Anexo 10 que no se ha suprimido)

5.2.1.2.1 Las comunicaciones aeroterrestres en radiotelefonía se efectuarán en el idioma que la estación terrestre usa normalmente o en inglés.

Nota.- El idioma normalmente usado por la estación en tierra no tiene que ser necesariamente el del Estado en que está emplazada. Podría convenirse regionalmente en un idioma común como requisito para las estaciones terrestres de la región en cuestión.

(No se incluye la Nota 2).

5.2.1.5.2 Las transmisiones se efectuarán en forma concisa y en un tono de conversación normal.

(No se incluye la nota).

5.2.1.5.5 PANS.- Los mensajes aceptados para transmisión deberán transmitirse en lenguaje claro o en fraseología OACI sin alterar en modo alguno el sentido del mensaje. Las abreviaturas aprobadas, contenidas en el texto del mensaje que

4.4.15.2.2.6 The inclusion of optional data in the origin line shall be permitted provided a total of 69 characters is not exceeded, and subject to agreement between the Administrations concerned.

(Changes in amendment 82 to Annex 10 have not been included).

4.4.15.2.2.6.1 This paragraph, suppressed in amendment 82 to Annex 10, remains as before:

"The presence of the optional data field should be indicated by one occurrence of the space character and terminated by the alignment function."

(Changes in amendment 82 to Annex 10 have not been included).

4.5 Common ICAO Data Interchange Network (CIDIN)

Not currently reflected in the applicable national rules.

4.6 ATS Message Handling Services (ATSMHS)

Not currently reflected in the applicable national rules.

4.7 Inter-Centre Communications (ICC)

Not currently reflected in the applicable national rules.

Chapter 5. Aeronautical Mobile Service - Voice Communications

5.1.1.1 ICAO standardized phraseology shall be used in all situations for which it has been specified. Only when standardized phraseology cannot serve an intended transmission, plain language shall be used.

(The note is not included).

5.1.1.3 This paragraph is not currently reflected in the applicable national rules.

5.2.1.1 PANS.- This paragraph is not currently reflected in the applicable national rules.

5.2.1.1.4 When so provided, interpreters shall have access to radiotelephony channels and may use them under the supervision of the person in charge on duty.

(Paragraph from a former version of Annex 10 which has not been suppressed)

5.2.1.1.5 The language normally used, and other languages that may be used upon request in the station on the ground, will be clearly indicated in the Aeronautical Information Publications and other published aeronautical information concerning such facilities.

(Paragraph from a former version of Annex 10 which has not been suppressed)

5.2.1.2.1 The air-ground radiotelephony communications shall be conducted in the language normally used by the station on the ground or in the English language.

Note.- The language normally used by the station on the ground may not necessarily be the language of the State in which it is located. A common language may be agreed upon regionally as a requirement for stations on the ground in that region.

(Note 2 is not included).

5.2.1.5.2 Transmissions shall be conducted concisely in a normal conversational tone.

(The note is not included).

5.2.1.5.5 PANS.- Messages accepted for transmission should be transmitted in plain language or ICAO phraseologies without altering the sense of the message in any way. Approved ICAO abbreviations contained in the text of the

se ha de transmitir a una aeronave, deberán convertirse en las palabras o frases completas que tales abreviaturas representan en el idioma empleado, salvo aquellas abreviaturas que, por su utilización frecuente y común, son generalmente comprendidas por el personal aeronáutico.

(No se incluye la nota).

5.2.1.5.8 Deberán utilizarse las siguientes palabras y frases en las comunicaciones radiotelefónicas, según proceda, y tendrán el significado que se les da a continuación:

FRASE	SIGNIFICADO
COMPRUEBE	"Examine un sistema o procedimiento." (Normalmente no se espera respuesta)
CONFIRME	"¿He recibido correctamente el siguiente...?" o "¿recibió usted correctamente este mensaje?"
LLAME A	"Establezca contacto por radio con..."
CORRECTO	"Está bien."
ANULE	"Haga caso omiso de esta transmisión."
ADELANTE	"Prosiga con su mensaje". (Frase de una versión anterior del Anexo 10 que no se ha suprimido)
MANTENGA	No se recoge en la actual normativa nacional aplicable.
NEGATIVO	"No." o "Permiso no concedido." o "Es incorrecto".
HABLE MÁS DESPACIO	"Disminuya la velocidad al hablar". Nota.- Respecto a la velocidad normal de enunciación véase 5.2.1.5.3 b).
ESPERE	"Espere y le llamaré". (No se incluye la nota)
IMPOSIBLE	No se recoge en la actual normativa nacional aplicable.
VERIFIQUE	"Compruebe y confirme con el remitente". (Frase específica de la actual normativa nacional aplicable)

(Pendiente de modificaciones de versiones anteriores del anexo 10. No se han incluido los cambios de la enmienda 82 al Anexo 10).

5.2.1.6.2.2.2 PANS.- Cuando el texto de un mensaje que haya de transmitir una estación aeronáutica a una aeronave en vuelo contenga abreviaturas OACI aprobadas, estas abreviaturas deberán normalmente convertirse, durante la transmisión del mensaje, en las palabras o frases completas que tales abreviaturas representan en el idioma empleado salvo aquellas abreviaturas que, por su utilización frecuente y común, son generalmente comprendidas por el personal aeronáutico.

(No se incluye la nota).

5.2.1.7.1 Distintivos de llamada radiotelefónicos para las estaciones aeronáuticas.

(No se incluye la nota).

5.2.1.7.2.1.1 Un distintivo de llamada rediotelefónico de aeronave completo será uno de los tipos siguientes:

...

Nota 2.- Las combinaciones de los distintivos de llamada para los tipos a), b) y c) se ajustan al Reglamento de radiocomunicaciones de la UIT (Núms. 2129 y 2130).

(Nota de una versión anterior del Anexo 10 que no se ha suprimido).

message to be transmitted to aircraft, should normally be converted into the unabbreviated words or phrases which these abbreviations represent in the language used, except for those which, owing to frequent and common practice, are generally understood by aeronautical personnel.

(The note is not included).

5.2.1.5.8 The following words and phrases shall be used in radiotelephony communications as appropriate, and shall have the meaning ascribed hereunder:

PHRASE	MEANING
CHECK	"Examine a system or procedure." (No answer is normally expected).
CONFIRM	"Have I received the following...correctly?" or "Did you receive this message correctly?"
CONTACT	"Establish radio contact with..."
CORRECT	"All right".
DISREGARD	"Ignore this transmission".
GO AHEAD	"Proceed with your message". (Phrase from a former version of Annex 10 which has not been suppressed)
MAINTAIN	Not currently reflected in the applicable national rules.
NEGATIVE	"No." or "Permission not granted." or "That is not correct".
SPEAK SLOWER	"Reduce your rate of speech". Note.- For normal rate of speech, see 5.2.1.5.3 b).
STANDBY	"Wait and I will call you". (The note is not included)
UNABLE	Not currently reflected in the applicable national rules.
VERIFY	"Check and confirm with the sender". (Phrase specific of the current applicable national rules)

(Pending on modifications from former versions of Annex 10. Changes in amendment 82 to Annex 10 have not been included).

5.2.1.6.2.2.2 PANS.- When the text of a message to be transmitted by an aeronautical station to an aircraft in flight contains approved ICAO abbreviations, these abbreviations should normally be converted during the transmission of the message into the unabbreviated words or phrases which the abbreviations represent in the language used, except for those which, owing to frequent or common practice, are generally understood by aeronautical personnel.

(The note is not included).

5.2.1.7.1 Radiotelephony call signs for aeronautical stations.

(The note is not included).

5.2.1.7.2.1.1 An aircraft radiotelephony call sign shall be one of the following types:

...

Note 2.- The combination of call signs for types a), b) and c) comply with the ITU Radio Regulations (No. 2129 and 2130).

(Note from a former version of Annex 10 which has not been suppressed).

5.2.1.7.3.2.3 La respuesta a las llamadas anteriores se hará de acuerdo con la Tabla siguiente:

5.2.1.7.3.2.3 The reply to the above calls shall be in accordance with the following Table:

	Tipo / Type a)	Tipo / Type b)	Tipo / Type c)
Designación de la estación llamada / Designation of the station called.	GABCD*	SPEEDBIRD ABCD*	AEROFLOT 321*
Designación de la estación que contesta / Designation of the answering station.	NUEVA YORK RADIO	NUEVA YORK RADIO	NUEVA YORK RADIO
Invitación para que se proceda a la transmisión / Invitation to proceed with transmission.	ADELANTE (GO AHEAD)	ADELANTE (GO AHEAD)	ADELANTE (GO AHEAD)

* Con excepción de los designadores telefónicos y del tipo de aeronave, cada carácter del distintivo de llamada se pronunciará separadamente. Cada una de las letras se pronunciará de acuerdo con el alfabeto de deletreos para radiotelefonía prescrito en 5.2.1.3. Los números se pronunciarán de acuerdo con lo indicado en 5.2.1.4.

* With the exception of the telephony designators and the type of aircraft, each character in the call sign shall be spoken separately. When individual letters are spelled out, the radiotelephony spelling alphabet prescribed in 5.2.1.3 shall be used. Numbers are to be spoken in accordance with 5.2.1.4.

(Pendiente de modificaciones de versiones anteriores del anexo 10. No se han incluido los cambios de la enmienda 82 al Anexo 10).

(Pending on modifications from former versions of Annex 10. Changes in amendment 82 to Annex 10 have not been included).

5.2.1.7.3.2.6 Se establecerán comunicaciones interpiloto aire-aire, en la frecuencia apropiada aire-aire, mediante una llamada dirigida a una determinada estación de aeronave o una llamada general, teniendo en cuenta las condiciones a que está supeditada la utilización de este canal.

(No se especifica frecuencia y no se incluye la nota).

5.2.1.7.3.2.6 Inter pilot air-to-air communication shall be established on the appropriate air-to-air channel, by either a directed call to a specific aircraft station or a general call, taking into account conditions pertaining the use of this channel.

(No frequency is specified and the note is not included).

5.2.1.7.3.4.3 PANS.- Siempre que los canales de comunicación VHF estén separados por 8,33 kHz, deberán enunciarse las seis cifras del designador numérico para identificar el canal de transmisión de las comunicaciones por radiotelefonía. Se utilizarán tres cifras después de la coma decimal para todos los canales.

Nota 1.- Los ejemplos siguientes ilustran la aplicación de este procedimiento:

CANAL	TRANSMITIDO COMO
118,005	UNO UNO OCHO COMA CERO CERO CINCO
118,010	UNO UNO OCHO COMA CERO UNO CERO
118,025	UNO UNO OCHO COMA CERO DOS CINCO

Nota 2.- El designador numérico corresponde a la identificación de canal de la Tabla 4-1 (bis), Volumen V, del Anexo 10 de OACI.

(No se ha modificado la versión anterior del Anexo 10).

5.2.1.7.3.4.3 PANS.- As long as the VHF communication channels are separated 8.33 kHz, all six digits of the numerical designator shall be used to identify the transmitting channel in radiotelephony communications. Three digits after the decimal shall be used for all channels.

Note 1.- The following examples illustrate the application of this procedure:

CHANNEL	TRANSMITTED AS
118.005	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO ZERO FIVE
118.010	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO ONE ZERO
118.025	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO TWO FIVE

Note 2.- The numerical designator corresponds to the channel identification in ICAO Annex 10, Volume V, Table 4-1 (bis).

(Former version of Annex 10 has not been modified).

5.2.1.7.3.4.4 PANS.- Siempre que los canales de comunicación VHF estén separados por 25 kHz, deberán anunciarse únicamente las cinco primeras cifras para identificar la frecuencia de transmisión de la portadora en las comunicaciones por radiotelefonía. No se utilizarán más de dos cifras significativas después de la coma decimal. En el caso de que éstas sean dos ceros, un cero único se considerará cifra significativa.

Nota.- Los ejemplos siguientes ilustran la aplicación de este procedimiento:

CANAL	TRANSMITIDO COMO
118,000	UNO UNO OCHO COMA CERO
118,025	UNO UNO OCHO COMA CERO DOS

(No se ha modificado la versión anterior del Anexo 10).

5.2.1.7.3.4.4 PANS.- As long as VHF communication channels are separated by 25 kHz, the first five digits shall be used to identify the transmitting carrier frequency in radiotelephony communications. Not more than 2 relevant digits shall be used after the decimal point. In the case of both these digits being zero, one single zero shall be considered as relevant figure.

Note.- The following examples illustrate the application of this procedure:

CHANNEL	TRANSMITTED AS
118.000	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO
118.025	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO TWO

(Former version of Annex 10 has not been modified).

5.2.2.7.1.1 Cuando una estación de aeronave no pueda establecer contacto con la estación aeronáutica en la frecuencia designada, tratará de establecer contacto en otra frecuencia apropiada a la ruta. Si esta tentativa no da resultado, la estación de aeronave tratará de establecer comunicación con otras aeronaves u otras estaciones aeronáuticas, en las frecuencias apropiadas a la ruta. Además, una aeronave que trabaje en la red deberá observar en el canal VHF apropiado, las llamadas de aeronaves cercanas.

(No se han incluido los cambios de la enmienda 82 al Anexo 10).

5.2.2.7.1.2 Si fallasen los intentos especificados en 5.2.2.7.1.1, la aeronave transmitirá su mensaje dos veces en la frecuencia o frecuencias designadas, precedido de la frase "TRANSMITIENDO A CIEGAS" (TRASNMITTING BLIND) y, si fuera necesario, incluirá al destinatario o destinatarios del mensaje.

(No se han incluido los cambios de la enmienda 82 al Anexo 10).

5.2.2.7.1.2.1 PANS.- En la operación de red, un mensaje que se transmite a ciegas deberá ser transmitido dos veces, tanto en la frecuencia principal como en la secundaria. Antes de cambiar la frecuencia, la aeronave deberá anunciar a qué frecuencia va a pasar.

(No se han incluido los cambios de la enmienda 82 al Anexo 10).

5.2.2.7.1.3.1 Cuando una estación de aeronave no pueda establecer comunicación debido a falla del receptor, transmitirá informes a las horas o posiciones previstas, en la frecuencia utilizada, precedidos de la frase "TRANSMITIENDO A CIEGAS DEBIDO A FALLA DE RECEPTOR"" (TRASNMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE). La aeronave transmitirá el mensaje seguido de una repetición completa. Durante este procedimiento la aeronave comunicará también la hora de su siguiente transmisión prevista.

(No se han incluido los cambios de la enmienda 82 al Anexo 10).

5.2.4.1.1 PANS.- Con el sistema selectivo de llamada conocido como SELCAL, la llamada radiotelefónica a las aeronaves se sustituye por la transmisión de tonos cifrados por los canales radiotelefónicos. Una sola llamada selectiva consiste en la combinación de cuatro tonos de audio previamente seleccionados, cuya transmisión requiere 2 s aproximadamente. Los tonos se generan en el cifrador de la estación aeronáutica y se reciben en un descifrador conectado a la salida audio del receptor de a bordo. Al recibir el tono cifrado asignado (clave SELCAL) se dispara el sistema de llamada del puesto de pilotaje, que da señales repetidas de luces, timbres, o de ambas cosas.

(No se incluye la nota).

5.3.1 Generalidades

Nota.- Los procedimientos de socorro y de urgencia contenidos en 5.3 se refieren al uso de la radiotelefonía. Las disposiciones del Artículo 39 del Reglamento de radiocomunicaciones de la UIT son generalmente aplicables en el caso de que pueda aún seguir empleándose la radiotelegrafía en el servicio móvil aeronáutico, y son también aplicables a las comunicaciones radiotelefónicas entre estaciones de aeronave y estaciones en el servicio móvil marítimo.

(No se ha modificado la versión anterior del Anexo 10).

Capítulo 6. Servicio de Radionavegación Aeronáutica

6.1.2.1.1 Cuando se use radiotelegrafía, las peticiones de las aeronaves se harán usando la señal adecuada del código Q.

(Párrafo de una versión anterior del Anexo 10 que no se ha suprimido).

5.2.2.7.1.1 When an aircraft station fails to establish contact with the aeronautical station on the designated frequency, it shall attempt to establish contact on another frequency appropriate to the route. If this attempt fails, the aircraft station shall attempt to establish communications with other aircraft or other aeronautical stations on frequencies appropriate to the route. In addition, an aircraft operating within a network shall monitor the appropriate VHF frequency for calls from nearby aircraft.

(Changes in amendment 82 to Annex 10 have not been included).

5.2.2.7.1.2 If the attempts specified under 5.2.2.7.1.1 fail, the aircraft station shall transmit its message twice on the designated frequency(ies), preceded by the phrase "TRANSMITTING BLIND" and, if necessary, include the addressee(s) for which the message is intended.

(Changes in amendment 82 to Annex 10 have not been included).

5.2.2.7.1.2.1 PANS.- In network operation, a message which is transmitted blind should be transmitted twice on both primary and secondary frequencies. Before changing frequency, the aircraft station should announce the frequency to which it is changing.

(Changes in amendment 82 to Annex 10 have not been included).

5.2.2.7.1.3.1 When an aircraft station is unable to establish communication due to receiver failure, it shall transmit reports at the scheduled times, or positions, on the frequency in use, preceded by the phrase "TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE". The aircraft station shall transmit the intended message, following this by a complete repetition. During this procedure, the aircraft shall also advise the time of its next intended transmission.

(Changes in amendment 82 to Annex 10 have not been included).

5.2.4.1.1 PANS.- With the selective calling system known as SELCAL, the voice calling is replaced by the transmission of coded tones to the aircraft over the radiotelephony channels. A single selective call consists of a combination of four pre-selected audio tones whose transmission requires approximately 2 seconds. The tones are generated in the aeronautical station coder and are received by a decoder connected to the audio output of the airborne receiver. Receipt of the assigned tone code (SELCAL code) activates a cockpit call system in the form of light and/or chime signals.

(The note is not included).

5.3.1 General

Note.- The distress and urgency procedures contained in 5.3 relate to the use of radiotelephony. The provisions of Article 39 of the ITU Radio Regulations are generally applicable in case radiotelegraphy can still be used in the aeronautical mobile service, and are also applicable to radiotelephony communications between aircraft stations and stations in the maritime mobile service.

(Former version of Annex 10 has not been modified).

Chapter 6. Aeronautical Radio Navigation Service

6.1.2.1.1 When radiotelegraphy is used, requests from aircraft will take place using the appropriate signal from the Q code.

(Paragraph from a former version of Annex 10 which has not been suppressed).

6.2.1 Una estación radiogoniométrica que funcione por sí sola deberá proporcionar lo siguiente, a petición:

1) la marcación verdadera (geográfica), de la aeronave, usando la señal QTE o una frase adecuada;
2) el rumbo verdadero (geográfico), que debe seguir la aeronave, sin viento, para dirigirse hacia la estación radiogoniométrica, usando la señal QUJ o una frase adecuada;
3) la marcación magnética de la aeronave, usando la señal QDR o una frase adecuada;
4) el rumbo magnético que debe seguir la aeronave, sin viento, para dirigirse hacia la estación, usando la señal QDM o una frase adecuada.

(No se han eliminado las referencias a las señales QTE, QUJ, QDR y QDM)

6.2.2.1 La estación que tenga bajo su control la red, deberá dar a la aeronave su posición, cuando se solicite, por medio de cualquiera de los métodos siguientes:

1) la posición con relación a un punto de referencia o en la latitud y longitud usando la señal QTF o una frase adecuada;
2) la marcación verdadera de la aeronave con relación a la estación radiogoniométrica u otro punto especificado usando la señal QTE o una frase adecuada, y su distancia desde la estación radiogoniométrica o punto, usando la señal QGE o una frase adecuada;
3) el rumbo magnético que debe seguir, sin viento, para dirigirse a la estación radiogoniométrica u otro punto especificado, usando la señal QDM o una frase adecuada, y su distancia desde la estación radiogoniométrica o punto, usando la señal QGE o una frase adecuada.

(No se han eliminado las referencias a las señales QTF, QTE, QGE y QDM)

6.2.7 Si se ha solicitado un rumbo o marcación, la estación radiogoniométrica lo informará a la aeronave en la forma siguiente:

1) la frase o señal Q adecuada;
2) la marcación o rumbo, en grados, en relación con la estación radiogoniométrica, usando tres cifras;
3) la clase de marcación (excepto en el procedimiento QDL);
4) la hora de observación, si es necesario (excepto en el procedimiento QDL).

(No se han eliminado las referencias a la señal Q y al procedimiento QDL)

6.2.8 Cuando se haya solicitado una posición, la estación radiogoniométrica de control, después de trazar todas las observaciones simultáneas, determinará la posición observada de la aeronave y se lo hará saber en la forma siguiente:

1) la frase o señal Q adecuada;
2) la posición;
3) la clase de posición;
4) la hora de observación.

(No se ha eliminado la referencia a la señal Q)

6.2.9 Tan pronto como la estación de aeronave haya recibido la marcación, rumbo o posición, repetirá el mensaje para su confirmación o corrección, excepto en el procedimiento QDL.

(No se ha eliminado las referencia al procedimiento QDL)

6.2.14 Una aeronave que necesite una serie de marcaciones o rumbos llamará a la estación radiogoniométrica respectiva en una frecuencia adecuada, y solicitará dicho servicio transmitiendo la señal QDL seguida de otras señales Q adecuadas. Cuando se haya comenzado la serie, podrán omitirse

6.2.1 A direction-finding station working alone shall give the following, as requested:

1) true bearing of the aircraft, using the QTE signal or the appropriate phrase;
2) true heading to be steered by the aircraft, with no wind, to head for the direction-finding station using the QUJ signal or the appropriate phrase;
3) the magnetic bearing of the aircraft, using the QDR signal or the appropriate phrase;
4) magnetic heading to be steered by the aircraft with no wind to make for the station, using the QDM signal or the appropriate phrase.

(References to QTE, QUJ, QDR and QDM signals have not been deleted)

6.2.2.1 The station controlling the network shall, on request, give the aircraft its position in one of the following ways:

1) position in relation to a point of reference or in latitude and longitude using the QTF signal or the appropriate phrase;
2) true bearing of the aircraft in relation to the direction-finding station or other specified point, using the QTE signal or the appropriate phrase, and its distance from the direction-finding station or point, using the QGE signal or the appropriate phrase;
3) magnetic heading to steer with no wind, to make for the direction-finding station or other specified point using the QDM signal or the appropriate phrase, and its distance from the direction-finding station or point, using the QGE signal or the appropriate phrase.

(References to QTF, QTE, QGE and QDM signals have not been deleted)

6.2.7 When a heading or bearing has been requested, the direction-finding station shall advise the aircraft station in the following form:

1) the appropriate phrase or Q signal;
2) bearing or heading in degrees in relation to the direction-finding station, sent as three figures;
3) class of bearing (except in the QDL procedure);
4) time of observation, if necessary (except in the QDL procedure).

(References to the Q signal and the QDL procedure have not been deleted)

6.2.8 When a position has been requested, the direction-finding control station, after plotting all simultaneous observations, shall determine the observed position of the aircraft and shall advise the aircraft station in the following form:

1) the appropriate Q signal or phrase;
2) the position;
3) class of position;
4) time of observation.

(Reference to the Q signal has not been deleted)

6.2.9 As soon as the aircraft station has received the bearing, heading or position, it shall repeat back the message for confirmation or correction, except in the QDL procedure.

(Reference to the QDL procedure has not been deleted)

6.2.14 An aircraft in need of a series of bearings or headings shall call the corresponding direction-finding station on the appropriate frequency, and request such service by transmitting the QDL signal followed by other appropriate Q signals. When the series has commenced, call signs of stations may

los distintivos de llamada de las estaciones, si no hay riesgo de que se produzca confusión.

Nota.- Se mantienen ciertas estaciones radiogoniométricas MF y HF para usarlas únicamente en casos de emergencia y de socorro. El uso de estas estaciones de comunicación, las horas de servicio, el distintivo de llamada, ubicación y frecuencia de comunicación, así como ciertas excepciones al procedimiento que se deja mencionado, aparecen en las publicaciones correspondientes.

(Párrafo de una versión anterior del Anexo 10 que no se ha suprimido).

be omitted, as long as there is no risk of confusion taking place.

Note.- Some MF and HF direction-finding stations are maintained to be used solely in cases of emergency and distress. The use of these communication stations, hours of service, call-sign, location and communication frequencies, as well as some exceptions to the aforementioned procedure, appear in the corresponding publications.

(Paragraph from a former version of Annex 10 which has not been suppressed).

Capítulo 8. Servicio Móvil Aeronáutico - Comunicaciones por Enlace de Datos

8.2.9.1.3 PANS.- No se refleja en la normativa nacional aplicable. No se han incluido los cambios de la enmienda 82 al Anexo 10.

8.2.9.1.3.1 PANS.- No se refleja en la normativa nacional aplicable. No se han incluido los cambios de la enmienda 82 al Anexo 10.

8.2.9.1.3.2 PANS.- No se refleja en la normativa nacional aplicable. No se han incluido los cambios de la enmienda 82 al Anexo 10.

8.2.9.1.3.3 PANS.- Si se negocia subsiguientemente por voz un mensaje CPDLC que requiere una respuesta operacional, se enviará un mensaje CPDLC de respuesta apropiado de cierre, para asegurar la adecuada sincronización del diálogo CPDLC.

(No se han incluido los cambios de la enmienda 82 al Anexo 10).

8.2.9.2.1 PANS.- Deberá evitarse siempre que sea posible el uso de mensajes largos o de mensajes con múltiples elementos de autorización, o el uso de mensajes con una combinación de autorizaciones y de información.

Nota.- En el documento "Directrices sobre factores humanos para sistemas de gestión del tránsito aéreo (ATM) (Doc 9758)" de OACI, pueden consultarse textos de orientación sobre el desarrollo de procedimientos de operación locales y técnicas adecuadas de operación de las CPDLC.

(No se han incluido los cambios de la enmienda 82 al Anexo 10).

8.2.9.3.3.4 PANS.- Cuando pueda satisfacerse todos los elementos de una solicitud de autorización de un solo o múltiples elementos, el controlador responderá con autorizaciones correspondientes a cada elemento de la solicitud. Esta respuesta debería consistir en un solo mensaje ascendente.

(No se han incluido los cambios de la enmienda 82 al Anexo 10).

8.2.9.3.3.5 PANS.- Cuando un controlador solamente pueda satisfacer parcialmente solicitudes de autorización de múltiples elementos, responderá con autorizaciones a las solicitudes que pueda satisfacer y respecto a las que no pueda satisfacer, restablecerá la autorización vigente o dará una autorización alternativa.

Nota.- Por ejemplo, un mensaje descendente de múltiples elementos que contenga los elementos de mensaje seguidamente indicados:

MAINTAINING FL310
REQUEST CLEARANCE YQM YYG YYT YQX TRACK X EINN FPL EDDF
REQUEST CLIMB FL350
WE CAN ACCEPT FL390 AT 1139Z
REQUEST MACH .84

Chapter 8. Aeronautical Mobile Service - Data Link Communications

8.2.9.1.3 PANS.- It is not reflected in the applicable national rules. Changes in amendment 82 to Annex 10 have not been included.

8.2.9.1.3.1 PANS.- It is not reflected in the applicable national rules. Changes in amendment 82 to Annex 10 have not been included.

8.2.9.1.3.2 PANS.- It is not reflected in the applicable national rules. Changes in amendment 82 to Annex 10 have not been included.

8.2.9.1.3.3 PANS.- If a CPDLC message which requires an operational reply is subsequently agreed by voice, an appropriate CPDLC closure response message shall be sent, to assure the correct synchronization of the CPDLC dialogue.

(Changes in amendment 82 to Annex 10 have not been included).

8.2.9.2.1 PANS.- The use of long messages or messages with multiple clearance elements, or messages with a combination of clearances and information, should be avoided where possible.

Note.- Guidance material on the development of local operating procedures and CPDLC good operating technique can be found in the "Human Factors Guidelines for Air Traffic Management (ATM) Systems (Doc 9758)" of ICAO.

(Changes in amendment 82 to Annex 10 have not been included).

8.2.9.3.3.4 PANS.- When all elements of a single or multi-element clearance request can be accommodated, the controller shall respond with clearances corresponding to each element of the request. This response should be a single uplink message.

(Changes in amendment 82 to Annex 10 have not been included).

8.2.9.3.3.5 PANS.- When a controller can only partially accommodate multi-element clearance requests, the requests shall be responded to with clearances corresponding to the parts that can be accommodated, and for the parts that cannot be accommodated, the current clearance shall be restated or an alternative clearance shall be given.

Note.- For example, a multi-element downlink message containing the indicated message elements:

MAINTAINING FL310
REQUEST CLEARANCE YQM YYG YYT YQX TRACK X EINN FPL EDDF
REQUEST CLIMB FL350
WE CAN ACCEPT FL390 AT 1139Z
REQUEST MACH .84

podría responderse de la forma siguiente:

CLEARED YQM YYG YYT YQX TRACK X EINN FPL EDDF
CLIMB TO FL350
REPORT REACHING
CROSS 52N 30W AT OR AFTER 1150Z
NO SPEED RESTRICTION

(No se han incluido los cambios de la enmienda 82 al Anexo 10).

8.2.12.5 Fallo de las CPDLC

(Este apartado permanece como en la versión anterior del Anexo 10. No se han incluido los cambios de la enmienda 82)

8.2.12.7 Falla de un solo mensaje CPDLC

(No se refleja en la normativa nacional aplicable. No se han incluido los cambios de la enmienda 82 al Anexo 10).

8.2.12.8 Suspensión del uso de solicitudes CPDLC del piloto

(No se refleja en la normativa nacional aplicable. No se han incluido los cambios de la enmienda 82 al Anexo 10).

8.2.12.8.1

(No se refleja en la normativa nacional aplicable. No se han incluido los cambios de la enmienda 82 al Anexo 10).

8.2.12.8.2

(No se refleja en la normativa nacional aplicable. No se han incluido los cambios de la enmienda 82 al Anexo 10).

ANEXO 11 - SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

Capítulo 1. Definiciones

Piloto al mando. El piloto responsable de la operación y seguridad de la aeronave durante el tiempo de vuelo.

Punto de recorrido. Un lugar geográfico especificado, utilizado para definir una ruta de navegación de área o la trayectoria de vuelo de una aeronave que emplea navegación de área.

No se incluyen definiciones para lo siguiente: Capacidad declarada.

ANEXO 13 - INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN

No existen diferencias.

ANEXO 14 - AERÓDROMOS

VOLUMEN I - Diseño y operaciones de aeródromos

Capítulo 1

1.4.1 Las instalaciones civiles ubicadas en las bases aéreas y aeródromos militares no son objeto de certificación.

Capítulo 2

2.9.9 * La norma española prevé que, en aquellos aeropuertos en los que no se dispusiera de los medios para llevar a cabo las actuaciones previstas en este apartado, el gestor aeroportuario deberá incluir un procedimiento de actuación en su Manual de Aeropuerto, que garantice la seguridad operacional, en los casos de una pista que esté afectada por nieve, nieve fundente o hielo.

could be responded to with:

CLEARED YQM YYG YYT YQX TRACK X EINN FPL EDDF
CLIMB TO FL350
REPORT REACHING
CROSS 52N 30W AT OR AFTER 1150Z
NO SPEED RESTRICTION

(Changes in amendment 82 to Annex 10 have not benn included).

8.2.12.5 Failure of CPDLC

(This item remains as in the former version of Annex 10. Changes in amendment 82 have not been included)

8.2.12.7 Failure of only one CPDLC message

(It is not reflected in the applicable national rules. Changes in amendment 82 to Annex 10 have not been included).

8.2.12.8 Suspension of pilot CPDLC requests

(It is not reflected in the applicable national rules. Changes in amendment 82 to Annex 10 have not been included).

8.2.12.8.1

(It is not reflected in the applicable national rules. Changes in amendment 82 to Annex 10 have not been included).

8.2.12.8.2

(It is not reflected in the applicable national rules. Changes in amendment 82 to Annex 10 have not been included).

ANNEX 11 - AIR TRAFFIC SERVICES

Chapter 1. Definitions

Pilot-in-command. The pilot responsible for the operation and safety of the aircraft during the flight time.

Waypoint. A specified geographical location used to define an area navigation route or the flight path of an aircraft employing area navigation.

Definitions not included for the following: Declared capacity.

ANEXO 13 - AIRCRAFT ACCIDENT AND INCIDENT INVESTIGATION

No differences exist.

ANNEX 14 - AERODROMES

VOLUME I - Aerodrome design and operations

Chapter 1

1.4.1 Civil facilities located at air bases and military aerodromes are not subject to certification.

Chapter 2

2.9.9 * Spanish regulations envisage that, at those airports in which appropriate means for carrying out the expected actions described in this chapter are not available, the airport management shall introduce an action procedure in its Airport Manual, which guarantees operational safety, in those cases where a runway is affected by snow, slush or ice.

Capítulo 3

3.3.9 * La norma española contempla, además, que en aquellos casos en que la resistencia de una plataforma de viraje en la pista no sea por lo menos igual a la de la pista adyacente a la que presta servicio, deberá ser adecuada para el uso de las aeronaves previstas.

3.8.1 * En esta recomendación y transitoriamente, la norma española contempla además la siguiente nota:

Deberá proveerse un área de funcionamiento del radioaltímetro en los aeropuertos en donde se requieren aproximaciones de precisión de Categorías II y III. Los aeropuertos en los que únicamente se requieran aproximaciones de precisión de Categoría I podrán operar aún cuando no dispongan de este área hasta el año 2020, siempre que hayan realizado un estudio aeronáutico de seguridad.

3.9.5 * Transitoriamente, hasta el año 2020, la norma española prevé además que la parte rectilínea de una calle de rodaje de letra de clave 'D' que esté prevista para aviones cuya distancia entre las ruedas exteriores del tren de aterrizaje principal sea igual o superior a 9 m, y en una de clave 'E', podría tener una anchura no inferior a 22,5 m, siempre que se haya realizado un estudio aeronáutico de seguridad.

3.9.13 * La norma española incorpora el apartado 3.9.13 y prevé además que, en aquellos casos en los que la resistencia de una calle de rodaje no sea por lo menos igual a la de la pista servida, deberá ser la adecuada para el uso de las aeronaves previstas.

3.15.1 * La norma española incorpora esta recomendación y prevé, además, que en aquellos aeropuertos en los que no se dispusiera de instalaciones de deshielo/antihielo de aviones, el gestor aeroportuario deberá publicar en el AIP esta información e incluir un procedimiento de actuación en su Manual de Aeropuerto, que garantice la seguridad operacional, cuando se prevean condiciones de engelamiento.

Capítulo 4

4.3.1 * La norma española exige la aprobación de la construcción por parte de la autoridad competente.

4.3.2 * Se considerarán como obstáculos los objetos que se eleven a una altura de 100 m o más sobre el terreno.

Capítulo 5

5.2.5.1 Las disposiciones del apartado citado son exigibles a todas las instalaciones con independencia de la fecha de su construcción.

5.2.9.5 * La norma española prevé que la recomendación incluida en el apartado 5.2.9.5 del Anexo 14 se aplique a las instalaciones de nueva construcción. Hasta el año 2020 podrán seguir en funcionamiento las instalaciones existentes que no cumplan esta disposición, siempre que se realice un estudio aeronáutico de seguridad.

5.2.17.8 * La norma española además de esta recomendación contempla que en determinadas áreas de las plataformas de estacionamiento de aeronaves, en donde exista concentración de un gran número de señales, la altura de los caracteres de las señales de información no podrá ser inferior a 2 metros.

En los puntos del área de maniobras donde no se satisfaga el requisito de que la altura de los caracteres sea no inferior a 4 metros, se requerirá la realización de un estudio aeronáutico de seguridad, valido hasta el 2020.

Chapter 3

3.3.9 * In addition, Spanish regulations provide that in those cases where the strength of a runway turn pad is not at least equal to that of the adjoining runway to which it serves, it shall be adequate for its use by the aircraft expected.

3.8.1 * Provisionally for this recommendation, Spanish regulations additionally consider the following remark:

A radio altimeter operating area shall be established at airports where Category II and III precision approach procedures are required. Airports where only Category I precision approaches are required may operate even in the absence of this area until the year 2020, as long as they carry out an appropriate aeronautical safety study.

3.9.5 * Provisionally, until the year 2020, the Spanish regulations additionally envisage that the straight portion of a taxiway of code letter 'D' which is intended to be used by aeroplanes with an outer main landing gear wheel span equal or greater than 9 m, and with a code letter 'E', may have a width of not less than 22.5 m, as long as an appropriate aeronautical safety study has been carried out.

3.9.13 * Spanish regulations incorporate item 3.9.13 and additionally envisage that, in those cases where the strength of a taxiway is not at least equal to that of the runway it serves, it shall be the adequate to be used by the aircraft expected.

3.15.1 * Spanish regulations incorporate this recommendation and additionally envisage that, at those airports in which aeroplane de-icing/anti-icing facilities are not provided, the airport management shall publish such information in the AIP and include an action procedure in its Airport Manual, which guarantees operational safety, when icing conditions are expected to occur.

Chapter 4

4.3.1 * Spanish regulations require the approval of the construction by the appropriate authority.

4.3.2 * Objects which extend to a height of a 100 m or more above the ground elevation are regarded as obstacles.

Chapter 5

5.2.5.1 The provisions in this item are required for all installations independently of their date of construction.

5.2.9.5 * Spanish regulations envisage that the recommendation included in item 5.2.9.5 of Annex 14 is to be applied to facilities of new construction. Until the year 2020 existing facilities which do not comply with this provision may continue in operation, as long as an appropriate aeronautical safety study is carried out.

5.2.17.8 * In addition to this recommendation, Spanish regulations consider that in specific areas of aircraft stand aprons, where a high concentration of signals exist, the character height of information markings cannot be less than 2 metres.

At spots in the manoeuvring area where the character height not being less than 4 metres requirement is not satisfied, an aeronautical safety study shall be required, valid till 2020.

5.3.1.5 Las disposiciones del apartado citado son exigibles a todas las instalaciones con independencia de la fecha de su construcción.

5.3.1.5 The provisions in this item are required for all installations independently of their date of construction.

5.3.23.1 * La norma española incorpora esta recomendación con sus notas. Además prevé que en aquellos aeropuertos en los que no se dispusiera de proyectores en las instalaciones de deshielo/antihielo y en los puestos designados para estacionamiento aislado de aeronaves destinados a utilizarse por la noche, el gestor aeroportuario deberá asegurar que las condiciones de iluminación en estos emplazamientos se adecuan a las necesidades del uso previsto.

5.3.23.1 * Spanish regulations incorporate this recommendation and its notes. In addition, they envisage that at those airports where there is no floodlighting provided on de-icing/anti-icing facilities and on designated isolated aircraft parking positions intended to be used at night, the airport management shall assure that the lighting conditions in these locations are adequate and meet the needs of their expected use.

5.3.24.2 Las disposiciones de los apartados citados son exigibles a todas las instalaciones con independencia de la fecha de su construcción.

5.3.24.2 The provisions described in all the items quoted are required for all installations independently of their date of construction.

5.3.24.11 * La norma española prevé que este requisito se aplique a las nuevas construcciones. Transitoriamente, hasta el año 2020, podrán seguir en funcionamiento las instalaciones existentes que no cumplan esta disposición, siempre que se realice un estudio aeronáutico de seguridad.

5.3.24.11 * Spanish regulations envisage that this requirement is to be applied to new constructions. Provisionally, until the year 2020, existing facilities which do not comply with this provision may continue in operation, as long as an appropriate aeronautical safety study is carried out.

5.3.24.16 * La norma española exige la aplicación de esta recomendación a las nuevas construcciones. Transitoriamente, hasta el año 2020, podrán seguir en funcionamiento las instalaciones existentes que no cumplan esta disposición, siempre que se realice un estudio aeronáutico de seguridad.

5.3.24.16 * Spanish regulations require the application of this recommendation to new constructions. Provisionally, until the year 2020, existing facilities which do not comply with this provision may continue in operation, as long as an appropriate aeronautical safety study is carried out.

Capítulo 6

6.3.4 La norma española prevé que se cumpla igualmente este requisito cuando se satisfagan las disposiciones establecidas en la reglamentación específica nacional en este ámbito.

Nota.- La Reglamentación específica nacional en este ámbito es:

- Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.
- Orden PRE/52/2010, de 21 de enero, por la que se modifican los anexos II, IX, XI, XII y XVIII del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.
- Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Chapter 6

6.3.4 Spanish regulations envisage that this requirement be equally fulfilled when the provisions established in the related specific national rules are met:

Note.- The related specific national rules are:

- Royal Decree 2822/1998, of 23 December, by which the Reglamento General de Vehículos is approved.
- Order PRE/52/2010, of 21 January, by which annexes II, IX, XI, XII and XVIII of the Reglamento General de Vehículos are modified, approved by Royal Decree 2822/1998, of 23 December.
- Royal Decree 1428/2003, of 21 November, by which the Reglamento General de Circulación for the application and development of the articled text of the Law on traffic, motor vehicular traffic and road safety is approved, endorsed by Legislative Royal Decree 339/1990, of 2 March.

6.3.5 La norma española prevé que se cumplirá igualmente este requisito cuando se satisfagan las disposiciones establecidas en la reglamentación específica nacional en este ámbito.

Nota.- La Reglamentación específica española en este ámbito, es la indicada en la Nota del requisito 6.3.4.

6.3.5 Spanish regulations envisage that this requirement will be equally fulfilled when the provisions established in the related specific national rules are met.

Note.- The related specific national rules are the same as the ones indicated in the Note for requirement 6.3.4.

6.3.25 La norma española prevé que se cumplirá igualmente este requisito cuando se satisfagan las disposiciones establecidas en la reglamentación específica nacional en este ámbito.

Nota.- La Reglamentación específica española en este ámbito, es la indicada en la Nota del requisito 6.3.4.

6.3.25 Spanish regulations envisage that this requirement will be equally fulfilled when the provisions established in the related specific national rules are met.

Note.- The related specific national rules are the same as the ones indicated in the Note for requirement 6.3.4.

6.3.26 Se considera que se cumplirá igualmente este requisito cuando se satisfagan las disposiciones establecidas en la reglamentación específica nacional en este ámbito.

Nota.- La Reglamentación específica española en este ámbito, es la indicada en la Nota del requisito 6.3.4.

6.3.26 It is considered that this requirement will be equally fulfilled when the provisions established in the related national rules are met.

Note.- The related specific national rules are the same as the ones indicated in the Note for requirement 6.3.4.

6.3.27 La norma española considera que se cumplirá igualmente este requisito cuando se satisfagan las disposiciones establecidas en la reglamentación específica nacional en este ámbito.

Nota.- La Reglamentación específica española en este ámbito, es la indicada en la Nota del requisito 6.3.4.

Capítulo 9

9.1.5 * La norma española exige que, además de la información que debe figurar en el documento conforme a esta recomendación, en dicho documento se identifiquen:

f) las funciones de mando, de comunicaciones y de coordinación para la ejecución del plan; y

g) organigramas de control de emergencia independientes para cada clase de emergencia incluida en el plan, que reflejen de forma visual la interacción global de los principales colectivos intervinientes en la gestión de emergencia. Es importante que en el plan de emergencia del aeropuerto se delinee claramente tanto el flujo como el método de notificación que ha de seguirse. Además, la norma española exige expresamente que en caso de emergencia en el interior del recinto aeroportuario, el gestor del aeropuerto deberá seguir ejerciendo las funciones para asegurar la continuidad del uso en adecuadas condiciones de seguridad del aeropuerto.

9.2.24 * El objetivo operacional del servicio de salvamento y extinción de incendios consistente en lograr un tiempo de respuesta que no exceda de dos minutos hasta el extremo de cada pista operacional, en los aeropuertos españoles, se plantea para el año 2020.

Hasta dicha fecha, el gestor aeroportuario deberá publicar, en la parte AD2 del AIP correspondiente a su aeropuerto, los tiempos de respuesta hasta el extremo de cada pista operacional relativos a esta recomendación.

9.4.5 * La norma española incorpora esta recomendación como Norma Técnica que aplica al Gestor Aeroportuario.

* Método recomendado

VOLUMEN II - Helipuertos

Capítulo 2

2.1 En la actualidad las coordenadas geográficas que indican latitudes y longitudes no se expresan en referencia al sistema WGS-84.

→ Capítulo 5

5.3.8.15* La norma española exige la aplicación de las disposiciones citadas a todas las instalaciones, con independencia de la fecha de su construcción.

* Método recomendado

ANEXO 15 - SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA

Apéndice 1

AD 2.24, apartado 7) Las cartas de área TMA que comprenden más de un aeródromo se encuentran en la sección ENR 6 de la AIP y no en la AD.

ANEXO 16 - PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

VOLUMEN I - Ruido de las aeronaves

Generalidades. España continuará utilizando la Enmienda 7 del Anexo 16, Volumen I, hasta el momento en que sea modificado a nivel Unión Europea el Reglamento 1592/2002 para el cual se prevé su modificación a mediados de 2006.

6.3.27 Spanish regulations consider that this requirement will be equally fulfilled when the provisions established in the related national rules are met.

Note.- The related specific national rules are the same as the ones indicated in the Note for requirement 6.3.4.

Chapter 9

9.1.5 * In addition to the information that must appear on the document according to this recommendation, Spanish regulations require that such document shall identify:

f) command, communications and coordination roles for the execution of the plan; and

g) independent emergency control flow charts for each type of emergency included in the plan, to visually reflect the interaction of the main agencies involved in the management of the emergency. It is important that both the flow and the notification means to be followed are clearly outlined in the airport emergency plan. In addition, Spanish regulations specifically require that in case of an emergency within the airport enclosure, the airport management shall keep on exercising its duties to ensure the continuity of use of the airport in the appropriate safety conditions.

9.2.24 * At Spanish airports, the operational objective of the rescue and fire fighting service to achieve a response time not exceeding two minutes to the end of each operational runway, is planned for the year 2020.

Until that date, the airport management shall publish, in the corresponding AD2 part of the AIP, the response times to the end of each operational runway related to this recommendation.

9.4.5 * Spanish regulations incorporate this recommendation as a Technical Rule which is applied to the Airport Management.

* Recommended practice

VOLUME II - Heliports

Chapter 2

2.1 At the present time, geographical coordinates indicating latitude and longitude are not expressed in terms of the WGS-84 system.

Chapter 5

5.3.8.15* Spanish regulations require that the provisions quoted are to be applied to all installations, independently of their date of construction.

* Recommended practice

ANNEX 15 - AERONAUTICAL INFORMATION SERVICES

Appendix 1

AD 2.24, item 7) TMA area charts which comprise more than one aerodrome are in the ENR 6 section of the AIP and not in AD.

ANNEX 16 - ENVIRONMENTAL PROTECTION

VOLUME I - Aircraft noise

General. Spain will continue to use Amendment 7 to Annex 16, Volume I, until Regulation 1592/2002 is amended at the European Union level. It is planned to be amended in the middle of 2006.

VOLUMEN II - Emisiones de los motores de las aeronaves

Generalidades. España seguirá aplicando la Enmienda 4 del Anexo 16, Volumen II, hasta que se enmiende el Reglamento 1592/2002 a nivel de la Unión Europea. Según lo previsto, se enmendará a mediados de 2006.

VOLUME II - Aircraft engine emissions

General. Spain will continue to use Amendment 4 to Annex 16, Volume II, until Regulation 1592/2002 is amended at the European Union level. It is planned to be amended in the middle of 2006.

ANEXO 18 - TRANSPORTE SIN RIESGOS DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR VÍA AÉREA

Capítulo 6

6.3 El Español debe utilizarse como idioma adicional en el marcado y etiquetado de los bultos de mercancías peligrosas en los envíos con origen España.

Observaciones: esta diferencia se encuentra incluida en las Instrucciones Técnicas - OACI Doc. 9284 (ES-1).

Capítulo 7

7.3 El Español debe utilizarse como idioma adicional en la documentación de transporte que acompaña a las mercancías peligrosas en los envíos con origen en España.

Observaciones: esta diferencia se encuentra incluida en las Instrucciones Técnicas - OACI Doc. 9284 (ES-1).

Capítulo 12

12.3 Aparte de lo requerido en las Intrucciones Técnicas de OACI, se exige el cumplimiento con el Real Decreto 1334/2005 (Anexo I D) 3) e.) que establece la notificación del "transporte o intento de transporte de mercancías peligrosas en violación de las normas aplicables, incluidos el etiquetado incorrecto y el embalaje de mercancías peligrosas" como requisito adicional para los operadores.

Observaciones: El Sistema de Notificación de Sucesos de AESA se ocupará de los procedimientos de investigación y recopilación de información, si se considera necesario, en virtud del Real Decreto 1334/2005.

En caso de negligencia o dolo grave contactará con la correspondiente unidad de AESA para incoar el preceptivo expediente disciplinario si fuera necesario.

12.4 Aparte de lo requerido en las Instrucciones Técnicas de OACI, se exige el cumplimiento con el Real Decreto 1334/2005 (Anexo I D) 3) e.) que establece la notificación del "transporte o intento de transporte de mercancías peligrosas en violación de las normas aplicables, incluidos el etiquetado incorrecto y el embalaje de mercancías peligrosas" como requisito adicional para los operadores.

Observaciones: El Sistema de Notificación de Sucesos de AESA se ocupará de los procedimientos de investigación y recopilación de información, si se considera necesario, en virtud del Real Decreto 1334/2005.

En caso de negligencia o dolo grave contactará con la correspondiente unidad de AESA para incoar el preceptivo expediente disciplinario si fuera necesario.

ANNEX 18 - THE SAFE TRANSPORT OF DANGEROUS GOODS BY AIR

Chapter 6

6.3 Spanish must be used as the additional language in the marking and labelling of dangerous goods packages on deliveries with origin Spain.

Remarks: this difference is included in the Technical Instructions - ICAO Doc. 9284 (ES-1).

Chapter 7

7.3 Spanish must be used as the additional language in the transport documents provided with the dangerous goods packages on deliveries with origin Spain.

Remarks: this difference is included in the Technical Instructions - ICAO Doc. 9284 (ES-1).

Chapter 12

12.3 In addition to the requirements demanded in ICAO Technical Instructions, it is compulsory to comply with Royal Decree 1334/2005 (Annex I D) 3) e.) which establishes the reporting of "transport or intent of transport of dangerous goods in violation of applicable laws, including the incorrect labelling and packaging of dangerous goods" as an additional requirement for operators.

Remarks: AESA's Occurrence Reporting System will deal with the procedures for the appropriate investigation and compilation of information, if deemed necessary, by virtue of Royal Decree 1334/2005.

In case of negligence or serious fraud it will contact with the appropriate unit of AESA to initiate the corresponding disciplinary proceedings if necessary.

12.4 In addition to the requirements demanded in ICAO Technical Instructions, it is compulsory to comply with Royal Decree 1334/2005 (Annex I D) 3) e.) which establishes the reporting of "transport or intent of transport of dangerous goods in violation of applicable laws, including the incorrect labelling and packaging of dangerous goods" as an additional requirement for operators.

Remarks: AESA's Occurrence Reporting System will deal with the procedures for the appropriate investigation and compilation of information, if deemed necessary, by virtue of Royal Decree 1334/2005.

In case of negligence or serious fraud it will contact with the appropriate unit of AESA to initiate the corresponding disciplinary proceedings if necessary.

DOC. 4444 - PROCEDIMIENTOS PARA LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA - GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO

Capítulo 4. Disposiciones generales para los servicios de tránsito aéreo

4.4.2 Presentación del plan de vuelo

4.4.2.1.1 Excepto cuando se haya acordado la presentación de planes de vuelo repetitivos o cuando la autoridad ATS competente prescriba la presentación de planes de vuelo a una unidad IFPS (IFPU), la presentación de plan de vuelo antes de la salida se hará personalmente, por teléfono u otros medios

DOC. 4444 - PROCEDURES FOR AIR NAVIGATION SERVICES - AIR TRAFFIC MANAGEMENT

Chapter 4. General provisions for air traffic services

4.4.2 Submission of a flight plan

4.4.2.1.1 Except when other arrangements have been made for submission of repetitive flight plans or when the appropriate ATS authority prescribes the submission of flight plans to an IFPS unit (IFPU), the submission of the flight plan prior to departure shall be made personally, by telephone or other means

que prescriba la autoridad ATS competente a la ARO en el aeródromo de salida. Si no hay tal oficina en el aeródromo de salida, el plan de vuelo se transmitirá por teléfono, teletipo u otros medios que prescriba la autoridad ATS competente, o si no se dispone de estos medios, por radio, a la dependencia ATS designada para servir al aeródromo de salida.

4.4.2.1.2 En caso de que un vuelo sufra una demora con respecto al plan de vuelo presentado, ésta deberá comunicarse a los ATS siguiendo los plazos y procedimientos descritos en AIP. Transcurrido el tiempo establecido en AIP, si el originador del plan de vuelo no toma ninguna medida, el plan de vuelo se cancelará automáticamente.

4.4.2.2.1 Cuando el plan de vuelo que haya de presentarse durante el vuelo no sea posible transmitirlo a una estación de telecomunicaciones aeronáuticas se transmitirá a la dependencia ATS apropiada.

Capítulo 8. Servicios de vigilancia ATS

8.5.5 Información sobre niveles basada en el uso de la información sobre altitud de presión

8.5.5.1.3 Si la información sobre el nivel de vuelo en pantalla basada en el Modo C difiere del nivel de vuelo autorizado en 90 m (300 ft) o más, o si después de la verificación se descubre una discrepancia que excede de dicho valor, se informará, en consecuencia, al piloto y se le pedirá que compruebe el reglaje de presión y confirme el nivel de la aeronave.

Capítulo 11. Mensajes de los servicios de tránsito aéreo

11.4.2 Mensajes de movimiento y de control

11.4.2.2.3.1 Se transmitirá un mensaje DLA, de acuerdo con los procedimientos descritos en AIP, cuando la salida de la aeronave para la cual se hayan enviado datos del plan de vuelo (FPL o RPL) sufra una demora con respecto a la hora prevista de fuera calzos indicada en el plan de vuelo.

Capítulo 16. Procedimientos mixtos

16.4.4 Cambio en las listas RPL

16.4.4.2.2 En los casos que se determine en AIP, para modificar ciertos datos básicos de plan de vuelo será necesario cancelar el RPL para el día en cuestión y presentar un plan de vuelo individual.

Apéndice 2 - Plan de vuelo - Casilla 8

Tipo de vuelo - INSÉRTESE M si es militar, de aduanas o de policía.

OTRAS DIFERENCIAS CON OACI

- La ondulación geoide en los aeropuertos se publica en el apartado 2 de la ficha técnica de cada aeropuerto, y es la misma para todos los puntos del aeródromo.
- En la ficha técnica de cada aeropuerto, sólo se publicarán las coordenadas de extremo de pista cuando dichas coordenadas no coincidan con los umbrales de pista (ej. umbrales desplazados).
- En las cartas de aproximación por instrumentos (IAC) las elevaciones se dan en pies y no en metros.
- Algunas maniobras de aproximación por instrumentos de bases aéreas se han diseñado de acuerdo con normativa militar OTAN en vez de normativa OACI. En la carta se especifica cuando la normativa aplicada no es OACI.
- La obligación de llevar a bordo receptores ILS/VOR protegidos contra emisiones FM, está aplicándose para aeronaves de estado desde el día 1 de enero de 2005 (ver AIC relacionadas en vigor).

prescribed by the appropriate ATS authority, to the ARO at the departure aerodrome. If no such office exists at the departure aerodrome, the flight plan shall be transmitted by telephone, teletype or other means prescribed by the apropriate ATS authority, or by radio if those means are not available, to the ATS unit designated to serve the departure aerodrome.

4.4.2.1.2 In the event a flight experiences a delay with regard to the flight plan submitted, the delay shall be communicated to the ATS in accordance with the provisions prescribed in AIP. Once elapsed the time period specified in the AIP, if the flight plan originator does not take any action, the flight plan shall be cancelled automatically.

4.4.2.2.1 When the flight plan to be submitted during flight can not be transmitted to an aeronautical telecommunication station it shall be transmitted to the appropriate ATS unit.

Chapter 8. Radar services

8.5.5 Level information based on the use of pressure altitude information

8.5.5.1.3 If the displayed flight level information based on the use of Mode C differs from the cleared flight level by 90 m (300 ft) or more, or if a discrepancy in excess of such value is detected subsequent to verification, the pilot shall be advised accordingly and requested to check the pressure setting and confirm the aircraft's flight level.

Chapter 11. Air traffic services messages

11.4.2 Movement and control messages

11.4.2.2.3.1 A DLA message shall be transmitted, according to the procedures described in AIP, when the departure of an aircraft, for which basic flight plan data (FPL or RPL) has been sent, is delayed with regard to the off-block time contained in the flight plan.

Chapter 16. Miscellaneous procedures

16.4.4 Changes to RPL listings

16.4.4.2.2 In the cases specified in AIP, for the modification of certain flight plan basic data it is necessary to cancel the RPL for that day and submitt an individual flight plan.

Appendix 2 - Flight plan - Item 8

Type of flight - INSERT M if military, customs or police.

OTHER DIFFERENCES FROM ICAO

- The geoid undulation at airports is published in item 2 of the aerodrome data specifications record of each airport, and it is the same for all aerodrome points.
- In the aerodrome data specifications record of each aerodrome, runway end coordinates will only be published when these do not coincide with runway thresholds (e.g. displaced thresholds).
- In the instrument approach charts (IAC) the elevations are expressed in feet instead of metres.
- Some manoeuvres of instrument approach charts of air bases follow NATO military procedures instead of ICAO regulations. There is such a specification in the chart, when the standards are not ICAO.
- The obligation to carry ILS/VOR receivers on board protected against FM emissions, is applicable to State aircraft from January 1st, 2005 (see related AIC in force).

– El sumario NOTAM se publica a través de la página de INTERNET de Aena.
  El sumario NOTAM se proporcionará a aquellos usuarios que lo soliciten, el primer día hábil de cada mes, mediante correo electrónico.
– La categoría de incendios militar es normativa OTAN en vez de normativa OACI.
– La iluminación militar es normativa OTAN en vez de normativa OACI.
– Cuando una carta no se ajusta al Anexo 4 de la OACI, en el título de dicha carta no aparece la palabra OACI.
– En las cartas de aproximación por instrumentos (IAC) cuando una maniobra de aproximación de no precisión tenga un escalón de descenso en el tramo de aproximación final, sólo se publicará la OCA/H con escalón de descenso.

– NOTAM summary is published in Aena's INTERNET webpage.
  NOTAM summary will be provided on the first working day of each month by electronic mail, to those users who have previously required so.
– Military fire category is NATO regulation instead of ICAO regulation.
– Military lighting is NATO regulation instead of ICAO regulation.
– When a chart is not adjusted to ICAO Annex 4, in the title of this chart does not appear the word ICAO.
– In the instrument approach charts (IAC), when a non-precision approach manoeuvre has a step of descent in the final approach segment, only the OCA/H with step of descent will be published.