

b) Emitir informes o realizar propuestas de planes generales de actuaciones de la Policía Judicial contra la criminalidad.

c) Intervenir, con estricto respeto al principio de independencia judicial en las actuaciones jurisdiccionales, para unificar criterios o resolver eventuales incidencias que dificulten el adecuado funcionamiento de la Policía Judicial o cualesquiera otras que puedan surgir en las relaciones entre la Autoridad Judicial o Fiscal y la Policía Judicial.

d) Emitir informe sobre la fijación o modificación de las plantillas de las Unidades Orgánicas de Policía Judicial, así como sobre los medios materiales a las mismas asignados, adoptando las iniciativas que estime pertinentes sobre la materia.

e) Conocer de las incidencias que puedan producirse en orden a la especial adscripción de funcionarios o medios a que se refieren los artículos 31.2 de la Ley de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y 22 de este Real Decreto.

f) Unificar criterios e impartir instrucciones en relación con la actuación de las Comisiones Provinciales.

g) Armonizar las actuaciones de investigación de la criminalidad cuyo ámbito territorial desborde el de una Unidad Orgánica.

h) Conocer previamente de los nombramientos de los altos responsables de las Unidades Orgánicas de la Policía Judicial en sus distintos niveles.

i) Informar los anteproyectos de disposiciones generales reguladoras de la Policía Judicial.

j) Cualesquiera otras de análoga naturaleza o que le sean asignadas en el futuro.

Art. 37. Las Comisiones Provinciales tendrán las siguientes competencias:

a) Las reguladas en los apartados a), b), c) y d) del artículo anterior, dentro de su ámbito provincial.

b) Informar con carácter preceptivo las peticiones de adscripción de funcionarios o equipos de la Unidad Orgánica Provincial a un determinado órgano judicial o Fiscalía para una investigación concreta y que le hayan sido sometidas por el Jefe de aquélla.

c) Informar con carácter preceptivo y vinculante las propuestas de remoción de funcionarios pertenecientes a las Unidades adscritas a que se refiere el artículo 24 de este Real Decreto.

d) Aplicar las directrices emanadas de la Comisión Nacional y elevar a la misma los informes y propuestas correspondientes.

e) Informar las propuestas de recompensas y tener conocimiento de los expedientes disciplinarios incoados en los demás supuestos no contemplados en el artículo 17 de este Real Decreto.

f) Cualesquiera otras de análoga naturaleza o que le sean asignadas en el futuro.

Art. 38. La Comisión Nacional celebrará, al menos, una reunión trimestral.

Las Comisiones Provinciales se reunirán con periodicidad mensual, a convocatoria de su Presidente que fijará el orden del día.

El régimen jurídico de las Comisiones será el previsto para los órganos colegiados en la Ley de Procedimiento Administrativo.

CAPITULO VI

De la selección, formación y perfeccionamiento de los integrantes de las Unidades Orgánicas de la Policía Judicial

Sección 1.^a Disposiciones generales

Art. 39. La integración de funcionarios policiales en Unidades Orgánicas de la Policía Judicial requerirá una previa formación especializada, que se acreditará mediante el correspondiente título obtenido tras la superación de las pruebas que al efecto se establezcan.

Para la obtención de dicho título será requisito imprescindible estar en posesión del diploma expedido por el Centro de Estudios Judiciales.

Art. 40. La referida especialización, con los niveles que se determinen, se cursará en dos fases, de las cuales, la primera tendrá lugar en los Centros de Formación y Perfeccionamiento de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, y la segunda, en el Centro de Estudios Judiciales, con la participación docente en ambas fases de miembros de la Judicatura y del Ministerio Fiscal, Catedráticos y Profesores de Universidad y de otras profesiones jurídicas.

Sección 2.^a De la formación y perfeccionamiento en los Centros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado

Art. 41. Los Centros de Formación y Perfeccionamiento de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado intervendrán en los procesos de selección a través de los cursos generales de acceso a los respectivos Cuerpos y de los cursos de especialización que se establezcan al efecto.

Art. 42. En el plan de estudios de los cursos de acceso a la Escala Ejecutiva del Cuerpo Nacional de Policía y al empleo de Oficial en el Cuerpo de la Guardia Civil se incluirán cuantas materias sean necesarias para la adquisición de una formación especializada, orientada al desarrollo de funciones de policía judicial.

En el plan de estudios de los cursos de acceso a las demás Escalas del Cuerpo Nacional de Policía y a los restantes empleos del Cuerpo de la Guardia Civil, se incluirán, al menos, las disciplinas necesarias para posibilitar el desempeño de la función de policía judicial en sentido genérico.

Art. 43. Dichos Centros docentes programarán, asimismo, cursos de actualización y cursos monográficos de Policía Judicial en sus diversas manifestaciones, al objeto de atender a la formación permanente y al perfeccionamiento de los funcionarios que hayan de desempeñar cometidos de policía judicial en las correspondientes Unidades Orgánicas.

Sección 3.^a De la formación y perfeccionamiento en el Centro de Estudios Judiciales

Art. 44. Los funcionarios que hayan superado los cursos de especialización en Policía Judicial impartidos por los Centros de Formación de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, podrán acceder a los cursos específicos que se programen al efecto por el Centro de Estudios Judiciales.

En este proceso selectivo se tendrá también en consideración la necesidad de establecer dos niveles formativos, referidos, respectivamente, a las Escalas y Empleos superiores e inferiores de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

Art. 45. Una vez superado el curso programado por el Centro de Estudios Judiciales, se expedirá el correspondiente diploma, que habilitará para obtener la correspondiente titulación y ocupar destinos en Unidades Orgánicas de la Policía Judicial.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera.—Todos los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado que, a la entrada en vigor de este Real Decreto, estén desempeñando funciones de policía judicial, continuarán desarrollándolas integrados en las correspondientes Unidades Orgánicas, hasta tanto se cubran dichos puestos con funcionarios especializados. Asimismo, podrán acceder a dicha especialización y a la obtención del oportuno diploma, mediante la realización de los cursos especiales y, en su caso, descentralizados, que se establezcan.

Los integrantes del Cuerpo Nacional de Policía y de la Guardia Civil que, a la entrada en vigor de este Real Decreto, no realicen funciones de policía judicial, podrán acceder a los cursos de especialización del Centro de Estudios Judiciales, previa superación de los procesos internos de aptitud.

Segunda.—Las atribuciones que este Real Decreto confiere a los Presidentes de los Tribunales de Justicia se entenderán hechas, en cuanto subsistan, a los de las Audiencias Territoriales.

DISPOSICION FINAL

El presente Real Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid a 19 de junio de 1987.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Relaciones con las Cortes
y de la Secretaría del Gobierno,
VIRGILIO ZAPATERO GOMEZ

14579 ORDEN de 16 de junio de 1987 por la que se modifica el Reglamento de Circulación Aérea.

La modificación del apéndice C del Reglamento de Circulación Aérea es consecuencia de la actualización en parte de los anexos, procedimientos para los servicios de navegación aérea y documentos OACI relacionados con la identificación e interpretación de aeronaves civiles.

Estas modificaciones, al ser de ámbito mundial, se considera necesario introducirlas en la reglamentación española, en aplicación del artículo 2.º del Decreto 3063/1965, de 16 de junio («Boletín Oficial del Estado» número 255, de 25 de octubre), por el que se aprobó el Reglamento de Circulación Aérea.

En su virtud, a propuesta de los Ministros de Defensa y Transportes, Turismo y Comunicaciones, dispongo:

Artículo 1.º Se modifica la hoja C-16 del apéndice C del Reglamento de Circulación Aérea, según figura en los textos actualizados de las hojas C-16.1, C-16.2 y C-16.3, anexo a esta Orden, debiéndose difundir en la información aeronáutica.

Art. 2.º Queda derogada la Orden del Ministerio de la Presidencia de 2 de julio de 1986 («Boletín Oficial del Estado» número 161, del 7).

Madrid, 16 de junio de 1987.

ZAPATERO GOMEZ

Excmos. Sres. Ministros de Defensa y de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

ANEXO
HOJA C-16.1

Identificación e interceptación de aeronaves civiles
PROCEDIMIENTOS DE INTERCEPTACIÓN, NORMAS

Los siguientes procedimientos, señales visuales y empleo de la radiocomunicación se aplicarán sobre el territorio y aguas territoriales de España en el caso de interceptación de aeronaves civiles.

Son de aplicación igualmente las restantes disposiciones, recomendaciones y normas recogidas en los anexos 2, 4, 6, 10, 11 y 15 de la OACI, PANS-RAC (Doc. 4444), relativas a la interceptación de aeronaves civiles y Convenio de Chicago, con especial referencia a cuanto determina el artículo 3.º bis.

1. Medidas que ha de adoptar la aeronave interceptada

1.1 Una aeronave que es interceptada por otra aeronave debe inmediatamente:

a) Seguir las instrucciones dadas por la aeronave interceptora, interpretando y respondiendo a las señales visuales contenidas en este texto (hoja C-16.2).

b) Notificar, si es posible, a la dependencia de tránsito aéreo apropiada.

c) Comunicarse por radio con la aeronave interceptora o con la dependencia de «control de interceptación» apropiada, efectuando una llamada general en la frecuencia de emergencia 121.5 MHz, indicando su identidad y la índole del vuelo.

Si no ha establecido contacto y es posible, repitiendo esta llamada en la frecuencia de emergencia 243 Mhz.

d) Si está equipada con respondedor SSR, seleccionará el código 7700 en Modo A, a no ser que reciba otras instrucciones de la dependencia de los servicios de tránsito aéreo apropiada.

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

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

2. Radiocomunicación durante la interceptación

2.1 Si durante la interceptación se hubiera establecido contacto por radio, pero no fuera posible comunicarse en un idioma común, se intentará proporcionar las instrucciones, acusar recibo de las instrucciones y transmitir toda otra información indispensable

ble mediante las frases y pronunciaciones que figuran en la tabla siguiente, transmitiendo dos veces cada frase:

Frases para uso de aeronaves INTERCEPTORAS

Frase	Pronunciación (1)	Significado
CALL SIGN	<u>KOL-SAIN</u>	¿Cuál es su distintivo de llamada?
FOLLOW	<u>FOLOU</u>	Sígame.
DESCEND	<u>DISSEND</u>	Desciendo para aterrizar.
YOU LAND	<u>YU LAND</u>	Aterrice en este aeródromo.
PROCEED	<u>PROSIID</u>	Puede proseguir.

Frases para uso de aeronaves INTERCEPTADAS

Frase	Pronunciación (1)	Significado
CALL SIGN (2) (distintivo de llamada)	<u>KOL-SAIN</u> (distintivo de llamada)	Mi distintivo de llamada es (distintivo de llamada).
WILCO	<u>UIL-CO</u>	Cumpliré instrucciones.
CAN NOT	<u>CAN NOT</u>	Imposible cumplir.
REPEAT	<u>RI-PIT</u>	Repita instrucciones.
AM LOST	<u>AM LOST</u>	Posición desconocida.
MAYDAY	<u>MEIDEI</u>	Me encuentro en peligro.
HIJACK (3)	<u>JAI CHAK</u>	He sido objeto de apoderamiento ilícito.
LAND (Lugar)	LAND (Lugar)	Permiso para aterrizar en (lugar).
DESCEND	<u>DISSEND</u>	Permiso para descender.

(1) En la segunda columna se subrayan las sílabas que han de acentuarse.

(2) El distintivo de llamada que deberá darse es el que se utiliza en las comunicaciones radiotelefónicas con los servicios de tránsito aéreo y corresponde a la identificación de la aeronave consignada en el plan de vuelo.

(3) Según las circunstancias, no siempre será posible o conveniente utilizar el término «HIJACK».

HOJA C-16.2

3. Señales que se han de utilizar en caso de interceptación

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

Serie	Señales de la aeronave interceptora	Significado	Respuesta de la aeronave interceptada	Significado
1	Día: Alabear desde una posición ligeramente por encima y por delante y, normalmente, a la izquierda de la aeronave interceptada y después de recibir respuesta, efectuar un viraje lento, normalmente a la izquierda, hacia el rumbo deseado. Noche: Igual y, además, encender y apagar las luces de navegación a intervalos irregulares.	Ha sido usted interceptado. Sígame.	Aviones: Día: Alabear y seguir a la aeronave interceptora. Noche: Igual y, además, encender y apagar las luces de navegación a intervalos irregulares.	Comprendido, lo cumpliré.

Serie	Señales de la aeronave interceptada	Significado	Respuesta de la aeronave interceptora	Significado
	<p>Nota 1.—Las condiciones meteorológicas o de terreno pueden obligar a la aeronave interceptora a colocarse ligeramente por encima y por delante y a la derecha de la aeronave interceptada y a efectuar el viraje subsiguiente hacia a la derecha.</p> <p>Nota 2.—Si la aeronave interceptada no puede mantener la velocidad de la aeronave interceptora, se prevé que esta última efectúe una serie de circuitos de espera en hipódromo y alabee cada vez que pase a la aeronave interceptada.</p>		<p>Helicópteros: Día o noche: Balancear la aeronave, encender y apagar las luces de navegación a intervalos irregulares y seguir a la aeronave interceptora.</p>	
2	Día o noche: Alejarse bruscamente de la aeronave interceptada, haciendo un viraje ascendente de 90° o más, sin cruzar la línea de vuelo de la aeronave interceptada.	Prosiga.	<p>Aviones: Día o noche: Alabear.</p> <p>Helicópteros: Día o noche: Balancear la aeronave.</p>	Comprendido, lo cumpliré.
3	Día: Volar en circuito alrededor del aeródromo, desplegar el tren de aterrizaje y sobrevolar la pista en dirección de aterrizaje o, si la aeronave interceptada es un helicóptero, sobrevolar la zona de aterrizaje de helicópteros. Noche: Igual y, además, llevar continuamente encendidos los faros de aterrizaje.	Aterrice en este aeródromo.	<p>Aviones: Día: Desplegar el tren de aterrizaje, seguir a la aeronave interceptora y, si después de sobrevolar la pista se considera que se puede aterrizar sin peligro, proceder al aterrizaje. Noche: Igual y, además, llevar continuamente encendidos los faros de aterrizaje (si los posee).</p> <p>Helicópteros: Día o noche: Seguir a la aeronave interceptora y proceder al aterrizaje, llevando encendidos continuamente los faros de aterrizaje (si los posee).</p>	Comprendido, lo cumpliré.

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

Serie	Señales de la aeronave interceptada	Significado	Respuesta de la aeronave interceptora	Significado
4	<p>Aviones: Día: Replegar el tren de aterrizaje mientras se posa sobre la pista de aterrizaje a una altura de más de 300 metros (1.000 pies) pero sin exceder de 600 metros (2.000 pies) sobre el nivel del aeródromo y continuar volando en circuito alrededor del aeródromo. Noche: Encender y apagar los faros de aterrizaje pasando sobre la pista a una altura de más de 300 metros (1.000 pies) pero sin exceder de 600 metros (2.000 pies) sobre el nivel del aeródromo y continuar volando en circuito alrededor del aeródromo. Si no está en condiciones de utilizar los faros de aterrizaje, hágase con otras luces disponibles.</p>	El aeródromo que usted ha designado es inadecuado.	<p>Día o noche: Si se desea que la aeronave interceptada siga a la aeronave interceptora hasta un aeródromo de alternativa, la aeronave interceptora repliega el tren de aterrizaje y utiliza las señales de la serie 1, prescritas para las aeronaves interceptoras. Si se decide dejar en libertad a la aeronave interceptada, la aeronave interceptora utilizará las señales de la serie 2, prescritas para las aeronaves interceptoras.</p>	Comprendido, sigame. Comprendido, prosiga.
5	Aviones: Día o noche: Encender y apagar repetidamente todas las luces disponibles a intervalos regulares pero de manera que se distinga de las luces de destellos.	Imposible cumplir.	Día o noche: Utilice las señales de la serie 2, prescritas para las aeronaves interceptoras.	Comprendido.
6	<p>Aviones: Día o noche: Encender y apagar todas las luces disponibles a intervalos irregulares.</p> <p>Helicópteros: Día o noche: Encender y apagar todas las luces disponibles a intervalos irregulares.</p>	En peligro.	Día o noche: Utilice las señales de la serie 2, prescritas para las aeronaves interceptoras.	Comprendido.

Nota: Es esencial que la aeronave interceptora y la interceptada apliquen estas señales y las interpreten correctamente.

4. Maniobras

4.1 Maniobras para la identificación visual:

Fase I:

La aeronave interceptora se aproximará a la interceptada por detrás.

La aeronave interceptora principal o única interceptora se situará normalmente a la izquierda (a babor), ligeramente por encima y por delante de la aeronave interceptada, dentro del campo de visión del piloto de ésta e inicialmente a no menos de 300 metros de la aeronave.

Cualquier otra aeronave participante quedará bien apartada de la aeronave interceptada, preferiblemente por encima y por detrás.

Una vez establecida la velocidad y la posición, si fuese necesario, proseguirá con la fase II.

Fase II:

La aeronave interceptora principal o única interceptora comenzará a aproximarse lentamente a la aeronave interceptada, al mismo nivel, sin aproximarse más de lo absolutamente necesario, para obtener la información que necesita, tomando las precauciones necesarias para evitar que la maniobra pueda ser considerada peligrosa por los pasajeros o la tripulación.

Cualquier otra aeronave participante deberá continuar bien apartada de la aeronave interceptada.

Completada la identificación, la aeronave interceptora deberá retirarse de la proximidad de la aeronave interceptada como se indica en la fase III.

Fase III:

La aeronave interceptora principal o única interceptora cambiará de dirección lentamente desde la aeronave interceptada, ejecutando un picado poco pronunciado.

Toda otra aeronave participante permanecerá bien apartada de la aeronave interceptada y se reunirá con la interceptora principal.

4.2 Maniobras para guía de la navegación:

4.2.1 Si se considera necesario intervenir en la navegación de la aeronave interceptada, la aeronave interceptora principal o única interceptora se situará normalmente a la izquierda (a babor), ligeramente por encima y por delante de la aeronave interceptada para permitir al piloto, al mando de esta última, ver las señales visuales dadas.

4.2.2 Es indispensable que el piloto al mando de la aeronave interceptora esté seguro de que el piloto al mando de la aeronave interceptada se ha dado cuenta de que está siendo interceptado y ha reconocido las señales enviadas.

Si después de reiterados intentos de atraer la atención del piloto al mando de la aeronave interceptada utilizando la señal de la serie I del punto 3.1, los esfuerzos resultan infructuosos, pueden utilizarse para este fin otros métodos de señalización, incluso como último recurso el efecto visual del postquemador a reserva de que no se plantee una situación peligrosa para la aeronave interceptada.

4.2.3 Condiciones meteorológicas o topográficas pueden obligar a la aeronave interceptora principal o única interceptora ocasionalmente a colocarse a la derecha (a estribor), ligeramente por encima y por delante de la aeronave interceptada.

En este caso, el piloto al mando de la aeronave interceptora cuidará especialmente de que el piloto al mando de la aeronave interceptada lo tenga a la vista en todo momento.

4.3 Guiado de una aeronave interceptada:

4.3.1 Se proporcionará por radiotelefonía, a la aeronave interceptada, la guía de navegación y la información correspondiente, siempre que pueda establecerse contacto por radio.

4.3.2 Cuando se proporcione guía de navegación a una aeronave interceptada, se procurará que la visibilidad no sea inferior a la correspondiente a condiciones meteorológicas de vuelo visual y que las maniobras exigidas a dicha aeronave no disminuyan su rendimiento operacional.

4.3.3 En el caso de exigirse a una aeronave interceptada que aterrice en el territorio que sobrevuela, se cuidará de que:

a) El aeródromo designado sea el adecuado para el aterrizaje sin peligro del tipo de aeronave de que se trate, teniendo en cuenta el terreno que lo rodea para las maniobras de circuito, aproximación y aproximación frustrada especialmente si el aeródromo no se utiliza normalmente para las operaciones de transporte aéreo civil.

b) La aeronave interceptada tenga suficiente combustible para llegar al aeródromo.

c) Si la aeronave interceptada es una aeronave de transporte civil, el aeródromo tenga una pista cuya longitud sea equivalente por lo menos a 2.500 metros al nivel medio del mar y cuya resistencia sea suficiente para soportar la aeronave.

d) Siempre que sea posible, el aeródromo designado será uno de los descritos en la correspondiente publicación de información aeronáutica civil.

4.3.4 En el caso de exigirse a una aeronave civil que aterrice en un aeródromo que no le sea familiar, se le otorgará el tiempo suficiente de preparación para el aterrizaje y se procurará proporcionar por radiotelefonía toda la información necesaria para facilitarle una aproximación y aterrizaje seguros.