



31/12/03

Nota de envío

SUPLEMENTO DEL

ANEXO 11 — SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

(Decimotercera edición)

1. El Suplemento adjunto reemplaza a todos los Suplementos anteriores del Anexo 11, y contiene las diferencias notificadas por los Estados contratantes hasta el 31 de diciembre de 2003 con respecto a todas las enmiendas incluyendo la Enmienda 42.
 2. Este Suplemento debe incorporarse al final del Anexo 11 (decimotercera edición). Las diferencias adicionales, así como los comentarios revisados que envíen los Estados contratantes, se publicarán periódicamente como enmiendas del Suplemento.
-

SUPLEMENTO DEL ANEXO 11 — DECIMOTERCERA EDICIÓN

SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

Diferencias notificadas a la OACI, de conformidad con el Artículo 38 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y la resolución del Consejo del 21 de noviembre de 1950, entre los reglamentos y métodos nacionales de los Estados contratantes y las correspondientes normas y métodos recomendados internacionales del Anexo 11.

DICIEMBRE DE 2003

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

REGISTRO DE ENMIENDAS DEL SUPLEMENTO

<i>Núm.</i>	<i>Fecha</i>	<i>Anotada por</i>	<i>Núm.</i>	<i>Fecha</i>	<i>Anotada por</i>
1	25/2/05	OACI			

**ENMIENDAS DEL ANEXO 11 ADOPTADAS O APROBADAS POR EL CONSEJO
CON POSTERIORIDAD A LA DECIMOTERCERA EDICIÓN,
PUBLICADA EN JULIO DE 2001**

<i>Núm.</i>	<i>Fecha de adopción o aprobación</i>	<i>Fecha de aplicación</i>	<i>Núm.</i>	<i>Fecha de adopción o aprobación</i>	<i>Fecha de aplicación</i>
41	21/2/02	28/11/02			
42	7/3/03	27/11/03			

1. Estados contratantes que han notificado diferencias a la OACI

Los Estados contratantes que figuran a continuación han notificado a la OACI las diferencias que existen entre sus reglamentos y métodos nacionales y las normas y métodos recomendados internacionales del Anexo 10, Volumen III (primera edición), incluyendo la Enmienda 79, o han enviado comentarios con respecto a su aplicación.

Los números de páginas indicados para cada Estado y las fechas de publicación de dichas páginas corresponden a las páginas de este Suplemento.

<i>Estado</i>	<i>Fecha de Notificación</i>	<i>Páginas del Suplemento</i>	<i>Fecha de Publicación</i>
Alemania	9/7/03	1	31/12/03
Australia	17/11/03	1	31/12/03
Brasil	23/6/04	1	25/2/05
Canadá	25/11/03	1-2	31/12/03
Chile	20/8/03	1	31/12/03
China	24/10/03	1	25/2/05
Hong Kong, China			
Cuba	14/8/03	1	31/12/03
Dinamarca	25/6/03	1	31/12/03
Eslovaquia	10/11/03	1	31/12/03
España	25/2/05	1-3	25/2/05
Francia	24/10/03	1	31/12/03
Letonia	15/6/04	1	25/2/05
Reino Unido	28/10/03	1-2	31/12/03
Suecia	16/7/03	1-2	31/12/03
Uzbekistán	13/10/04	1	25/2/05
Vanuatu	11/6/04	1-3	25/2/05

2. Estados contratantes que han notificado a la OACI que no existen diferencias

<i>Estado</i>	<i>Fecha de notificación</i>	<i>Estado</i>	<i>Fecha de notificación</i>
Argentina	29/10/03	Grecia	19/11/03
Bahrein	12/7/03	Hungría	21/6/03
Bélgica	8/7/03	Irlanda	27/10/03
Bolivia	1/7/03	Mónaco	6/11/03
Costa Rica	4/6/03	Países Bajos	10/9/03
Estonia	21/11/03	Rumania	27/10/03
Federación de Rusia	13/10/03	Túnez	3/7/03

3. Estados contratantes de los cuales no se ha recibido información

Afganistán	Arabia Saudita	Bahamas
Albania	Argelia	Bangladesh
Andorra	Armenia	Barbados
Angola	Austria	Belarús
Antigua y Barbuda	Azerbaiyán	Belice

Benin	Islas Marshall	Polonia
Bhután	Islas Salomón	Portugal
Bosnia y Herzegovina	Israel	Qatar
Botswana	Italia	República Árabe Siria
Brunei Darussalam	Jamahiriya Árabe Libia	República Centroafricana
Bulgaria	Jamaica	República Checa
Burkina Faso	Japón	República de Corea
Burundi	Jordania	República Democrática del Congo
Cabo Verde	Kazajstán	República Democrática Popular
Camboya	Kenya	Lao
Camerún	Kirguistán	República de Moldova
Chad	Kiribati	República Dominicana
China	Kuwait	República Popular Democrática
Chipre	La ex República Yugoslava	de Corea
Colombia	de Macedonia	República Unida de Tanzania
Comoras	Lesotho	Rwanda
Congo	Líbano	Saint Kitts y Nevis
Côte d'Ivoire	Liberia	Samoa
Croacia	Lituania	San Marino
Djibouti	Luxemburgo	Santa Lucía
Ecuador	Madagascar	Santo Tomé y Príncipe
Egipto	Malasia	San Vicente y las Granadinas
El Salvador	Malawi	Senegal
Emiratos Árabes Unidos	Maldivas	Serbia y Montenegro
Eritrea	Malí	Seychelles
Eslovenia	Malta	Sierra Leona
Estados Unidos	Marruecos	Singapur
Etiopía	Mauricio	Somalia
Fiji	Mauritania	Sri Lanka
Filipinas	México	Sudáfrica
Finlandia	Micronesia (Estados Federados de)	Sudán
Gabón	Mongolia	Suiza
Gambia	Mozambique	Suriname
Georgia	Myanmar	Swazilandia
Ghana	Namibia	Tailandia
Granada	Nauru	Tayikistán
Guatemala	Nepal	Togo
Guinea	Nicaragua	Tonga
Guinea-Bissau	Níger	Trinidad y Tabago
Guinea Ecuatorial	Nigeria	Turkmenistán
Guyana	Noruega	Turquía
Haití	Nueva Zelandia	Ucrania
Honduras	Omán	Uganda
India	Pakistán	Uruguay
Indonesia	Palau	Venezuela
Irán (República Islámica del)	Panamá	Viet Nam
Iraq	Papua Nueva Guinea	Yemen
Islandia	Paraguay	Zambia
Islas Cook	Perú	Zimbabwe

4. Párrafos con respecto a los cuales se han notificado diferencias

<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>	<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>
Definiciones	Brasil	2.26.1	España
	Canadá	2.26.2	Reino Unido
	Chile	2.26.4	España
	España		Reino Unido
	Francia	2.26.5	España
	Reino Unido	2.27.1	España
	Suecia	2.27.2	España
	Uzbekistán	2.28	España
	Vanuatu		Uzbekistán
2.1.2	Reino Unido	3.1	Reino Unido
2.3.2	Suecia		Uzbekistán
	Uzbekistán		Vanuatu
2.3.3	Uzbekistán	3.2	Brasil
2.5.2.2.1.1	Reino Unido	3.3.1	Reino Unido
2.5.2.3	Reino Unido	3.3.3	Dinamarca
2.6	Dinamarca		Eslovaquia
	Letonia		Vanuatu
	Suecia	3.3.4	Reino Unido
2.6.1	Canadá	3.4.1	Uzbekistán
	Chile	3.6.1.3.1	España
	Francia	3.6.1.3.2	España
	Reino Unido	3.6.1.4	España
	Vanuatu	3.6.2.5	España
2.8	Suecia	3.7.2.1	Australia
2.9	Suecia	3.7.2.2	Australia
2.9.2.3	Reino Unido	3.7.3	España
2.9.3.2	Australia	3.7.3.1	Alemania
2.9.3.2.1	Australia		Brasil
2.9.3.2.2	Australia		Canadá
	Reino Unido		Francia
2.9.3.3	Reino Unido		Vanuatu
2.9.5.1	Australia	3.7.4.2.1	España
2.9.5.5	Reino Unido		
2.11.1	España	4.2.1	Uzbekistán
	Francia		Vanuatu
2.17.6	Australia	4.2.2	Canadá
2.18.2	Alemania		Dinamarca
2.18.3	Alemania	4.3	Australia
2.18.4	Alemania	4.3.4.8	España
2.18.5	Alemania	4.3.5	España
	Uzbekistán	4.3.6.1	España
2.19.1	España	4.3.7	Canadá
2.19.2	España		España
2.21	Suecia	4.3.8	Canadá
2.22.1.1	España		España
2.24.3	España		Uzbekistán
2.24.4	Suecia		

<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>	<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>
4.3.9	Canadá España Uzbekistán	7.1.2.1 7.1.3.3	Uzbekistán Australia
4.3.10	Australia	Apéndice 2	Alemania
4.4	Chile	Apéndice 3	Reino Unido
4.4.1	España	Apéndice 4	Alemania
4.4.2	España		Canadá
5.2	Uzbekistán		Chile
5.2.1	Canadá		China
	Eslovaquia		Hong Kong, China
5.2.2	Chile		Cuba
	España		Reino Unido
	Uzbekistán		Suecia
5.4	Eslovaquia		
6.2.2.3.7	Reino Unido	Apéndice 5	Alemania
6.2.3.1.2	Reino Unido		Chile
6.2.3.1.3	Reino Unido		Reino Unido
6.2.3.4	Reino Unido		

CAPÍTULO 2

- 2.18.2 Todavía no se ha logrado la plena implantación del sistema de calidad.
2.18.3
2.18.4*
2.18.5

CAPÍTULO 3

- 3.7.3.1 c) Se considera que el repetir obligatoriamente los niveles de transición es una carga de trabajo innecesaria y por lo tanto no se aplicará.

Apéndice 2

- 3.1 Los puntos significativos dentro de las TMA se designan mediante códigos alfanuméricos.

Apéndice 4

Clase D — Mínimos de visibilidad en VMC y distancia de las nubes: VFR.

Nota.— Las zonas de control se clasifican como espacio aéreo de Clase D, con el siguiente añadido: visibilidad en tierra 5 km, techo de nubes 1 500 ft GND, libre de nubes.

Clase E — Mínimas de visibilidad VMC y distancia de las nubes. El valor mínimo de visibilidad tiene que ser de 8 km para los vuelos VFR por debajo de 3 050 m (10 000 ft) AMSL.

Clase F — Sujeto a autorización del ATC: vuelos IFR “sí” en vez de “no”.

Clase G — No se permiten los vuelos IFR.

Nota.— Para los vuelos VFR, las siguientes mínimas meteorológicas: a la vista de tierra o del agua, visibilidad en vuelo de 1,5 km, libre de nubes; excepto los helicópteros, dirigibles y globos, para los cuales sólo se requiere una visibilidad en vuelo de 800 m.

Apéndice 5

En Alemania, las líneas 2 y 4 de la Tabla 4 describen: a) la determinación de los puntos de referencia en ruta, y b) la determinación de los puntos de referencia para procedimientos de aproximación de área terminal, correspondientes a la Tabla 5.

Por lo tanto, la resolución para a) es 1 grado en vez de 1/10 grados.

* Método recomendado.

CAPÍTULO 2

- 2.9.3.2 En algunas CTA se establece un límite inferior de 500 ft para el espacio aéreo australiano.
- 2.9.3.2.1* En algunas CTA se establece un límite inferior de 500 ft para el espacio aéreo australiano.
- 2.9.3.2.2* El espacio aéreo de Clase E (no radar) y el espacio aéreo de Clase C (radar) tienen un límite inferior de FL 180.
- 2.9.5.1 La reglamentación australiana no exige que los IALS estén comprendidos en su totalidad en una CTA. El espacio aéreo de Clase C es aceptable.
- La reglamentación australiana no exige que IALS, SIDS/STARS estén protegidos con medidas CTA o espacio aéreo de Clase C.
- 2.17.6* Australia no utiliza espacio aéreo de uso flexible.

CAPÍTULO 3

- 3.7.2.1 Actualmente, Australia no dispone de normas relacionadas con la fase de aceleración transónica de vuelo para aeronaves supersónicas.
- 3.7.2.2* Actualmente, Australia no dispone de normas relacionadas con la fase de aceleración transónica de vuelo para aeronaves supersónicas.

CAPÍTULO 4

- 4.3 Los servicios aéreos no suministran radiodifusiones OFIS, radiodifusiones OFIS HF o radiodifusiones OFIS VHF.
- 4.3.10 Los servicios aéreos no suministran radiodifusiones OFIS.

CAPÍTULO 7

- 7.1.3.3 La información relativa al viento se proporciona por diversos medios a las dependencias que suministran servicios de control de aproximación.

* Método recomendado.

CAPÍTULO 1

Definiciones

Dependencia de servicios de tránsito aéreo. Término genérico que significa, de diversos modos, dependencia de control de tránsito aéreo o dependencia de servicios de información de vuelos.

Oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo. No se utiliza este término, sino:

- en aeródromos controlados se utiliza la expresión “oficina de información aeronáutica de aeródromos” con el fin de proporcionar servicios de información previa a los vuelos y también de recibir informes relativos a los servicios del tránsito aéreo y planes de vuelos presentados antes de la salida.
- en aeródromos no controlados se utiliza la expresión “dependencia de servicios de información de vuelo del aeródromo” para designar una dependencia establecida en un aeródromo con el fin de proporcionar servicios de información de aeródromo a los vuelos y además de recibir informes relativos a los servicios de tránsito aéreo y planes de vuelos presentados antes de la salida.

Vuelo VFR especial. Vuelo VFR al que el control de tránsito aéreo ha concedido autorización para que se realice dentro de un área de control terminal o una zona de control en condiciones meteorológicas por debajo de VMC.

CAPÍTULO 3

3.2 a) 2)

Por una dependencia de control de aproximación a la que se ha delegado la atribución de proporcionar dicho servicio en un determinado espacio aéreo.

3.7.3.1 c)

Para evitar la carga de frecuencias innecesaria, la información incluida en las radiodifusiones ATIS se colacionan solamente a pedido del controlador.

CAPÍTULO 1

Definiciones

Altitud. Significa la altitud que indica un altímetro ajustado al reglaje corriente de altímetro.

Autorización del control de tránsito aéreo. En el Canadá se utilizan también instrucciones de control de tránsito aéreo que se definen como una directiva de la dependencia de control de tránsito aéreo a efectos de control de tránsito aéreo.

Espacio aéreo con servicio de asesoramiento. El espacio aéreo con servicio de asesoramiento se refiere al espacio aéreo de uso especial de Clase F, en el cual se desarrolla una actividad de la que deberían tener conocimiento los pilotos no participantes.

INCERFA. No se utiliza esta palabra clave.

Nivel de vuelo. Se utiliza un altímetro ajustado a 29,92 pulgadas de mercurio.

Oficina de control de aproximación y servicio de control de aproximación. Se utiliza el servicio del control del área terminal en lugar de servicio de control de aproximación y términos conexos.

Rodaje aéreo. En el Canadá, rodaje aéreo se define como el movimiento de un helicóptero por encima de la superficie de un aeródromo, pero normalmente a no más de 100 ft sobre el nivel del suelo. La aeronave puede proseguir por medio de rodaje o vuelo estacionario a velocidades de más de 20 kt.

Ruta con servicio de asesoramiento. No se utiliza en Canadá

Servicio de asesoramiento de tránsito aéreo. El servicio de asesoramiento se refiere al suministro de servicio de información de vuelo a las aeronaves que operan según planes de vuelo IFR y VFR.

Servicio de dirección en la plataforma. No se utiliza en el Canadá

CAPÍTULO 2

2.6.1

Clase C. En el Canadá, además de las disposiciones en este párrafo, se proporciona separación entre aeronaves en vuelos VFR a petición del piloto.

Clase D. En el Canadá si el volumen de trabajo y los equipos lo permiten, se proporcionan estos servicios entre aeronaves en vuelos IFR y VFR y entre aeronaves VFR, a petición del piloto.

Clase E. En el Canadá, algunas zonas de control están designadas como Clase E.

Clase F. En el Canadá, la Clase F se refiere al espacio aéreo de uso especial definido como restringido o con servicio de asesoramiento.

CAPÍTULO 3

3.7.3.1 c)

En el Canadá, no se requiere que los pilotos colacionen la pista en uso, los reglajes de altímetro o los códigos SSR. No se expiden niveles de transición.

CAPÍTULO 4

4.2.2 b)

No se consideran los peligros de colisión en el espacio aéreo de Clase F.

4.3.7 1

4.3.8

4.3.9

Los mensajes ATIS no se dan en el orden en que se enumeran, y no se usa la información relativa a las nubes por debajo de 1 500 m (5 000 ft) o de la altitud mínima de sector más elevada, ni tampoco los pronósticos para el aterrizaje de tipo tendencia.

CAPÍTULO 5

5.2.1 a) 2)

En el Canadá, una aeronave inicia una fase de incertidumbre si:

- a) ha presentado un plan de vuelo y no se recibe un informe de llegada dentro de los 60 minutos siguientes a la última ETA u hora de llegada prevista por el controlador, la que resulte más tarde;
- b) ha presentado un itinerario de vuelo y no se recibe un informe de llegada dentro de las 24 horas siguientes a la última ETA u hora de llegada prevista por el controlador, la que resulte más tarde; o
- c) en su plan de vuelo o en su itinerario de vuelo ha especificado una hora de iniciación de las medidas de búsqueda y salvamento y no se recibe un informe de llegada a la hora prevista.

Apéndice 4

Clases B, C, D, E. Para los vuelos VFR, se requiere una visibilidad en vuelo de 3 millas terrestres con una distancia de las nubes de 1 milla terrestre horizontal y 500 ft vertical.

Limitaciones de velocidad aplicables a aeronaves IFR y VFR:

- 250 kt por debajo de 10 000 ft sobre el nivel medio del mar; y
- 200 kt por debajo 3 000 ft sobre el nivel de suelo dentro de 10 NM de un aeropuerto controlado.

Clase F. El espacio aéreo de uso especial se define como restringido o con servicio de asesoría y puede ser espacio aéreo controlado o no controlado.

Clase G. Para los vuelos VFR sobre 700 ft sobre el nivel del suelo, se requiere una visibilidad de vuelo de 1 milla terrestre y una distancia de las nubes de 2 000 ft horizontal y 500 ft vertical. Para los vuelos VFR por debajo de 700 ft sobre el nivel del suelo, se requiere una visibilidad en vuelo de 1 milla terrestre y ausencia de nubes.

CAPÍTULO 1

- Definiciones
- Aeródromo de alternativa ETOPS.* La definición se encuentra publicada en el reglamento aeronáutico DAR-06, “Operación de Aeronaves”.
- Centro de información de vuelo.* Chile no posee centros de información de vuelo, el servicio se otorga a través de los centros de control de área.
- Explotador.* La definición se encuentra publicada en el reglamento aeronáutico DAR-06, “Operación de Aeronaves”.
- Ruta con servicio de asesoramiento — Servicio de asesoramiento de tránsito aéreo.* En Chile no existen rutas con servicio de asesoramiento.

CAPÍTULO 2

- 2.6.1 Espacio aéreo de Clase F. En Chile no existe espacio aéreo de Clase F.

CAPÍTULO 4

- 4.4 Radiodifusiones VOLMET. Chile no cuenta con radiodifusiones VOLMET.

CAPÍTULO 5

- 5.2.2 h) La notificación de “mercancías peligrosas transportadas como carga”, se encuentra contemplado en los “Procedimientos Aeronáuticos”, no obstante será incorporada en la próxima Enmienda del DAR-11.

Apéndice 4

- Espacio aéreo Clase F no se aplica.
- En espacios aéreos de Clases E y G, los vuelos VFR requieren comunicación continua en ambos sentidos.
- Chile incorpora mínimas de visibilidad VMC y distancia de las nubes en los espacios aéreos de Clases B, C, D, E y G.

Apéndice 5

- Tabla 1 Obstáculos en ruta. No se aplica.

Apéndice 4

En los espacios aéreos de clase F y G se requiere comunicación en ambos sentidos.



Apéndice 4

Clases de espacio aéreo ATS — Servicios suministrados y requisitos de vuelo — Clase E (VFR). Para los vuelos VFR en el espacio aéreo Clase E se requiere radiocomunicación continua en ambos sentidos.

Observación. Con fines de identificación, toda aeronave en vuelo, ya sea en IFR o VFR, deberá mantener radiocomunicación en ambos sentidos dentro de la FIR/CTA Havana.

CAPÍTULO 2

- 2.6 La clasificación del espacio aéreo se ajusta al Anexo 11; ahora bien, conviene tomar nota de que:
- el espacio aéreo de Clases B y F no se utiliza;
 - en cumplimiento del Anexo 11, Apéndice 4 se ha establecido en el espacio aéreo de Clase G una visibilidad de vuelo más baja;
 - en cada una de las clases del espacio aéreo se describe el requisito de llevar a bordo un transpondedor; y
 - en ciertas partes del espacio aéreo de Clase G, designadas TIZ, TIA, existe la obligación de mantener radiocomunicación continua en ambos sentidos.

CAPÍTULO 3

- 3.3.3 En cumplimiento de 3.3.3, se ha establecido la disposición siguiente:
- Se establecerá una separación vertical u horizontal entre vuelos especiales VFR.

CAPÍTULO 4

- 4.2.2 b) Además de lo dispuesto en 4.2.2 b), se han establecido las disposiciones siguientes respecto a la información de tránsito:
- En el espacio aéreo de Clase D, la información de tránsito puede omitirse, a condición de que sea cierto que las aeronaves se pasarán una a otra con una distancia vertical de 500 ft o más.
- En el espacio aéreo de Clase E, la información de tránsito se basa principalmente en la que haya recogido el radar de las respuestas SSR.
- En el espacio aéreo de Clase G, la información de tránsito se da únicamente cuando resulta práctico hacerlo.
-

CAPÍTULO 3

3.3.3 Las autorizaciones expedidas por las dependencias ATC proporcionarán separación:

...

e) entre vuelos especiales VFR,

salvo que, cuando lo solicite una aeronave o lo acepte el piloto en los casos enumerados en a), b) y c), un vuelo en condiciones meteorológicas visuales entre el crepúsculo y el alba podrá recibir la autorización de volar a condición de que mantenga la separación debida y que siga en condiciones meteorológicas visuales durante un tramo concreto del vuelo.

CAPÍTULO 5

5.2.1

a) *Fase de incertidumbre* cuando:

1) no se haya recibido ninguna comunicación de la aeronave dentro de los 10 minutos siguientes a . . .

2) la aeronave no llegue dentro de los 10 minutos siguientes a la hora prevista de llegada . . .

b) *Fase de alerta* cuando:

1) a los 10 minutos de transcurrida la fase de incertidumbre, en las subsiguientes tentativas . . .

c) *Fase de peligro* cuando:

1) 30 minutos después de la fase de alerta, las nuevas tentativas resultan infructuosas . . .

5.4

Localización de aeronaves en estado de emergencia.

Nota.— Cuando se disponga de equipo radar la dependencia ATC competente o directamente el centro de coordinación de salvamento trazarán en la pantalla radar (cuando sea posible) el vuelo de la aeronave en estado de emergencia.

CAPÍTULO 1

Definiciones

Accidente. Se considera **accidente** de aviación civil el suceso relacionado con la utilización de una aeronave, desde el momento en que una persona entre a bordo para realizar un vuelo hasta el desembarco de todos los pasajeros y miembros de la tripulación, que motive la muerte o lesiones graves de personas, definidas en la legislación penal vigente, produzca daños o roturas estructurales en la aeronave o dé lugar a su desaparición o a que sea totalmente inaccesible.

Aeródromo de alternativa. No se recoge la definición de Aeródromo de alternativa en ruta para ETOPS.

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: *Actuación humana; Autorización anticipada; Capacidad declarada; Comunicaciones por enlace de datos; Comunicaciones por enlace de datos controlador-piloto (CPDLC); Principios relativos a los factores humanos; Radiotelefonía; Servicio automático de información terminal por enlace de datos (ATIS-D); Servicio automático de información terminal-voz (ATIS-Voz).*

CAPÍTULO 2

2.11.1 No se recoge el apartado en el Reglamento de circulación aérea (RCA). No obstante, en la AIP se establecen estas distancias.

2.19.1 Se traspone parcialmente el apartado c) y sólo se incluye la Nota 2:

c) comunique tan pronto como sea posible a la oficina meteorológica correspondiente la información pertinente relativa a la actividad volcánica precursora de erupción, a erupciones volcánicas y la información relativa a las nubes de cenizas volcánicas.

2.19.2 No se incluye el apartado.

2.22.1.1 No se incluyen referencias a factores humanos en el Reglamento de circulación aérea (RCA).

2.24.3 Se incluye parcialmente el apartado:

Los relojes de las dependencias de servicios de tránsito aéreo y otros dispositivos para registrar la hora serán verificados según sea necesario a fin de que den la hora exacta dentro de más o menos 30 segundos del UTC en todo momento.

2.26.1 *Observación.* La fecha prevista para la entrada en vigor de los Reglamentos de requisitos comunes de la Comisión Europea tras su publicación en el Diario Oficial de la UE. Requiere la transposición del ESARR 3 (Requisitos comunes del Cielo Único europeo).

2.26.4 *Observación.* Igual que en 2.26.1.

2.26.5 No se incluye el apartado.

Observación. No se ha publicado en España, hasta la fecha, normativa que regule el análisis de riesgo y medidas de mitigación frente a cambios significativos del ATC. Esta publicación está vinculada a la transposición en España de ESARR 4 de EUROCONTROL. No obstante, el proveedor de servicios efectúa por propia iniciativa dichos análisis de riesgo.

- 2.27.1 No se recoge el apartado en el Reglamento de circulación aérea (RCA). No obstante, en el RCA hay apartados que recogen el uso del idioma inglés por los controladores.
- Asimismo, en las pruebas de selección de personal para controlador de tránsito aéreo se evalúa el conocimiento del idioma inglés.
- 2.27.2 No se recoge el apartado en el Reglamento de circulación aérea (RCA). No obstante, en el RCA hay apartados que recogen el uso del idioma inglés por los controladores.
- Asimismo, en las pruebas de selección de personal para controlador de tránsito aéreo se evalúa el conocimiento del idioma inglés.
- 2.28 Existe una Resolución de la Dirección General de Aviación Civil sobre la elaboración, desarrollo y aprobación de los planes de contingencia para los servicios de tránsito aéreo.

CAPÍTULO 3

- 3.6.1.3.1 No se incluye el apartado b).
- 3.6.1.3.2 No se incluye el apartado a), 3), y se modifica el b), 2), como sigue:
- b) 2) inmediatamente después de que la aeronave esté en vuelo, si los procedimientos locales consideran preferible tal medida.
- 3.6.1.4 Se incluye el texto siguiente:
- Los párrafos pertinentes de esta sección no son aplicables cuando dos o más partes del servicio de control de tránsito aéreo los facilite una sola dependencia, puesto que en este caso, no es necesario ninguna transferencia de responsabilidad con respecto a dichas partes.
- 3.6.2.5 No se incluye el apartado.
- 3.7.3 No se incluyen los apartados 3.7.3.1 y 3.7.3.2.
- 3.7.4.2.1 No se incluye el apartado.

CAPÍTULO 4

- 4.3.4.8 El apartado se modifica ligeramente:
- Cuando sea posible, el mensaje ATIS radiodifundido no excederá de 30 segundos, procurándose que la legibilidad del mensaje ATIS no se vea afectada por la velocidad de transmisión o por la señal de identificación de la ayuda para la navegación que se emplee para la transmisión del ATIS.
- Observación.* No se incluye la parte que alude a la actuación humana.
- 4.3.5 No se incluye el apartado.
- 4.3.6.1 No aparece el término “-voz” y el término “ATIS-D”.
- 4.3.7 No se incluyen los apartados b), c) y l).
- 4.3.8 No se incluyen los apartados b), c) y l).
- 4.3.9 No se incluyen los apartados b), c), h), i), k), m), p) y s).

4.4.1 No se recoge el apartado en el Reglamento de circulación aérea (RCA).

4.4.2 No se recoge el apartado en el Reglamento de circulación aérea (RCA).

CAPÍTULO 5

5.2.2 No se incluye el apartado h).

CAPÍTULO 1

Definiciones

Definición adicional:

Dependencia AFIS. Dependencia de tránsito aéreo responsable de suministrar servicio de información de vuelo y servicio de alerta al tránsito de aeródromo en un aeródromo no controlado.

CAPÍTULO 2

2.6.1

Ciertas zonas de control vinculadas con aeródromos con baja intensidad de tránsito se clasifican como Clase E.

Observación. Estas zonas de control están en proceso de reclasificación.

2.11.1

Fuera del espacio aéreo controlado se establecen rutas ATS que proporcionan protección respecto al terreno y a otras rutas ATS adyacentes, pero no se ha fijado ningún espacio aéreo específico con dimensiones definidas para ellas, salvo los espacios de Clases F o G en los que están todas incluidas.

CAPÍTULO 3

3.7.3.1 c)

No es necesario que el piloto repita el nivel de transición cuando éste esté indicado en el ATIS. El piloto debe repetir la referencia del mensaje ATIS.

CAPÍTULO 2

2.6

Clasificación de espacio aéreo. La República de Letonia ha implementado solamente las Clases A, C y G del espacio aéreo.

Clase G — En la Clase G es necesaria la radiocomunicación en ambos sentidos en vuelos IFR solamente por encima de una altitud que fijará la autoridad de ATS competente. Dentro de áreas de control terminal y zonas de control terminal que cambian de condición a Clase G fuera de horas operacionales en la unidad ATS correspondiente, son necesarios informes de radiocomunicación y posición en la clasificación nacional del espacio aéreo.

CAPÍTULO 1

Definiciones *Información de tránsito.* En CAP 493 el Reino Unido incluye alertar al controlador y ha suprimido la frase “y para ayudar al piloto a evitar una colisión”.

CAPÍTULO 2

2.1.2 El Reino Unido ha dispuesto que los servicios sean prestados de conformidad con los métodos y procedimientos establecidos para su espacio aéreo territorial.

2.5.2.2.1.1 El Reino Unido no implanta áreas de control y zonas de control en todas las partes del espacio aéreo en que se suministra servicio de control de tránsito aéreo.

2.5.2.3 El Reino Unido no emplea la expresión “aeródromo controlado”, pero enumera en la AIP los aeródromos en los cuales se suministra servicio de control de tránsito aéreo.

2.6.1 En algunas partes notificadas de espacio aéreo de Clase A se permiten los vuelos de planeadores sin referencia al control de tránsito aéreo, de conformidad con determinadas condiciones, y no se suministra ni separación ni información de tránsito con respecto a dichos vuelos.

2.9.2.3 En el Reino Unido no se aplican los niveles de crucero.

2.9.3.2.2* El Reino Unido no utiliza necesariamente un nivel de crucero VFR como límite inferior. Se elige un nivel apropiado a las circunstancias.

2.9.3.3 El Reino Unido no utiliza los niveles de crucero VFR.

2.9.5.5* El Reino Unido no emplea necesariamente los niveles de crucero VFR como límite superior.

2.26.2 El Reino Unido está implantando ESARR 4 que entrará en vigor en mayo de 2004.

2.26.4 El Reino Unido ya ha establecido un SMS para sus dependencias ATC. Se cumplirá con lo dispuesto en los apartados a) y b) mediante la aplicación de ESARR 3 y ESARR 4; la implantación de ESARR 4 se llevará a cabo en mayo de 2004.

CAPÍTULO 3

3.1 En algunas partes notificadas de espacio aéreo de Clase A se permiten los vuelos de planeadores sin referencia al control de tránsito aéreo.

3.3.1 En algunas partes notificadas de espacio aéreo de Clase A se permiten los vuelos de planeadores sin referencia al control de tránsito aéreo.

3.3.4 El Reino Unido utiliza un sistema de cuadrante en los niveles de crucero para los vuelos por debajo de los 24 500 ft.

CAPÍTULO 6

6.2.2.3.7 No en todos los casos se dispone de registro automático en el Reino Unido.

6.2.3.1.2 No en todos los casos se dispone de registro automático en el Reino Unido.

* Método recomendado

6.2.3.1.3 No en todos los casos se dispone de registro automático en el Reino Unido.

6.2.3.4* No en todos los casos se dispone de registro automático en el Reino Unido.

Apéndice 3

2.1.2 En el Reino Unido el indicador básico para rutas ordinarias de llegada es el nombre o código de la instalación de espera o el punto en el que termina la ruta de llegada.

Apéndice 4

El Reino Unido cumple con los requisitos de la tabla del Apéndice 4, excepto en los casos siguientes:

- a) los planeadores se permiten en la Clase A, sin servicio ATC;
- b) en la Clase A, las mínimas VMC son diferentes para fines distintos por encima del FL 100;
- c) en el espacio aéreo de Clases C, D y E, se permiten otros criterios de mínimas VMC.

Apéndice 5

Tabla 4 Todos los tipos están calculados con la exactitud exigida, pero en las AIP no figuran con esa misma exactitud, sino con los valores redondeados al grado más próximo.

Tabla 5 Todos los tipos están calculados con la exactitud exigida, pero en las AIP no figuran con esa misma exactitud, sino con los valores redondeados al grado más próximo.

* Método recomendado.

CAPÍTULO 1

Definiciones *Oficina de control de aproximación.* El término “oficina de control de aproximación” no se usa, y en su lugar se emplea la expresión “centro de control de terminal (CCT)” para designar la dependencia establecida para proporcionar servicio de control de tránsito aéreo a los vuelos controlados que lleguen, o salgan, de uno o más aeródromos.

CAPÍTULO 2

2.3.2 Tal como se publica en la AIP-SUECIA el servicio de información de vuelo de aeródromo (AFIS) se proporciona a varios aeródromos no controlados.

Observación. Tanto la AFIS como las dependencias AFIS llevan muchos años establecidas tal como se publica en la AIP-SUECIA. El AFIS se proporciona generalmente conforme a las orientaciones que figuran en la Circular 211 de la OACI.

2.6 En el espacio aéreo de Clase G hay áreas de información de tránsito (TIA) y zonas de información de tránsito (TIZ) en varios aeródromos no controlados en los que se proporciona servicio AFIS. Dichos espacios aéreos se describen en la AIP-SUECIA y se definen así:

Área de información de tránsito (TIA). Un espacio aéreo no controlado de dimensiones definidas que se extiende hacia arriba desde un límite especificado sobre la tierra en el que una dependencia ATS proporciona información de tránsito conforme a un reglamento especial.

Zona de información de tránsito (TIZ). Un espacio aéreo no controlado de dimensiones definidas que se extienden hacia arriba desde la superficie de la tierra hasta un límite superior especificado en el que una dependencia ATS proporciona información de tránsito conforme a un reglamento especial.

Observación. Estas designaciones del espacio aéreo se pusieron en práctica varios años antes de que la OACI publicara su Circular 211. No se considera que hay justificación suficiente para cambiar la designación de espacio aéreo a “zona de información de vuelo” como recomienda la circular.

2.8 Tal como se publica en la AIP-SUECIA, se han establecido dependencias AFIS en varios aeródromos no controlados para prestar servicios de información de vuelo de aeródromo.

Observación. Tanto la AFIS como las dependencias AFIS llevan muchos años establecidas tal como se publica en la AIP-SUECIA. El AFIS se proporciona generalmente conforme a las orientaciones que figuran en la Circular 211 de la OACI.

2.9 En el espacio aéreo de Clase G hay áreas de información de tránsito (TIA) y zonas de información de tránsito (TIZ) en varios aeródromos no controlados en los que se proporciona servicio AFIS. Dichos espacios aéreos se describen en la AIP-SUECIA y se definen así:

Área de información de tránsito (TIA). Un espacio aéreo no controlado de dimensiones definidas que se extiende hacia arriba desde un límite especificado sobre la tierra en el que una dependencia ATS proporciona información de tránsito conforme a un reglamento especial.

Zona de información de tránsito (TIZ). Un espacio aéreo no controlado de dimensiones definidas que se extienden hacia arriba desde la superficie de la tierra hasta un límite superior especificado en el que una dependencia ATS proporciona información de tránsito conforme a un reglamento especial.

Observación. Estas designaciones del espacio aéreo se pusieron en práctica varios años antes de que la OACI publicara su Circular 211. No se considera que hay justificación suficiente para cambiar la designación de espacio aéreo a “zona de información de vuelo” como recomienda la circular.

2.21 No se han determinado las altitudes mínimas de vuelo para las zonas de control; sin embargo, en las rutas ATS en el interior de la CTA SUECIA, los límites inferiores publicados prevén un margen de franqueamiento mínimo por encima del obstáculo determinante situado dentro del área de que se trate. En las áreas de control de terminal se emplean las altitudes mínimas de sector como altitudes mínimas de vuelo; además, se han establecido altitudes mínimas de vector.

Observación. El determinar las altitudes mínimas de vuelo en las rutas ATS se considera superfluo, dado que dichas rutas tienen su límite inferior en el FL 95, o por encima, nivel que supera en mucho el terreno y los obstáculos del territorio sueco. En el TMA se considera que las altitudes mínimas de sector y de vector son suficientes.

2.24.4 Ordinariamente las torres de control de aeródromo proporcionan a los pilotos la hora correcta cuando lo solicitan únicamente.

Observación. Dado que los relojes modernos se consideran muy fiables y que existen varios métodos que los pilotos pueden emplear para verificar la hora correcta antes de la salida, se ha suprimido la tradición de proporcionar la hora correcta a fin de reducir la carga en las radiofrecuencias de la torre de control.

Apéndice 4

Dentro del espacio aéreo de Clase E, durante las horas de oscuridad, los vuelos VFR están sometidos a servicio de control de tránsito aéreo y separados de los vuelos IFR y de otros vuelos VFR; se requieren radiocomunicaciones en ambos sentidos y autorización del ATC.

Observación. Con objeto de mejorar la seguridad de los vuelos en el espacio aéreo de Clase E durante las horas de oscuridad (noche).

CAPÍTULO 2

- 2.3.2 Las funciones del servicio corresponden a dependencias del ATS.
2.3.3
- 2.18.5 Las coordenadas geográficas se determinan y notifican al usuario, utilizando el sistema de coordenadas SK-42.
- 2.28 Se utilizan los siguientes: “Un plan de contingencia en el caso de actos de interferencia ilícita” e “instrucciones de apoyo en las instalaciones ATS”.

CAPÍTULO 3

- 3.1 No se aplica la clasificación del espacio aéreo. Los servicios de control de tránsito aéreo se proporcionan a todos los vuelos IFR y VFR.
- 3.4.1 La separación mínima se determina por medio del Reglamento de vuelos para la aviación civil y experimental de la República de Uzbekistán (PPGEA-2000) y están publicados en la AIP.

CAPÍTULO 4

- 4.2.1 a) No se proporciona información AIRMET.
- 4.3.8 No se transmite información ATIS.
- 4.3.9 Como figura en el párrafo 4.3.7.

CAPÍTULO 5

- 5.2 Se utilizan otros tipos de fases.
- 5.2.2 Las dependencias ATS utilizan solamente las señales de “espera” y “alerta”.

CAPÍTULO 7

- 7.1.2.1 No se proporciona información AIRMET a las dependencias ATS.

CAPÍTULO 1

Definiciones

Área de maniobras. Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue y el aterrizaje de aeronaves para el movimiento de la superficie de aeronaves en relación con el despegue y aterrizaje pero que no incluye las zonas destinadas a carga, descarga o mantenimiento de las aeronaves.

Asesoramiento anticolidión. En Vanuatu no se incluyen las palabras “de maniobras específicas”.

Observación. Aunque una dependencia ATS pueda indicar maniobras específicas para ayudar a un piloto a evitar una colisión, se deja la elección a la persona que suministra la información.

Espacio aéreo controlado. El espacio aéreo de dimensiones definidas dentro del cual se facilita servicio de control aéreo a vuelos IFR y a vuelos VFR, de conformidad con la clasificación del espacio aéreo.

Miembro de la tripulación de vuelo. Un miembro de la tripulación a quien el operador ha asignado en una aeronave durante el período de vuelo como piloto o como mecánico de a bordo.

Piloto al mando. En relación con una aeronave significa el piloto responsable para la operación y seguridad de la aeronave.

Observación. En el caso de aeronaves con más de un piloto, CAR 91.117 exige que el explotador designe un piloto al mando para cada período del vuelo.

Servicio de control de tránsito aéreo. En Vanuatu se sustituye la expresión “mantener ordenadamente el movimiento” por las palabras “mantener un movimiento seguro y eficiente”.

Servicios de tránsito aéreo. Se incluye:

- a) todo servicio de control de aeródromo;
- b) todo servicio de control de área;
- c) todo servicio de control de aproximación;
- d) todo servicio de información de vuelos;
- e) todo servicio de información de vuelos de aeródromo;
- f) todo servicio de alerta; y
- g) cualquier otro servicio de tránsito aéreo que el Director considere que es necesario o deseable para la operación segura y eficiente del sistema de aviación civil.

CAPÍTULO 2

2.6.1

Vanuatu no tiene espacio aéreo de Clases A, B, C o E.

Espacio aéreo de la Clase D:

- ATC separa las aeronaves IFR y VFR en la noche, dentro del espacio aéreo de la Clase D.
- ATC separa vuelos IFR y vuelos VFR especiales.
- ATC separa vuelos VFR especiales.
- ATC proporciona información a vuelos IFR con respecto a vuelos VFR durante el día.

Espacio aéreo de Clase G:

- Se proporciona información sobre el tránsito a vuelos IFR en el espacio aéreo de Clase G, cuando es posible a otros vuelos, a solicitud.

CAPÍTULO 3

3.1 Vanuatu no tiene espacio aéreo de las Clases A, B, C o E.

3.3.3 Vanuatu no tiene espacio aéreo de las Clases A, B, C o E.

Espacio aéreo de la Clase D:

- ATC separa las aeronaves IFR y VFR en la noche, dentro del espacio aéreo de la Clase D.
- ATC separa vuelos IFR y vuelos VFR especiales.
- ATC separa vuelos VFR especiales.
- ATC proporciona información a vuelos IFR con respecto a vuelos VFR durante el día.

Espacio aéreo de Clase G:

- Se proporciona información sobre el tránsito a vuelos IFR en el espacio aéreo de Clase G, cuando es posible a otros vuelos, a solicitud.

3.7.3.1 Se exige que el piloto reconozca completamente las colaciones seguidas por el distintivo de llamada de aeronave :

- autorizaciones de ruta, en ruta, aproximación y salida de ATC;
- autorizaciones a vuelos VFR para operar dentro del espacio aéreo controlado, excepto en el caso de la autorización de ruta por medio de un procedimiento de llegada o salida publicado que es idéntico al solicitado inicialmente por el piloto; no se pide al piloto la colación de la autorización completa;
- autorización para entrar, aterrizar o despegar en la pista de uso;
- pista en uso;
- instrucciones de nivel;
- instrucciones de rumbo y de velocidad;
- reglajes de altímetro; y
- frecuencia después de las instrucciones de cambio de frecuencia.

CAPÍTULO 4

4.2.1 Vanuatu no produce información SIGMET o AIRMET.