**SOLICITUD APROBACIÓN ESPECÍFICA MNPS (NAT-HLA)**

1. **DATOS GENERALES DEL OPERADOR**
2. **DATOS DEL OPERADOR SOLICITANTE**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 1. **Nombre Registrado (Razón Social)**
 |  | **NIF** |  |
| 1. **Nombre Comercial**
 |  |
| 1. **Referencia de SPO/NCC**
 |  |

|  |
| --- |
| 1. **Domicilio a efectos de notificación**
 |
| **Dirección** |  |
| **Localidad** |  | **Provincia** |  | **CP** |  |
| **Teléfono** |  | **FAX** |  |
| **Correo electrónico** |  |

|  |
| --- |
| 1. **Declaración del director responsable**
 |
| De conformidad con lo establecido en el SPA.GEN.105 del Reglamento (UE) 965/2012 de la Comisión, DECLARO que se ha verificado toda la documentación enviada a AESA con motivo de esta solicitud, y se ha comprobado que cumple los requisitos aplicables establecidos en la subparte correspondiente del Anexo V del Reglamento (UE) 965/2012 de la Comisión.En relación a los Procedimientos descritos en la documentación que se tramite, me comprometo a hacerlos cumplir con el fin de asegurar que todas las operaciones y actividades se realizan siempre de acuerdo con los requisitos exigidos por la normativa vigente en esta materia. |
| **Nombre:** |  | **NIF:** |  |
| **Fecha:** |  | **Firma:** |  |

1. **TIPO DE SOLICITUD**

***(Márquese lo que corresponda)***

*Nota: En el caso de una solicitud para la operación de un nuevo tipo/variante en el que se prevea la realización de un vuelo ferry podrán marcarse dos casillas simultáneamente; la de operación y la de vuelo ferry.*

|  |  |
| --- | --- |
|  | Aprobación para operación en el marco SPO |
|  | Aprobación para operación no comercial con aeronaves propulsadas complejas (NCC) fuera del marco de un AOC/SPO |
|  | Aprobación para operaciones no comerciales con aeronaves distintas de las propulsadas complejas (NCO) fuera del marco de un AOC/SPO |
|  | Aprobación NAT HLA (MNPS) para un vuelo ferry de aeronave |

1. **DOCUMENTACIÓN QUE SE ADJUNTA Y OBSERVACIONES ADICIONALES**

***(Marcar la documentación aportada)***

|  |  |
| --- | --- |
|  | Acreditación de la capacidad de representación de la persona que hace la solicitud. |
|  | Originales para la Administración de las Tasas aplicables. |
|  | En el caso especial de solicitar aprobación para operaciones especializadas (SPO) u operaciones no comerciales con aeronaves propulsadas complejas (NCC) fuera del marco de un AOC, se deberá aportar:* Partes correspondientes del Manual de Operaciones que contiene los procedimientos de operación y el syllabus del entrenamiento asociado de acuerdo a los requisitos exigidos.
* En lo relativo al entrenamiento de los tripulantes, se presentará el plan de entrenamiento con las fechas de realización para su aceptación por AESA como paso previo a la emisión de la aprobación. Una vez realizado se presentarán los registros de dicho entrenamiento (estos registros podrán ser presentados posteriormente a la emisión de la aprobación).
 |
|  | En caso especial de solicitar aprobación para operación no comercial con aeronaves distintas de las propulsadas complejas (NCO) se deberá aportar:* Nombre/Nº Licencia tripulantes de vuelo.
* Manual de procedimientos de operación que incluya los syllabus del entrenamiento asociado, así como la relación del personal de vuelo.
* En lo relativo al entrenamiento de los tripulantes, se presentará el plan de entrenamiento con las fechas de realización para su aceptación por AESA como paso previo a la emisión de la aprobación. Una vez realizado se presentarán los registros de dicho entrenamiento (estos registros podrán ser presentados posteriormente a la emisión de la aprobación).
 |
|  | En caso especial de solicitar aprobación para vuelo ferry de una aeronave se deberá aportar:* Fecha del vuelo.
* Nombre/Nº Licencia tripulantes de vuelo (únicamente en el caso NCO).
* En caso de que en el momento de presentar esta solicitud todavía no se conozcan la fecha del vuelo podrá aportarse esta información posteriormente.
* En lo relativo al entrenamiento de los tripulantes, se presentará el plan de entrenamiento con las fechas de realización para su aceptación por AESA como paso previo a la emisión de la aprobación. Una vez realizado se presentarán los registros de dicho entrenamiento (estos registros podrán ser presentados posteriormente a la emisión de la aprobación).
* La realización del vuelo ferry requerirá adicionalmente de la emisión de la correspondiente autorización desde la Oficina de Seguridad en Vuelo.
 |
|  | Otra documentación aportada que se hace constar:*
*
 |

***(Incluir las observaciones que correspondan a la solicitud)***

|  |
| --- |
| **Observaciones:** |
|  |

1. **DATOS ESPECÍFICOS DE LA SOLICITUD**

A continuación, se incluyen unas tablas en la que se recogen los requisitos exigibles para la emisión de una aprobación operacional NAT HLA (MNPS). En la columna de cumplimiento deberá marcarse si el requisito se satisface o no y en caso de no satisfacerse deberá indicarse el motivo. Adicionalmente en la columna de referencia documental deberá especificarse el documento o documentos de la organización dónde se recoge la información que posibilita el cumplimiento del requisito solicitado, especificando claramente el capítulo y apartado en cada caso.

1. **IDENTIFICACIÓN DE LA(S) AERONAVE(S) PROPUESTA(S)**

|  |  |
| --- | --- |
| **Fabricante(s) y modelo(s)** | **Matrícula(s) y Número(s) de serie** |
|  |  |

Asociadas a la operación NAT HLA se especifican requisitos operativos, equipos y aprobaciones específicas que son necesarias u optativas en ciertas porciones del espacio aéreo NAT HLA. En función de que se posean o no, el operador deberá desarrollar los procedimientos operativos correspondientes. Por este motivo el solicitante deberá cumplimentar la Tabla a continuación marcando las porciones de espacio aéreo NAT HLA por las que desea operar y el número de equipos embarcados si así se requiere en la Tabla. En caso de que el solicitante junto con la solicitud de aprobación especial NAT HLA (MNPS), presente oficialmente alguna solicitud adicional de las siguientes aprobaciones y /o capacidades para la aeronave declarada deberá marcar la casilla “En proceso” y realizar la petición de acuerdo con los procesos establecidos por AESA para cada una de ellas.

|  |
| --- |
| Declaración de equipamiento y performance |
|  | **RVSM** | **VHF** | **HF**\* | **CPDLC** | **ADS-C** | **SAT****VOICE** | **ADS-B****Extended****squitter** | **Transponder SSR****Modos A y C** | **TCAS****7.1** | **LRNS**\* | **RNAV10** | **RNP4**\*\*\* | **RNP2****continental**\*\*\* |
| **FANS** \*\* | **RCP240** | **FANS** \*\* | **RSP180** |
| □ SI□ NO□ En proceso | □ SI□ NO□ En proceso | □ SI (Nº )□ NO□ En proceso | □ SI□ NO□ En proceso | □ SI□ NO□ En proceso | □ SI□ NO□ En proceso | □ SI□ NO□ En proceso | □ SI□ NO□ En proceso | □ SI□ NO□ En proceso | □ SI□ NO□ En proceso | □ SI□ NO□ En proceso | □ SI (Nº )□ NO□ En proceso | □ SI□ NO□ En proceso | □ SI□ NO□ En proceso | □ SI□ NO□ En proceso |
| Espacio aéreo y rutas solicitadas (considere los requisitos identificados en la tabla) |
|  | **NAT HLA SIN RESTRICCIONES** | RVSM | VHF | HF | CPDLC (RCP240) | ADS-C (RSP180) |   | ADS-B | SSRModos A y C | TCAS 7.1 | 2 LRNS | RNAV10 | RNP4 | RNP2 continental |
|  | **PBCS TRACKS** | RVSM |   | HF | CPDLC (RCP240) | ADS-C (RSP180) |   |   | SSRModos A y C | TCAS 7.1 | 2 LRNS | RNAV10 | RNP4 |   |
|  | **ESPACIO AÉREO ENTRE FL285 y FL420****(OTS y RANDOM ROUTES)** | RVSM |   | HF | CPDLC | ADS-C |   |   | SSRModos A y C | TCAS 7.1 | 2 LRNS | RNAV10 |   |   |
|  | **BLUE SPRUCE ROUTES** | RVSM | VHF (en algunas) | HF (en algunas) | CPDLC (en algunas) | ADS-C (en algunas) |   | ADS-B (en algunas) | SSRModos A y C | TCAS 7.1 | 1 LRNS | RNAV10 |   |   |
|  | **T25** | RVSM | VHF | HF | CPDLC | ADS-C |   |   | SSRModos A y C | TCAS 7.1 | 1 LRNS | RNAV10 |   |   |
|  | **T13, T213 y T16** | RVSM |   | HF | CPDLC | ADS-C |   |   | SSRModos A y C | TCAS 7.1 | 2 LRNS | RNAV10 |   |   |
|  | **T9 y T290** | RVSM | VHF | HF |   |   |   | ADS-B  | SSRModos A y C | TCAS 7.1 | 1 LRNS | RNAV10 |   | RNP2 continental |
|  | **G3 y G11** | RVSM | VHF | HF |   |   |   |  | SSRModos A y C | TCAS 7.1 |   | RNAV10 |   |   |
| \* Indicar el número de sistemas a bordo.LRNS: a efectos de la aprobación NAT HLA, por LRNS se entiende la combinación “sensores LRNS-FMCS”, no únicamente el nº de sensores. Por tanto, serán necesarios, al menos dos FMCS. |
| \*\* Los sistemas embarcados de enlace de datos que soportan CPDLC y ADS-C FANS (red ACARS) son FANS 1/A, FANS 1/A + y FANS C. |
| \*\*\* Para RNP4 y RNP2 al menos un LRNS deberá ser GNSS. |
| Requisito de comunicaciones: - Se requieren dos sistemas de comunicaciones de largo alcance, uno de los cuales es obligatoriamente una radio HF; el segundo puede ser HF, CPDLC (red FANS) o SATVOICE.* En caso de haber cobertura VHF, se exige un sistema de comunicaciones de largo alcance que deberá ser HF.
* Para operación en el NAT HLA sin cruzar el Atlántico Norte se exige al menos un sistema de comunicaciones de largo alcance, en caso de que estén publicados procedimientos de comunicaciones alternativos en el espacio aéreo.
 |

1. **REQUISITOS ESPECÍFICOS**

Para satisfacer los requisitos deberá rellenarse el siguiente apartado. En caso de añadir más apartados del MO/Manual de procedimientos para modificar o haber incluido la citada información en un apartado del manual de operaciones/procedimientos diferente al especificado en el requisito normativo, deberá indicarse este aspecto en el apartado de REFERENCIA DOCUMENTAL.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Nº*** | ***REFERENCIA*** | ***DESCRIPCIÓN*** | ***CUMPLIMIENTO******(SI, NO, N/A)*** | ***REFERENCIA******DOCUMENTAL*** | ***OBSERVACIONES*** |
| 1 | SPA.MNPS.100ICAO NAT Doc. 007 – Capítulos 1, 2 y 3*ICAO Doc. 7030 – NAT SUPPS – Capítulos 4 y 6* | **Definición**Se ha definido el espacio aéreo NAT HLA conforme al NAT Doc. 007.La definición incluye:* Límites laterales (FIRs que lo componen).
* Límites verticales.
* Espacios aéreos adyacentes y zonas de transición.

Tipos de espacios aéreos, rutas, etc. dentro de él y sus características. |  |  |  |
| 2 | SPA.MNPS.105 (d) (1)AMC1 SPA.MNPS.105NCC.IDE.A.245NCC.IDE.A.250AMC1 NCC.IDE.A.245 & NCC.IDE.A.250NCO.IDE.A.190NCO.IDE.A.195AMC1 NCO.IDE.A.195ICAO NAT Doc. 007 – Cap.1, 2, 3 y 6*ICAO Doc. 7030 – NAT SUPPS – Capítulos 3, 4 y 5* | **Equipamiento**Se ha identificado el equipamiento requerido en el espacio aéreo NAT HLA que equipa cada tipo/variante/matrícula de aeronave incluido en la solicitud.Se han incluido todos los equipos necesarios para la operación que se solicita. El listado de equipos de la tabla de equipamiento a continuación cumple los requisitos de la tabla de Espacio aéreo y rutas solicitadas. .* **NAVEGACIÓN:**

Los LONG RANGE NAVIGATION SYSTEMS (LRNS) deben cumplir lo establecido en AMC1 SPA.MNPS.105:1. Son necesarios dos LRNS **independientes** para operar sin restricciones por todo el NAT HLA. **Son necesarios dos FMCS operativos**. No es válido disponer de dos LRNS y un único FMCS que reciba input de los dos.
2. Por LRNS se entiende:

 (1) un sistema de navegación inercial (INS);  (2) un sistema de navegación global por satélite (GNSS - GPS); (3) un sistema de navegación que utilice los inputs de uno o varios sistemas de referencia inercial (IRS), o de cualquier otro sistema de sensores que cumpla con el requisito MNPS.No obstante, debe tenerse en cuenta que actualmente la monitorización automática de la performance de navegación a bordo sólo se consigue con GNSS, por lo que **para RNP4 y RNP2 es necesario al menos un GNSS** (NAT Doc. 007 8.1.4).*Nota 1: Añadir una fila por cada Item MEL asociado.**Nota 2: Si el equipamiento lleva asociado un software de funcionamiento específico, o bien es directamente una funcionalidad de aviónica modular o similar, deberán indicarse los datos técnicos del mismo. En caso de existencia de equipos duplicados en la aeronave (por ejemplo, dos FMS diferentes o similar) deberá utilizarse una fila distinta de la tabla para cada uno de ellos. Todo el equipamiento declarado deberá ser refrendado con documentación oficial del titular del certificado de tipo o del operador que demuestre la instalación de éste en el avión.**Nota 3: En el caso de FMS alimentados por diversos sensores de navegación se deberán indicar también los ítems de la MMEL relacionados con los mismos, tanto en aquellos casos en que información proporcionada por los mismos se utiliza directamente para navegar como cuando se utiliza para actualizar la posición de sistemas inerciales.* |  |  |  |
| ***TIPO DE EQUIPO*** | ***MARCA*** | ***ITEM MEL ASOCIADO*** | ***OBSERVACIONES*** |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
| 3 | SPA.MNPS.105 (b) | **Pantallas, indicadores y controles de navegación**Las pantallas, indicadores y controles de navegación se encuentran a la vista y al alcance de cualquier piloto instalado en su puesto de mando. |  |  |  |
| 4 | SPA.MNPS.105 (a)SPA.MNPS.105 (d) (1)ICAO NAT Doc. 007 – Capítulos 1, 2 y 3*ICAO Doc. 7030 – NAT SUPPS – Capítulos 3, 4 y 5* | **Performance CNS requerida**Se han identificado las performances de navegación, comunicaciones y vigilancia requeridas en el NAT HLA que cumple el equipamiento de cada tipo/variante/matrícula de aeronave incluido en la solicitud.* Por **performance de navegación** se considera RVSM, PBN (RNAV10, RNP4 o RNP2, según el área de operación solicitada) y también la capacidad de realizar **Strategic Lateral Offset Procedures (SLOPs)** o SLOPS en décimas de milla náutica.
* Por **performance de comunicaciones y vigilancia** se considera PBCS (RCP240 y RSP180).

Si se solicita PBCS, se garantiza la performance **RCP 240 y RSP 180** de una de las dos formas siguientes:A. Se dispone de un contrato con un CSP (Proveedor de servicios de comunicaciones) que le asegura:- Notificación de fallos.- Registro de los mensajes de data link.- Integridad CSP. El contrato debe recoger la obligación del CSP de notificar a las dependencias ATC correspondientes las condiciones de fallo detectadas que afecten al rendimiento PBCS.- Cumplimiento de las especificaciones RCP 240 y RSP 180.- Cobertura de la red de satélites utilizada en la totalidad de las rutas voladas.B. Como Medio Alternativo de Cumplimiento, se acepta, en lugar de la presentación del contrato con esos acuerdos de nivel de servicio, que tanto el operador como el CSP estén dados de alta en el PBCS Charter (sistema gestionado por el proveedor de servicios de navegación aérea de Nueva Zelanda que proporciona estadísticas de cumplimiento de RCP 240 y RSP 180 así como reporting de problemas e investigación de los mismos). Debe verificarse estos extremos. Esto debe estar recogido en el MO.Adicionalmente, se debe evidenciar qué **configuración de software** está instalada y cómo se controla. |  |  |  |
| 5 | SPA.MNPS.105 (d) (1)AMC1 SPA.MNPS.105ICAO NAT Doc. 007 – Capítulos 1, 2 y 3*ICAO Doc. 7030 – NAT SUPPS – Capítulos 3, 4 y 5* | **Limitaciones operacionales**En B.1 se han establecido las limitaciones operacionales de cada tipo/variante/matrícula de aeronaveen el NAT HLA, en función de su equipamiento y la performance. |  |  |  |
| 6 | SPA.MNPS.105 (d) (1) | **MEL**Se han incluido en la lista de equipo mínimo (MEL) los ítems pertinentes para operar en el espacio aéreo NAT HLA. |  |  |  |
| 7 | SPA.MNPS.105 (d) (3)ICAO NAT Doc.007 – Capítulos 4 y 16, Attachment 10*ICAO Doc.7030 – NAT SUPPS – Capítulo 2* | **Procedimientos de despacho** Se han establecido procedimientos para el despacho de los vuelos en el espacio aéreo NAT HLA. |  |  |  |
| 8 | SPA.MNPS.105 (d) (3)ICAO NAT Doc.007 – Capítulos 8 y 12 | **Procedimientos pre-vuelo**Se han establecido, los siguientes procedimientos pre-vuelo para las tripulaciones:* Debe llevarse una copia del NAT Track message (TMI).
* Comprobación del plan de vuelo, incluyendo tracks, waypoints, campos requeridos (MNPS, CPDLC, RNP, PBCS, etc.)
* Preparación del Master Document (coordenadas, track y distancia, etc.)
* Comprobación de la BBDD de navegación (versión y coincidencia con el plan de vuelo)
* Comprobación coordinada de las coordenadas en formato expansivo por parte de ambos FC (bien descarga del plan de vuelo operacional en el FMS, o bien inserción manual de las coordenadas de los waypoints).
* Alineación de inerciales.
* Si LRNS es GPS, utilización de un programa de predicción de disponibilidad de GPS para navegación.

Adicionalmente, se han establecido los procedimientos pre-vuelo necesarios para las comunicaciones por enlace de datos, performances necesarias, etc. |  |  |  |
| 9 | SPA.MNPS.105 (d) (3)ICAO NAT Doc.007 – Capítulos 5, 6, 7, 8, 9 y 10*ICAO Doc. 7030 – NAT SUPPS – Capítulo 6* | **Procedimientos en vuelo**Se han establecido procedimientos en vuelo para las tripulaciones.Están recogidos los siguientes procedimientos específicos del NAT HLA:1º Antes de entrar en espacio aéreo NAT HLA1. Autorización oceánica - Solicitar y ajustarse
2. Comprobación SELCAL
3. Comprobación RVSM

2º Dentro del espacio aéreo NAT HLA1. Operations Without an Assigned Fixed Speed (OWAFS) y Técnica del Nº de Mach
2. Procedimientos de comunicaciones voz y datos
3. Uplink message latency monitor function
4. Procedimientos transponder y TCAS
5. Position reports en función de la disponibilidad de ADS-C en la aeronave
6. Re-routing (autorización oceánica)
7. SLOP (acorde a la capacidad de cada flota: SLOP o MICROSLOP)
8. Prevención de Gross Navigation Errors (procedimiento cross-check, plotting chart)
9. Relevos de tripulación
10. Monitorización de las frecuencias 121.500 MHz y 123.450 MHz
11. Transmisión de reportes WAH

3º Saliendo del NAT HLA1. Procedimiento de aproximación a tierra (referenciar sistemas del avión a magnéticos si se ha volado al norte del paralelo 70, etc.)
2. Ajuste de la velocidad

Además, se han desarrollado procedimientos de comunicaciones por enlace de datos FANS (ADS-C y CPDLC para zonas remotas/oceánicas (FANS)). Adicionalmente, se han desarrollado los procedimientos asociados a las performances siguientes:* **Performances de navegación**
* **PBN** (puede ser RNAV10, RNP4, RNP2 continental, en función de la zona de operación solicitada).
* **Strategic Lateral Offset Procedures (SLOP)**
* **RVSM**

El operador dispone de aprobación específica RVSM. Además, se incluyen las particularidades de RVSM en el NAT HLA.* **Performance de comunicaciones RCP240 y Performance de vigilancia RSP180**

Se han establecido procedimientos CPDLC y ADS-C (FANS). |  |  |  |
| 10 | SPA.MNPS.105 (d) (4)ICAO NAT Doc.007 – Capítulos 6, 9, 12, 13*ICAO Doc. 7030 – NAT SUPPS – Capítulo 9* | **Procedimientos de contingencia**Se han establecido procedimientos de contingencia, incluyendo los especificados por la autoridad responsable del espacio aéreo NAT HLA.Se recogen, entre otros:* Fallo de comunicaciones
* Fallo de RVSM
* Degradación de la función de navegación
* Procedimiento general de contingencia del NAT HLA
* Procedimiento de desvío por meteorología
* Estela turbulenta
* Desvíos no técnicos (pasajero enfermo, etc.).

Además, se han desarrollado los procedimientos de contingencia del ADS-B, ADS-C y CPDLC para zonas remotas/oceánicas (red FANS) y procedimientos en caso de pérdida de la performance PBCS, en caso de ser requeridos.En concreto, para el PBCS se recoge el procedimiento siguiente:* Pérdida de la capacidad de enlace de datos (tanto si sólo se dispone de data link sin PBCS como si se dispone de data link con PBCS), antes y dentro del NAT HLA. Notificación a la Unidad ATC.
 |  |  |  |
| 11 | ORO.GEN.110 (c)ICAO NAT Doc 007 – Capítulo 16  | **Control operacional** Los procedimientos de control operacional incluyen las particularidades de la aprobación específica NAT HLA:* Monitorización del vuelo – Autorizaciones oceánicas, transponder, re-routes y contingencias en vuelo.
* Fallos RVSM en vuelo.
 |  |  |  |
| 12 | SPA.MNPS.105 (d) (2) | **Composición y experiencia de la tripulación**Se han establecido requisitos de composición de las tripulaciones que tienen en cuenta los requisitos del NAT HLA.Se han establecido requisitos de cualificación de las tripulaciones y de los instructores que tienen en cuenta los requisitos del NAT HLA. |  |  |  |
| 13 | SPA.MNPS.105 (c)NAT Doc. 007ICAO Doc. 10037 Global Operational Data Link Manual (GOLD) – Para el entrenamiento sobre data link. | **Entrenamiento de tripulaciones**Se ha establecido un programa de entrenamiento para los miembros de la tripulación de vuelo que participan en estas operaciones, que incluye la prevención de errores comunes, complacencia y exceso de confianza.Existe un entrenamiento inicial y entrenamiento recurrente.Competencia en ruta (ORO.FC.105).Se han establecido, además, programas de entrenamiento relativos a: las comunicaciones por enlace de datos FANS y a las performances de comunicaciones, vigilancia y navegación requeridas en el NAT HLA que están disponibles en cada tipo/variante/matrícula, y para los cuales se está autorizado (CPDLC, ADS-C, PBCS, ADS-B, RNAV10, RNP4, RNP2 continental).Cuando estén disponibles, se han tenido en cuenta los OSD.* **En concreto, el entrenamiento sobre PBCS incluye:**
* Uso adecuado del enlace de datos y designadores del plan de vuelo PBCS.
* Tiempo de respuesta a los mensajes por parte de la tripulación y procedimiento en caso de necesitar tiempo adicional para responder (STANDBY response).
* Limitaciones del AFM.
* Los criterios y procedimientos de separación del proveedor de servicios de tránsito aéreo relevantes para las especificaciones RCP / RSP. (Separación reducida).
* Observaciones de MEL o excepciones basadas en comunicaciones de enlace de datos
* Procedimientos para la transición a la comunicación de voz y otros procedimientos de contingencia relacionados con la operación en caso de un comportamiento anormal de la comunicación del enlace de datos
* Coordinación con la unidad ATS relacionada o posterior a un evento excepcional de comunicación de enlace de datos especial (por ejemplo, inicio de sesión o fallas de conexión)
* Procedimientos de contingencia para la transición a un estándar de separación diferente cuando la comunicación del enlace de datos falla.
* Problemas o fallos de la comunicación datalink y su reporte.

**El entrenamiento sobre comunicaciones por enlace de datos incluye:*** Teoría de comunicaciones por el sistema Datalink
* Limitaciones incluidas en el AFM relativas al Datalink
* Procedimiento normal de operación con Datalink
* Elementos que componen los mensajes
* Requerimientos de la especificación RCP/RSP
* Implementación de separación reducida basada en el rendimiento con las especificaciones RCP/RSP asociadas u otros posibles requisitos de rendimiento asociados con sus rutas
* Otras operaciones ATM que involucran servicios de comunicación de enlace de datos
* Procedimientos normales, anormales y de contingencia
* Fallo o problemas de comunicación del enlace de datos y generación de informes
 |  |  |  |
| 14 | ORO.GEN.110 (e)ICAO NAT Doc.007 – Capítulos 4 y 16 | **Entrenamiento de despachadores** Se ha establecido un programa de entrenamiento para el personal de operaciones distinto del personal de vuelo (personal de OCC y de oficina técnica) que recoge los requisitos del NAT HLA y performances asociadas (PBCS, PBNs, etc.)Se han incluido los requisitos de cualificación de este tipo de personal. |  |  |  |
| 15 | SPA.MNPS.105 (d) (5)ICAO NAT Doc.007 – Capítulos 1, 8, 11*ICAO Doc. 7030 – NAT SUPPS – Capítulo 7* | **Monitorización y reporte de incidentes**Se han establecido procedimientos para la monitorización y el reporte de incidentes.Entre otros:* Colaboración con las Unidades ATS y coordinación con los ANSPs y la NAT CMA.
* Monitorización de la capacidad de navegación horizontal por parte del operador.
* Reporte de incidentes por parte de la tripulación.
* Monitorización RVSM en el NAT HLA.
* Monitorización PBCS. Si aplica:
* Procedimiento de información de problemas RCP/RSP a la agencia de monitorización PBCS.
* Se aporta demostración de la participación en algún programa local/regional de monitorización del desempeño PBCS.
* Se han desarrollado procedimientos para informar de fallos en el enlace de datos, en el inicio de sesión, desconexiones, mensajes dañados y/o demoras excesivas.
* Se han desarrollado procedimientos para proporcionar a la agencia de monitorización los datos operativos necesarios para la investigación de los fallos reportados.
* Se han desarrollado procedimientos para investigar los incumplimientos de los requerimientos RCP/RSP aplicables que le informe una agencia de monitorización bien directamente bien a través de AESA, y tomar las decisiones oportunas para resolver las mismas.
* Se han desarrollado procedimientos para monitorizar periódicamente las performances PBCS (consulta periódica en la web de FANS-CRA, reportes, etc.).
* Se han desarrollado procedimientos de comunicación con las Unidades ATS que contacten para informar/preguntar por problemas detectados.
 |  |  |  |

1. **PROTECCIÓN DE DATOS DE CARÁCTER PERSONAL**

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (en adelante AESA), como Responsable del Tratamiento de sus datos personales en cumplimiento de la Ley orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de protección de datos personales y garantía de derechos digitales y del *Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016*, *relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos* le informa, de manera explícita, que se va a proceder al tratamiento de sus datos de carácter personal obtenidos de la “***Solicitud Aprobación Específica NAT HLA (MNPS)***” para el tratamiento de “***Emisión de Aprobaciones Específicas”***, por lo tanto:

* Para la finalidadde **“*la Aprobación Específica NAT HLA (MNPS)*”.** El usuario no podrá negar su consentimiento por ser este una obligación legal, definida por la “*Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas*” y el “*Reglamento (UE) nº 965/2012 de la Comisión de 5 de octubre de 2012 por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) Nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo.*”

Este tratamiento de datos de carácter personal se encuentra incluido en el Registro de Datos Personales de AESA.

La legalidad del tratamiento está basada en una obligación legal.

La información de carácter personal para la que ha facilitado el consentimiento será conservada mientras sea necesaria o no se ejerza su derecho de cancelación o supresión.

La información puede ser cedida a terceros para colaborar en la gestión de los datos de carácter personal, únicamente para la finalidad descrita anteriormente.

La categoría de los datos de carácter personal que se tratan son únicamente ***Datos identificativos (Nombre, Apellidos, Correo Electrónico, Dirección, Firma, Teléfono, etc.) y Datos relacionados con el documento presentado.***

De acuerdo con lo previsto en el citado *Reglamento General de Protección de Datos*, puede ejercitar sus derechos Acceso, Rectificación, Supresión, Portabilidad de sus datos, la Limitación u Oposición a su tratamiento ante el Delegado de Protección de Datos, dirigiendo una comunicación al correo dpd.aesa@seguridadaerea.es.

Para más información sobre el tratamiento de los datos de carácter personal pulse el siguiente enlace:

<https://www.seguridadaerea.gob.es/es/quienes-somos/normativa-aesa/proteccion-de-datos>