



Organización de Aviación Civil Internacional

Oficina Regional Sudamericana

Segundo Taller/Seminario para el monitoreo de la seguridad operacional del sistema luego de la Implantación de la Versión 01 de la Red de Rutas ATS de la Región SAM y evaluación del riesgo como consecuencia de la implantación de la Enmd.1 a los PANS ATM-Proyecto Regional RLA/06/901

Lima, Perú, 5-9 de Septiembre de 2011 -

SAM/RA/02-NE/03

18/08/11

**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

Implantación de la Enmienda 1 a los PANS ATM, Doc 4444 (FPL 2012).

**Aspectos generales de la Enm. 1 a los PANS ATM (Doc. 4444)
relativa al nuevo formato de plan de vuelo (FPL)**

(Presentada por Secretaría)

| Resumen | |
|---|--|
| Esta nota de estudio presenta los aspectos generales de la Enmienda 1 a los PANS/ATM cuyo propósito es actualizar el formulario de plan de vuelo para que cumpla con las necesidades de las aeronaves con capacidades avanzadas de performance. | |
| Referencias | |
| <ul style="list-style-type: none">- Informe de las Reuniones SAM/IG- Informe de la Reunión GREPECAS/15- AN 13/2.1-09/9 del 6 de febrero de 2009. | |
| Objetivos estratégicos de la OACI | <i>A – Seguridad operacional C- Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo</i> |

1. Introducción

1.1. Durante las Reuniones SAM/IG/01 y SAM/IG/2 se analizó la enmienda 1 al Doc. PANS-ATM relacionada con los planes de vuelo que entrará en vigencia a partir del 15 de noviembre de 2012 cuyo propósito es actualizar el formulario de plan de vuelo para que cumpla con las necesidades de las aeronaves con capacidades avanzadas, y se concluyó que sería necesario adoptar una estrategia para la modificación de los sistemas automatizados ATC en la región SAM.

1.2. También la Reunión del GREPECAS/15 consideró que se debería establecer una estrategia regional y formuló la Conclusión 15/35 “*Implantación del nuevo modelo de plan de vuelo de la OACI*” donde le solicitaba a los Estados que adoptaran las medidas necesarias para prepararse y elaborar una estrategia de transición.

2. **Análisis**

2.1. En las Reuniones SAM/IG/3 y SAM/IG/4 se analizaron las directrices que figuran en el **Apéndice A** de esta Nota de Estudio, relacionadas con la Enmienda 1 al Doc. PANS-ATM, y se elaboró una estrategia inicial para la implantación de la Enmienda la cual fue revisada durante la primera Reunión del Subgrupo CNS/ATM del GREPECAS y adoptada para las Regiones CAR/SAM, copia de la misma se presenta como **Apéndice B** de esta Nota de Estudio.

2.2. En las reuniones SAM/IG/5 y SAM/IG/6 se presentaron el análisis inicial del impacto en los sistemas automatizados involucrados en el proceso del plan de vuelo que figura en el **Apéndice C** de esta Nota de Estudio con miras a servir de referencia para los Estados de la región SAM y un Plan de Acción actualizado que figura en la Nota de Estudio 04.

3. **Acción sugerida**

3.1 Tomando en consideración todo lo anterior se invita a la Reunión a que durante el análisis de seguridad se tome en cuenta la información contenida en los **Apéndices A al C** sobre los análisis de impacto, estrategia inicial de implantación y el plan de acción para la implantación de la Enmienda 1 al Doc. 444 PANS-ATM que figura en la NE 04.

APÉNDICE A



Tel.: +1 514-954-8219 ext. 6711

Ref.: AN 13/2.1-09/9

6 de febrero de 2009

Asunto: Directrices para la incorporación de la información del plan de vuelo conforme a la Enmienda 1 de los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo, 15ª edición (PANS-ATM, Doc 4444)

Tramitación: Coordinar la transición al nuevo plan de vuelo de la OACI

Señor/Señora:

1. Tengo el honor de dirigirme a usted para señalar a su atención el contenido de la Enmienda 1 de los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo, 15ª edición (PANS-ATM, Doc 4444) relacionada con la actualización del formulario de plan de vuelo y nuevos procedimientos de planificación de vuelo.
2. Como se indicó en la comunicación AN 13/2.1-08/50, la enmienda tiene como naturaleza y alcance la actualización del formulario de plan de vuelo de la OACI para satisfacer las necesidades de las aeronaves con capacidades avanzadas y los requisitos en evolución de los sistemas automatizados de gestión del tránsito aéreo (ATM), teniendo en cuenta al mismo tiempo la compatibilidad con los sistemas existentes, los factores humanos, la instrucción, el costo y los aspectos relativos a la transición.
3. Teniendo en cuenta que la transición del actual formulario de plan de vuelo y sus requisitos correspondientes al nuevo plan de vuelo podría plantear desafíos para los Estados y organizaciones que participan en el procesamiento de los planes de vuelo, la OACI ha preparado las directrices que figuran en el Adjunto a la presente. El objetivo principal de estas directrices es apoyar un esfuerzo mundial coordinado durante el período de transición, a fin de lograr una transición exitosa y coordinada para la fecha de aplicación del 15 de noviembre de 2012.
4. Con el propósito de apoyar la transición, la OACI está desarrollando un sitio web público en el que los Estados, los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) y los usuarios del espacio aéreo encontrarán información relativa al estado de aplicación de la enmienda y en el que se comentarán las cuestiones y dificultades más comunes. Una vez esté listo el citado sitio, se notificará a los Estados.

5. . Me permito, por lo tanto, instarle a velar por que se garantice una transición sin contratiempos al nuevo plan de vuelo y que se preste atención especial a las páginas que se refieren a la conversión de las nuevas casillas 10 y 18 a las casillas actuales 10 y 18, que se refieren al equipo y las capacidades de las aeronaves.

Le ruego acepte el testimonio de mi mayor consideración y aprecio.

Original firmado por

Taïeb Chérif
Secretario General

Adjunto:

Directrices para la incorporación de la
información del plan de vuelo conforme a la
Enmienda 1 de los *Procedimientos para los servicios
de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo*,
15ª edición (PANS-ATM, Doc 4444)

ADJUNTO a la comunicación AN 13/2.1-09/9**Directrices para la incorporación de la información del plan de vuelo conforme a la Enmienda 1 de los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo, 15ª edición (PANS-ATM, Doc 4444)****1. INTRODUCCIÓN**

1.1 Las directrices aquí contenidas tienen por objetivo ayudar a los usuarios del espacio aéreo y a los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) a aplicar los cambios sobre planificación de vuelo incorporados con la Enmienda 1 de los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo, 15ª edición (PANS-ATM, Doc 4444).

1.6 No se ha determinado una fecha en la que deban comenzar a aplicarse los cambios sobre planificación de vuelo; no obstante, uno de los objetivos de la comunicación a los Estados es apoyar la actualización de los sistemas de procesamiento de datos del plan de vuelo. Por lo tanto, el período de transición previsto para los cambios es del 25 de junio de 2008 al 15 de noviembre de 2012.

1.7 Se reconoce que los usuarios del espacio aéreo y a los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) a aplicar los cambios sobre planificación de vuelo incorporados con la Enmienda 1 de los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo*, 15ª edición (PANS-ATM, Doc 4444).

1.2 La Enmienda 1 resulta de la labor del Grupo de estudio sobre planes de vuelo (FPLSG) y tiene como naturaleza y alcance la actualización del modelo de formulario de plan de vuelo de la OACI para satisfacer las necesidades de las aeronaves con capacidades avanzadas y los requisitos en evolución de los sistemas automatizados de gestión del tránsito aéreo (ATM), teniendo en cuenta al mismo tiempo la compatibilidad con los sistemas existentes, los factores humanos, la instrucción, el costo y los aspectos relativos a la transición.

1.3 Los cambios fueron anunciados por la OACI en la comunicación AN 13/2.1-08/50 de fecha 25 de junio de 2008 y serán aplicables el 15 de noviembre de 2012.

1.4 Los cambios tienen repercusiones considerables en los sistemas de procesamiento de datos de vuelo de los ANSP que verifican y aceptan los planes de vuelo y los mensajes conexos, utilizan datos de plan de vuelo de las presentaciones en pantalla para referencia de los controladores, utilizan datos para la automatización de los ANSP y facilitan las comunicaciones entre los ANSP en el transcurso de los vuelos. Por consiguiente, la preparación para los cambios debe hacerse con bastante antelación a la fecha de aplicación.

1.5 Los cambios también tienen consecuencias para los usuarios del espacio aéreo. Si se envía un plan de vuelo con nuevo contenido a un ANSP que no esté preparado para aceptar el nuevo contenido, podría perderse parte de la información, malinterpretarse, o rechazarse el plan de vuelo.

1.6 No se ha determinado una fecha en la que deban comenzar a aplicarse los cambios sobre planificación de vuelo; no obstante, uno de los objetivos de la comunicación a los Estados es apoyar la actualización de los sistemas de procesamiento de datos del plan de vuelo. Por lo tanto, el período de transición previsto para los cambios es del 25 de junio de 2008 al 15 de noviembre de 2012.

1.7 Se reconoce que los usuarios del espacio aéreo y los ANSP aplicarán los cambios conforme a sus cronogramas, basándose en sus propias necesidades, pero deberá existir cierta coordinación.

1.8 Es fundamental para el éxito de la aplicación de estos cambios que todos los usuarios del espacio aéreo y los ANSP estén en condiciones de presentar y procesar información de vuelo de conformidad con la Enmienda 1 de los PANS-ATM para el 15 de noviembre de 2012, puesto que el procesamiento con los métodos actuales no se garantizará después de dicha fecha.

1.9 Estas directrices no modifican ninguna disposición del Anexo 2 — Reglamento del aire, ni los PANS-ATM sobre la cumplimentación y aceptación de los planes de vuelo.

2. **OBJETIVO**

2.1 Las directrices aquí contenidas tienen por objetivo apoyar un esfuerzo mundial coordinado durante el período de transición, a fin de que ésta se realice con éxito para la fecha de aplicación del 15 de noviembre de 2012.

3. **FECHA DE APLICACIÓN**

3.1 Estas directrices se aplican a los usuarios del espacio aéreo, los ANSP y a los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG). Se ruega tomar nota de que las mismas también están dirigidas a los servicios de planificación de vuelo y las organizaciones conexas que participan en el procesamiento de los planes de vuelo, puesto que se considera que pertenecen a la comunidad de usuarios del espacio aéreo.

3.2 En este documento se presentan directrices que deben tenerse en cuenta al elaborar los planes de aplicación de esta enmienda. La aplicación de estas directrices mitigará los riesgos relacionados con los retos técnicos inherentes al período de transición y asegurará que los usuarios estén en condiciones de cumplir los requisitos de planificación de vuelo a medida que los ANSP vayan aplicando los cambios.

3.3 Este documento se aplica con efecto inmediato y sigue en vigor hasta que se haya terminado la aplicación de la Enmienda 1 de los PANS-ATM.

4. **ALCANCE**

4.1 Las presentes directrices se limitan a la transición relativa a los cambios en los mensajes sobre planificación de vuelo y de los servicios de tránsito aéreo (ATS) definidos en la Enmienda 1 de los PANS-ATM, incluido el contenido de los mensajes y las instrucciones de presentación.

5. **ENTORNO DE PLANIFICACIÓN DE VUELO**

5.1 ACTUAL se define como los formatos de planificación de vuelo y mensajes ATS actuales definidos en la versión vigente de los PANS-ATM.

5.2 NUEVO se define como los formatos de planificación de vuelo y mensajes ATS especificados en la Enmienda 1 de los PANS-ATM.

5.3 A fin de que los cronogramas de aplicación por los usuarios del espacio aéreo y los ANSP puedan basarse en consideraciones de casos particulares de performance, el sistema ATM deberá apoyar simultáneamente la información ACTUAL y NUEVA durante un cierto tiempo.

5.4 La Enmienda 1 de los PANS-ATM contiene cambios en la longitud y el contenido de las casillas. Los cambios de contenido son los siguientes:

- cambios en la forma en que se comunica la información sobre equipo y capacidades de las aeronaves para proporcionar más detalles;
- proporcionar medios adicionales para describir los puntos de recorrido de ruta (particularmente la marcación y la distancia a partir de puntos diferentes de las ayudas para la navegación); y
- permitir que se especifique la fecha de vuelo en forma normalizada.

5.5 El entorno actual de planificación de vuelo apoya distintos medios para la presentación de planes de vuelo. Por ejemplo, el usuario del espacio aéreo puede presentar individualmente los planes de vuelo directamente a cada ANSP, o el usuario del espacio aéreo puede presentar los planes de vuelo en un lugar y el sistema ATM luego distribuye el plan de vuelo. La Enmienda 1 no cambia estas opciones específicas; sin embargo, los medios de transición a la Enmienda 1 podrían imponer algunos requisitos durante el período de transición.

5.6 El actual sistema ATM apoya una variedad de medios por los cuales los ANSP comunican los datos de plan de vuelo entre los sistemas de los ANSP, por ejemplo el uso de mensajes de coordinación, para los cuales la Enmienda 1 implica cambios de contenido.

6. DIRECTRICES PARA LA APLICACIÓN DE LA ENMIENDA

6.1 Estas directrices se han elaborado para facilitar a los usuarios del espacio aéreo y a los ANSP la utilización simultánea de la información ACTUAL y NUEVA de los sistemas de procesamiento de datos de vuelo durante el período de transición.

6.2 Directriz 1

- a) A medida que los ANSP efectúen la transición hacia la NUEVA información, es fundamental que también apoyen la ACTUAL hasta la fecha de aplicación del 15 de noviembre de 2012.
- b) No se exige que los ANSP acepten y procesen los datos ACTUALES después de la fecha de aplicación, a menos que así lo especifique la autoridad competente.
- c) Estas directrices se refieren a la situación en la que algunos ANSP y/o usuarios del espacio aéreo no apliquen los cambios de planificación de vuelo sino hasta el final del período de transición.

6.3 Directriz 2

- a) Se alienta a los PIRG a que planifiquen y publiquen los cambios aplicados a nivel regional con suficiente antelación a la fecha de aplicación, de forma que los usuarios del espacio aéreo y los ANSP puedan responder y resolver cualquier problema operacional imprevisto.
- b) Se prevé que la aplicación tendrá lugar progresivamente a medida que los PIRG vayan trabajando con sus Estados miembros/organizaciones internacionales y usuarios del espacio aéreo para coordinar la transición regional antes del 15 de noviembre de 2012.
- c) Los planes de transición deberían alentar a todos los ANSP a efectuar la transición hacia la NUEVA información algo antes del 15 de noviembre de 2012, a fin de que los usuarios del espacio aéreo tengan un período de transición hacia la NUEVA información antes de la fecha de aplicación.
- d) Los planes de transición deberían tener en cuenta que es probable que los usuarios del espacio aéreo no puedan utilizar las nuevas oportunidades que ofrece la NUEVA información hasta que los ANSP hayan efectuado la transición, e incluso en ese caso, la utilización de la NUEVA información podría verse limitada en su aplicación si los vuelos siguen implicando ANSP que no hayan efectuado aún la transición.

6.4 Directriz 3

- a) Durante el período de transición y después de que el ANSP haya notificado que puede aceptar la NUEVA información, el usuario del espacio aéreo determinará si presenta la NUEVA información o la ACTUAL información al ANSP.
- b) Se prevé que los usuarios del espacio aéreo tomarán decisiones sobre el formato que presentarán basándose en las mejoras de performance que puedan lograrse mediante la información de capacidad de las NUEVAS casillas 10 y/o 18.
- c) Se prevé que todos los usuarios del espacio aéreo presenten la NUEVA información a partir de la fecha de aplicación, puesto que después de dicha fecha no se garantiza la utilización de la ACTUAL información.

Nota — Las siguientes directrices se aplican únicamente a las situaciones en las que no todos los ANSP afectados por un vuelo hayan efectuado la transición a la NUEVA información.

6.5 Directriz 4

- a) Durante el período de transición, cuando no todos los ANSP afectados por un vuelo hayan efectuado la transición a la NUEVA información, el usuario del espacio aéreo debe asegurarse de que se presente la ACTUAL información a los ANSP que no hayan efectuado aún la transición.
- b) Esto se puede lograr si el usuario del espacio aéreo sólo presenta la ACTUAL información a todos los ANSP (puesto que los ANSP que apliquen la NUEVA información también apoyarán la ACTUAL información durante la transición).
- c) Los ANSP que utilicen la información ACTUAL podrían malinterpretar y rechazar la información de plan de vuelo presentada más de 24 horas antes del vuelo. La presentación con más de 24 horas de antelación al vuelo no puede emplearse si uno o varios ANSP afectados por un vuelo no han efectuado la transición (a menos que dichos ANSP ya estén en condiciones de recibir presentaciones más de 24 horas antes del vuelo). Aunque los ANSP que utilizan la NUEVA información podrían aceptar el plan de vuelo, podrían no estar en condiciones de transmitir coordinación esencial a los ANSP que utilizan la información ACTUAL.
- d) El usuario del espacio aéreo podría elegir presentar la NUEVA información a los ANSP que hayan efectuado la transición y la información ACTUAL a los ANSP que no hayan efectuado la transición. Sin embargo, sin procedimientos de transición especiales, podría ocurrir que la NUEVA información sólo pudiera utilizarse hasta el primer ANSP de la ruta de vuelo que utilizara la información ACTUAL. Esto se debe a que el ANSP que utiliza la NUEVA información no estará en condiciones de coordinar la NUEVA información con los ANSP que utilizan la información ACTUAL.

6.6 Directriz 5

- a) A fin de facilitar la decisión del usuario de si presentar la información ACTUAL, NUEVA o una combinación de la ACTUAL y la NUEVA, la OACI mantendrá un sitio web con la lista de la capacidad de cada ANSP de aceptar la ACTUAL o la NUEVA información.
- b) Esta información, que estará a disposición del público, será adicional a los métodos normales de comunicación entre los ANSP y sus usuarios del espacio aéreo.
- c) Cada ANSP comunicará a la OACI, por conducto de su Estado o de las Oficinas regionales de la OACI, su capacidad para aceptar la NUEVA información tan pronto como sea posible, a fin de que la OACI pueda asegurar la publicación completa y actualizada de la información en el sitio web. Los ANSP que notifiquen que han terminado la transición a la NUEVA información estarán indicando asimismo que pueden coordinarse con otros ANSP que han hecho la transición a la NUEVA información.

6.7 Directriz 6

- a) Durante el período de transición, los ANSP que acepten la NUEVA información podrían requerir convertir la información de vuelo a la ACTUAL información, para los fines de coordinación con ANSP adyacentes que no hayan efectuado aún la transición.
- b) Para fines de congruencia, se recomienda enfáticamente que todos los ANSP utilicen la tabla de conversión proporcionada a continuación, a fin de que los usuarios del espacio aéreo y los ANSP tengan el mismo conocimiento de la forma en que la NUEVA información se convertirá a la ACTUAL información.
- c) Los PIRG, los Estados y los ANSP deben ser conscientes de que podría perderse valiosa información de planificación durante el proceso de conversión, como se indica en la tabla de conversión.
- d) No se prevé que la información ACTUAL se convierta a la NUEVA información durante el período de transición.

7. CONVERSIÓN DE LAS NUEVAS CASILLAS 10 Y 18 A LAS ACTUALES CASILLAS 10 Y 18

Se recomienda **enfáticamente** que todos los ANSP utilicen la tabla que figura a continuación para efectuar la conversión de las NUEVAS casillas 10 y 18 a las casillas ACTUALES, para fines de coordinación con los ANSP adyacentes que sólo aceptan las ACTUALES.

- Los ANSP podrían hacer arreglos distintos entre ellos con respecto a la información de la casilla 18 si la conversión causara un rechazo del mensaje por un ANSP que sólo acepte la ACTUAL información.
- **ADVERTENCIA:** Durante la conversión se perderá cierta información NUEVA, incluida cierta información sobre las capacidades, e información que se mantenga en los indicadores de la casilla 18 que no se suministre en la ACTUAL información, como DOF, DLE y TALT. Como medida de mitigación parcial, toda la información que de otra forma se perdería de la NUEVA casilla, podría traducirse a un único texto libre después de RMK/ en la casilla 18 de la ACTUAL información.

| | Los datos NUEVOS de estas columnas | | Se convierten en datos ACTUALES en estas columnas | |
|---------|------------------------------------|------------|---|--------------|
| Com-Nav | Casilla 10 | Casilla 18 | Casilla 10 | Casilla 18 |
| | N | | N | |
| | S | | VOL | |
| | SF | | S | |
| | A | | Z | NAV/GBAS |
| | B | | Z | NAV/LPV |
| | C | | C | |
| | D | | D | |
| | E1 | | J | DAT/n |
| | E2 | | J | DAT/n |
| | E3 | | J | DAT/n |
| | F | | F | |
| | G | NAV/nnnn | G | |
| | H | | H | |
| | I | | I | |
| | J1 | | J | DAT/V |
| | J2 | | J | DAT/H |
| | J3 | | J | DAT/V |
| | J4 | | J | DAT/V |
| | J5 | | J | DAT/S |
| | J6 | | J | DAT/S |
| | J7 | | J | DAT/S |
| | K | | K | |
| | L | | L | |
| | M1 | | Z | COM/INMARSAT |
| | M2 | | Z | COM/MTSAT |
| | M3 | | Z | COM/IRIDIUM |
| | O | | O | |
| | P1-P9 (Reservado) | | | |
| | R | PBN/nn | Z | NAV/nnnn |

| | Los datos NUEVOS de estas columnas | | Se convierten en datos ACTUALES en estas columnas | |
|---------|------------------------------------|-------------|---|------------|
| Com-Nav | Casilla 10 | Casilla 18 | Casilla 10 | Casilla 18 |
| | T | | T | |
| | U | | U | |
| | V | | V | |
| | W | | W | |
| | X | | X | |
| | Y | | Y | |
| | Z | COM/NAV/DAT | Z | COM/ NAV/ |

| Vigilancia | N | | N | |
|------------|----|--|---|--|
| | A | | A | |
| | C | | C | |
| | E | | S | |
| | H | | S | |
| | I | | I | |
| | L | | S | |
| | P | | P | |
| | S | | S | |
| | X | | X | |
| | B1 | | | |
| | B2 | | | |
| | U1 | | | |
| | U2 | | | |
| | V1 | | | |
| | V2 | | | |
| | D1 | | D | |
| | G1 | | D | |

— FIN —

APENDICE B**ESTRATEGIA PARA LA IMPLANTACIÓN DE LA ENMIENDA 1 A LA 15ª EDICIÓN DEL PANS-ATM (DOCUMENTO 4444) DE LA OACI EN LA REGIÓN SAM****ÍNDICE**

| | | |
|------|---|----|
| 1. | Objetivo..... | 2 |
| 2. | Consideraciones Generales | 2 |
| 3. | Principios | 3 |
| 4. | Aplicación | 3 |
| 5. | Documentos de referencia..... | 3 |
| 6. | Análisis..... | 3 |
| 6.1. | De la Enmienda 1 a la 15ª Edición del Doc 4444; | 3 |
| 6.2. | De las Directrices para la Implementación | 4 |
| 6.3. | Escenario Actual de la Región SAM..... | 6 |
| 6.4. | Impactos | 6 |
| 7. | Estrategia de Implementación | 8 |
| 7.1. | Criterios Críticos | 8 |
| 7.2. | Preparación..... | 9 |
| 7.3. | Transición..... | 10 |
| 7.4. | Pos-Transición..... | 10 |
| 8. | Aspectos Administrativos | 11 |
| 9. | Aspectos Financieros | 11 |

1. Objetivo

Este documento tiene el objetivo de establecer la estrategia de la región SAM para la implementación de la enmienda 1 a la 15ª Edición del PANS-ATM (DOC 4444) de la OACI, a fin de atender a las conclusiones 15/35 del GREPECAS y SAM/IG/3-8.

2. Consideraciones Generales

La OACI, tomando en cuenta que:

- La gestión dinámica de la información proporcionará la más adecuada e integrada visión de la situación ATM, en términos históricos, presentes, planeados o futuros, y proveerá la base para la toma de decisión por toda la comunidad ATM;
- El *Concepto Operacional de Gestión Global del Tránsito Aéreo* (Doc 9854) requiere acciones de gestión de la información para proveer soporte a las operaciones ATM por medio de una información correcta, de calidad y en tiempo; y
- El requerimiento ATM N° 87 del *Manual de Requerimientos del Sistema de Gestión de Tránsito Aéreo* (Doc 9882) define que trayectorias 4-D serán utilizadas en aplicaciones para sincronización de tránsito para que sean alcanzados los objetivos de desempeño del sistema ATM, aclarando que la automatización, tanto en las aplicaciones “tierra” así como en las aplicaciones “aire”, serán utilizadas plenamente para crear un eficiente y seguro flujo del tránsito aéreo en todas las fases del vuelo.

Informó a los Estados, por medio de la comunicación AN13/2.1-08/50, de 25 junio 2008, la publicación de la enmienda 1 al Doc. 4444 (PANS-ATM), que tiene como naturaleza y alcance la actualización del formulario de plan de vuelo (FPL) de la OACI para satisfacer las necesidades de las aeronaves con capacidades avanzadas y los requisitos en evolución de los sistemas automatizados de gestión del tránsito aéreo (ATM), teniendo en cuenta, al mismo tiempo, la compatibilidad con los sistemas existentes, los factores humanos, la instrucción, el costo y los aspectos relativos a la transición.

GREPECAS/15, al evaluar la creación del nuevo Subgrupo CNS/ATM y sus términos de referencia y programa de trabajo, examinó el nuevo modelo de plan de vuelo y, considerando que se deberá establecer una estrategia regional CAR/SAM para su implantación, formuló la Conclusión 15/35 “*Implantación del nuevo modelo de plan de vuelo de la OACP*” donde le solicita a los Estados que adopten las medidas necesarias para prepararse para la transición, así como también le solicitó al CNS/ATM//SG que establezca un órgano auxiliar que elabore esa estrategia de transición.

En la Reunión SAM/IG/2 se evaluó el impacto que esta enmienda podría tener en los sistemas automatizados, considerando la implantación PBN. Se observó que la enmienda en cuestión es compleja e involucra otros aspectos además de la PBN y fue de la opinión que será necesario adoptar una estrategia de modificación de los sistemas automatizados ATC.

En virtud de todo lo anterior, la reunión coincidió en incluir una tarea dentro del programa de trabajo del Grupo de Implantación SAM PBN, que evalúe la implantación PBN a la luz de la Enmienda 1 a los PANS/ATM. Esta actividad serviría de soporte y referencia a la labor encomendada al Grupo de Tarea específico del CNS/ ATM/SG de GREPECAS antes citado. Consecuentemente, se incluyó esta tarea dentro del trabajo a realizarse durante el 2009 bajo el auspicio del Proyecto Regional RLA/06/901 en la Región SAM.

Durante la Reunión SAM/IG/3 se presentó a los Estados las directrices de la OACI para la incorporación de la información del plan de vuelo conforme a la Enmienda 1 de los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo, 15ª edición (PANS-ATM, Doc. 4444).

La Conclusión SAM/IG/3-8 consideró que el proyecto RLA/06/901 elaborará un plan inicial, con la descripción de la estrategia para la implantación de dicha enmienda, a ser presentada en la SAM/IG/4.

3. Principios

En la elaboración de este documento, han sido considerados los siguientes aspectos:

1. la voluntad soberana de los Estados;
2. es una guía de orientación para que los Estados de la Región SAM puedan elaborar sus planes de acción para la implantación del contenido en la enmienda 1 del Doc. 4444.

4. Aplicación

Este documento se aplica a todos los Estados de la Región SAM, específicamente a todos los proveedores de servicios de navegación aérea así como a los usuarios del espacio aéreo.

5. Documentos de referencia

Esta estrategia sigue las recomendaciones de la OACI, contenidas en los siguientes documentos:

- a) PANS-ATM, 15ª Edición (Doc 4444) de la OACI
- b) Enmienda 1 a la 15ª Edición del Doc 4444;
- c) Directrices para la incorporación de la información del plan de vuelo conforme a la Enmienda 1 de los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo, 15ª edición (PANS-ATM, Doc 4444) (carta a los Estados AN 13/2.1-09/9 del 6 de febrero de 2009);
- d) Informe Final del GREPECAS 15; y
- e) Informes Finales de las Reuniones SAM/IG.

6. Análisis

6.1. Enmienda 1 a la 15ª Edición del Doc 4444;

La OACI consideró que, para satisfacer las necesidades de las aeronaves con capacidades avanzadas y los requisitos en evolución de los sistemas automatizados de gestión del tránsito aéreo (ATM), hay que hacer actualizaciones en los formularios de plan de vuelo.

A este respecto, publicó la enmienda 1 al PANS-ATM, Doc 4444 - 15ª Edición, que contiene, básicamente, los siguientes cambios:

1. Plan de Vuelo

- a. Formulario de Plan de Vuelo: los explotadores y las dependencias de los servicios de tránsito aéreo deberían observar toda restricción que se determine en las publicaciones de información aeronáutica (AIP);
- b. Presentación del Plan de Vuelo: cambios en los plazos de presentación de planes de vuelo;
- c. Casilla 7: Identificación de la Aeronave: utilización de caracteres alfanuméricos;
- d. Casilla 8: Reglas de Vuelo: especificación de uno o más puntos de cambio de reglas de vuelo;
- e. Casilla 10: Equipo: cambios en la designación de equipos y capacidades
- f. Casilla 13: Aeródromo de Partida y Hora
- g. Casilla 15: Ruta
- h. Casilla 16: Aeródromo de Destino y Duración Total Prevista, Aeródromos de Alternativa de Destino
- i. Casilla 18: Otros Datos

2. Mensajes de los Servicios de Tránsito Aéreo

- a. Composición de las mensajes CHG, CNL, DLA, DEP, RQP y RQS

6.2. Directrices para la Implementación

En la Carta AN 13/2.1-09/9, del 6 febrero de 2009, la OACI define las directrices para la incorporación de la información del plan de vuelo conforme a la Enmienda 1 de los Procedimientos para los servicios de navegación aérea.

En general, la OACI resalta que los cambios tienen repercusiones considerables en los sistemas de procesamiento de datos de vuelo de los ANSP, que verifican y aceptan los planes de vuelo y los mensajes conexos, utilizan datos de plan de vuelo de las presentaciones en pantalla para referencia de los controladores, utilizan datos para la automatización de los ANSP y facilitan las comunicaciones entre los ANSP en el transcurso de los vuelos, así como resultan en consecuencias para los usuarios del espacio aéreo.

Mientras no se ha determinado una fecha en la que deban comenzar a aplicarse los cambios sobre planificación de vuelo, se espera que la transición tenga inicio el 25 del junio de 2008 y termine el 15 de noviembre de 2012.

Reconoce además que los cambios serán aplicados conforme los cronogramas específicos a cada ANSP y usuario del espacio aéreo, basándose en sus propias necesidades, pero deberá existir cierta coordinación.

Refuerza, finalmente, que todos los involucrados con el tema estén en condiciones de presentar y procesar información de vuelo de conformidad con la Enmienda 1 de los PANS-ATM para el 15 de noviembre de 2012.

Se presentan, a continuación, consideraciones en referencia al entorno de planificación:

1. ACTUAL se define como los formatos de planificación de vuelo y mensajes ATS actuales definidos en la versión vigente de los PANS-ATM.;
2. NUEVO se define como los formatos de planificación de vuelo y mensajes ATS especificados en la Enmienda 1 de los PANS-ATM.;
3. El sistema ATM deberá apoyar simultáneamente la información ACTUAL y NUEVA durante un cierto tiempo, con el objetivo de tener tiempo para el tratamiento de los casos particulares de performance;
4. La presentación de planes de vuelo por distintos medios (presentar individualmente los planes de vuelos a cada ANSP, presentar los planes de vuelo en un lugar y el sistema ATM luego los distribuye) no es cambiada por la Enmienda 1, pero la transición a la implantación de la Enmienda 1 podría imponer algunos requisitos durante el período de transición;
5. La Enmienda aplica cambios en los contenidos de los mensajes de planes de vuelo gestionados entre los ANSP.

A continuación se presenta un resumen del contenido de las directrices de la OACI:

Directriz 1. recomienda que los ANSP tengan condiciones de operar con las dos informaciones de plan de vuelo: ACTUAL y NUEVA, durante el período de transición. No se exige que los ANSP acepten y procesen los datos ACTUALES después de 15 del noviembre de 2012. Se aplica a la situación en la que algunos ANSP y/o usuarios del espacio aéreo no apliquen los cambios de planificación de vuelo sino hasta el final del período de transición.

Directriz 2. Se alienta a los Grupos Regionales de planificación e implementación que planifiquen y publiquen los cambios con suficiente antelación a la fecha de aplicación. Considera que los planes de transición deberían tener en cuenta que es probable que los usuarios del espacio aéreo no puedan utilizar las nuevas oportunidades que ofrece la NUEVA información hasta que los ANSP hayan efectuado la transición, e incluso en ese caso, la utilización de la NUEVA información podría verse limitada en su aplicación si los vuelos siguen implicando ANSP que no hayan efectuado aún la transición.

Directriz 3. Aclara que el usuario del espacio aéreo determinará si presenta la NUEVA o la ACTUAL información al ANSP, durante el período de transición y después que el ANSP haya notificado que puede aceptar la NUEVA información.

Directriz 4. En el caso que no todos los ANSP hayan efectuado la transición a la NUEVA información, el usuario del espacio aéreo debe asegurarse de que se presente la ACTUAL información a los ANSP que no hayan efectuado aún la transición. Resalta la preocupación de que los ANSP que utilicen la información ACTUAL podrían malinterpretar y rechazar la información que sea presentada, por el usuario del espacio aéreo, más de 24 horas antes del vuelo, así como en el caso en que el ANSP que utiliza la NUEVA información no estará en condiciones de transmitir coordinación esencial a los ANSP que utilizan la información ACTUAL.

Directriz 5. Informa que la OACI mantendrá un sitio “web” con la lista de la capacidad de cada ANSP de aceptar la ACTUAL o la NUEVA información. Cada ANSP comunicará a las respectivas Oficinas Regionales de la OACI su capacidad de aceptar la NUEVA información tan pronto como sea posible.

Directriz 6. En complemento a la directriz 4, se observa que los ANSP que acepten la NUEVA información podrían convertir la información de vuelo a la ACTUAL información, para los fines de coordinación con ANSP adyacentes que no hayan efectuado aún la transición.

6.3. Escenario Actual de la Región SAM

La Región SAM presenta, hoy, distintos grados de evolución tecnológica en términos de automatización ATM, los cuales pueden ser clasificados en una de las siguientes situaciones:

- Estados de la Región SAM que cuentan con sistemas automatizados (Procesamiento de planes de vuelo y datos radar) en los ACC: Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana Francesa, Panamá, Perú, Uruguay y Venezuela. Muchos de los sistemas automatizados instalados en la Región son basados en la solución AIRCON (INDRA), pero con distintas versiones;
- Estados que poseen sistemas automatizados ATM y que están en proceso de actualización de los mismos, como Brasil y Perú;
- Estados que no poseen sistemas automatizados ATM, pero están en fase de implantación de los mismos a corto plazo, como Guyana, Surinam y Paraguay.
- Estados que no poseen sistemas automatizados ATM y no se conoce planes de adquisición a corto o mediano plazo como es el caso de Bolivia

La estrategia de implementación debe tener en cuenta los distintos grados evolutivos existentes en la Región.

El medio principal utilizado para la transmisión de los planes de vuelo en la Región es la AFTN, que está en proceso de transición al sistema AMHS. Se espera que para el 2012 la totalidad de los Estados de la Región SAM cuenten con el sistema AMHS instalado. El medio de comunicación utilizado para la transmisión de la información AFTN en la Región es la REDDIG.

6.4. Impactos

Basado en los cambios definidos por la OACI, en las directrices para la implementación de estos cambios y en el escenario actual de la Región SAM, se presenta el análisis macro del impacto en los sistemas ATM, automatizados o no, así como en los sistemas de comunicación de datos, tanto técnicos cuanto operacionales.

6.4.1. Impactos Técnicos

Para los Estados que no poseen sistemas automatizados ATM, los cambios en el nuevo formato del Plan de Vuelo afectarían solamente los sistemas de comunicación de datos, basados en la AFTN o en AMHS, básicamente asociados a la IMH (Interfaz Hombre Maquina) de los terminales del sistema, disponibles en las oficinas AIS o en otros sitios específicos para la inserción de los planes de vuelo.

Hay que resaltar que los cambios en el formulario de plan de vuelo consisten en la introducción de mayores opciones de llenado de las casillas del formulario y esto podría implicar mayores errores en la creación de las mensajes por medio de los terminales, los cuales no poseen la capacidad de hacer verificaciones de la consistencia de los datos, pero solamente de sintaxis de las mensajes.

Hay que resaltar que dichos cambios en el formulario de plan vuelo introducen muchas opciones, que pueden incrementar la probabilidad de errores en el llenado

En los Estados que poseen sistemas automatizados ATM, los cambios son de gran impacto técnico, siendo necesario hacer, por lo menos, adecuaciones en los subsistemas de tratamiento de planes de vuelo, de interfaz de comunicación con otros sistemas, en la IHM de las pantallas de control y en los subsistemas de grabación y de re-visualización.

Dichas adecuaciones deben tener en cuenta, por lo menos, los siguientes aspectos:

- Atender a todos los cambios contenidos en la enmienda 1 y descritos en el ítem 6.1 de este documento;
- Suministrar al controlador de tránsito aéreo todas las informaciones necesarias para el planeamiento y gestión del tránsito aéreo, incluyendo las alertas de cambio de status de las capacidades de las aeronaves;
- Posibilitar la transmisión correcta de las informaciones del plan de vuelo, ACTUAL o NUEVA, para todos los centros de control involucrados;
- La definición clara de los tamaños de casillas y sus respectivas subdivisiones, así como la secuencia de los datos (por ejemplo: secuencia de inclusión de los datos en la casilla 10);
- Incluir la actualización de toda la documentación técnica del sistema; y
- La ejecución anticipada de pruebas, para validación de los cambios.

Por lo tanto, el esfuerzo de modificación de estos sistemas debe ser considerado, teniendo en cuenta también, las dificultades inherentes a la obsolescencia tecnológica y de insuficiente capacitación técnica del personal de mantenimiento, que pueden ocasionar más gastos financieros, con contratación de terceros, y mayor riesgo de fracaso.

Para aquellos Estados que están en proceso de adquisición de nuevos sistemas automatizados, para cambio de los existentes o no, el impacto es sobre la especificación de los mismos, que deben estar aptos a procesar los cambios de la enmienda.

Otro aspecto importante es que la OACI considera un período de transición, en que los ANSP deben tener la capacidad de procesar las informaciones ACTUAL y NUEVA, lo que implica tener ajustes en el software para reconocer cual formato se está utilizando.

6.4.2. Impactos Operacionales

Los cambios impactan directamente al personal operacional, en especial los controladores de tránsito aéreo y los operadores de planes de vuelo.

Sin embargo, son muchas variables que deben ser consideradas, siendo necesario tomar en consideración la asociación de datos situados en las distintas casillas del FPL (por ejemplo, casillas 10 y 18), que pueden cambiar en función del status de la aeronave.

Dicho impacto es menor si el sistema automatizado ATM posee la capacidad de disponer para el controlador de tránsito aéreo las informaciones necesarias al planeamiento del tránsito aéreo, así como emitir alertas siempre que ocurra algún cambio en el escenario en relación a los datos declarados en el plan de vuelo.

Hay que tener en cuenta también, la dificultad operativa en el período de transición, cuando se debe tener la capacidad de operar con las dos informaciones: ACTUAL y NUEVA.

Es necesaria también, la definición clara y formal de los aspectos no totalmente definidos en la enmienda 1 y en las directrices, por ejemplo el uso del ítem COM/NAV de la casilla 10, en la cual la letra S representa equipamiento padrón RTF VHF, VOR o ILS, no haciendo referencia al NDB.

Para mitigar el impacto hay que suministrar un significativo entrenamiento del personal, tanto para el uso de los nuevos recursos del sistema automatizado como para el procesamiento manual de los datos de plan de vuelo, así como también la adecuación de los modelos operacionales y la definición clara de los asuntos polémicos.

7. Estrategia de Implementación

7.1. Criterios Críticos

La implementación de La enmienda 1 en la Región SAM debe considerar los siguientes aspectos:

- Garantizar que todos los Estados y usuarios del espacio aéreo implementen todos los cambios de la enmienda 1 para el 15 de noviembre de 2012 y no apenas algunos aspectos seleccionados de la misma;
- Los Estados que no cumplieran la implementación completa de la enmienda estarán obligados a publicar las no conformidades en sus AIP como “DIFERENCIA SIGNIFICATIVA” antes del 15 de noviembre de 2012, asimismo la no implementación del cambio será considerada una deficiencia y se incluirá en la Lista de Deficiencias de la Región SAM; y

- Garantizar que, a partir de 15 del noviembre del 2012, todos los Estados y usuarios del espacio aéreo aceptarán y divulgarán solamente la información del NUEVO formato de plan de vuelo y de mensajes ATS asociadas, así como la desactivación de las capacidades de procesamiento del formato ACTUAL.

7.2. Preparación

Para obtener éxito en la implantación de los cambios, los Estados de la Región SAM necesitan en primer lugar elaborar un plan de acción, en el cual se tome en cuenta el impacto del cambio en sus sistemas, tomando en consideración los aspectos contemplados en esta estrategia

Para obtener éxito, los Estados, coordinados por la Oficina Regional de la OACI y el GREPECAS necesitan elaborar sus planes de acción, con base en los impactos sobre sus sistemas y considerándose los cambios, las directrices y los criterios críticos definidos anteriormente.

Dichos planes como mínimo deben contener los siguientes tópicos:

- Clasificación del grado de evolución de sus sistemas;
- Evaluación detallada de los impactos técnicos y operacionales
- Soluciones para mitigar los impactos, con respectivos cronogramas de ejecución y responsables para la ejecución;
- Plazo para implantación de las soluciones;
- Pruebas de validación de la solución;
- Programas de entrenamiento técnico y operacional; y
- Medidas de contingencia.

Tales planes deben ser presentados para la SAM/IG/5.

La Oficina Regional SAM de la OACI hará el monitoreo de las siguientes tareas:

| TAREA | INICIO | FIN | RESPONSABLE |
|--|--------|------|-------------------------------------|
| Garantizar que los requerimientos de los sistemas automatizados contienen todos los cambios del formulario FPL | 2009 | 2012 | Cada Estado indicará el responsable |
| Garantizar la adecuada modificación de los sistemas automatizados ATM para analizar la información correctamente y de identificar correctamente el orden en la cual se reciben los mensajes, para asegurarse de que no ocurren errores en la interpretación de los datos | 2009 | 2012 | Cada Estado indicará el responsable |
| El análisis comparativo de datos de plan de vuelo procesados en el formato NUEVO con los mismos datos tratados en el formato ACTUAL. | 2010 | 2011 | Cada Estado indicará el responsable |

Es necesario también, que los Estados convengan en la definición conjunta de eventuales puntos no claramente especificados en la enmienda, antes de empezar la ejecución de las acciones de adecuación de sus sistemas.

7.3. Transición

Las acciones adoptadas en esta fase de transición deben:

- Seguir la orientación del GREPECAS;
- Observar las directrices de la OACI, descritas en párrafo 6.2;
- Actuar junto al coordinador de la implementación;
- Ejecutar las actividades previstas en los planes de acción para mitigar los impactos técnicos y operacionales;
- Reconocer que las ventajas para los usuarios del espacio aéreo solamente surtirán efecto con la implantación conjunta de los cambios.

En la Región SAM el periodo de transición para cuando los ANSP deben tener la capacidad de procesar los dos formatos de plan de vuelo, ACTUAL y NUEVO, sería del 18 del julio del 2011 hasta el 15 del noviembre del 2012.

Sin embargo, se insta a los Estados a tener implementado el NUEVO formato entre 18 del julio del 2011 y 20 del julio 2012, así como a no utilizar este NUEVO formato antes del período de transición.

Los Estados deben, por lo tanto, mantener la coordinación actualizada con respecto a la evolución de los planes de acción, así como informar los eventuales cambios de fechas, plazos, etc.

Así mismo, los usuarios del espacio aéreo deben hacer gestiones para la precisa y correcta adecuación de sus sistemas conforme el NUEVO y ACTUAL formatos de plan de vuelo.

La coordinación de la implementación hará reuniones periódicas de evaluación de los planes, que culminan con la reunión de decisión para inicio de la transición, a realizarse el 15 de junio de 2011.

Cada Estado deberá nominar una persona que actuará como punto de contacto para las coordinaciones necesarias con la OACI, así como con otros Estados durante la fase de transición a la implantación de los cambios al nuevo formato de plan de vuelo.

7.4. Pos-Transición

Los Estados deben discontinuar el procesamiento del formato ACTUAL de plan de vuelo, a partir de 15 del noviembre del 2012.

Deben también asegurarse que los sistemas ATM, automatizados o no, procesan correctamente todas las informaciones contenidas en el NUEVO formato de plan de vuelo, así como proveer el soporte a la operación de los mismos.

Las eventuales dificultades observadas deben ser objeto de evaluación y solución por las partes involucradas, ANSP y/o usuarios del espacio aéreo.

8. Aspectos Administrativos

Los Estados deben hacer la evaluación de todos los documentos involucrados con el tema, incluyendo Cartas Acuerdo Operacionales, Planes de Contingencia y Modelos Operacionales.

Para todos los fines, este documento establece el siguiente proceso:

1. La celebración de reuniones y discusiones periódicas para identificar los requisitos y la(s) solución(es) técnica(s) preferencial(es), alternativas y opciones para alcanzar la implantación del nuevo formato de plan de vuelo;
2. El intercambio de informes y documentación técnica, planes y programaciones que puedan ser necesarios para asegurar la culminación exitosa y oportuna de estos esfuerzos.
3. Planificación, coordinación técnica y desarrollo de las actividades entre los Estados, bajo la coordinación de la oficina de Lima de la OACI.

9. Aspectos Financieros

Los Estados participantes, como administraciones individuales, serán responsables por cualquier obligación financiera para solventar gastos directos o indirectos relacionados con el cumplimiento de esta estrategia, incluyendo aquellos asociados a la adquisición de equipamientos, repuestos, entrenamiento del personal técnico y operacional, líneas de comunicación y otros.

Los gastos relativos a alguna posible actualización de la REDDIG, para soportar algún incremento de tráfico, serán repartidos de forma igual entre los Estados involucrados.

Los Estados pueden establecer mecanismos para llevar a cabo la implementación de esta estrategia a través, por ejemplo, de Proyectos de Cooperación Técnica de la OACI, bajo la coordinación de la Oficina SAM de la OACI.

APENDICE C

ANÁLISIS TENTATIVO DEL IMPACTO A LOS SISTEMAS AUTOMATIZADOS INVOLUCRADOS CON EL PROCESO DE PLANES DE VUELO EN VISTA DE LA IMPLANTACION DEL NUEVO FORMATO DE PLAN DE VUELO (ENMIENDA 1 DE LA 15ª EDICIÓN DEL DOCUMENTO 4444 DE LA OACI)

| Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes | Cambio Requerido | Sistema AFTN | Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo | Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP) | Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo | Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP) | Presentación del Plan de Vuelo (IHM) |
|---|---|------------------------------|-------------------------------------|---|---|---|--------------------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Formulario plan de vuelo Casilla 7: Identificación de la aeronave (máximo 7 caracteres) | Para la identificación de la aeronave se utilizaran caracteres alfanumérico y sin guiones o símbolo | No afecta. | No afecta. | No afecta. | No afecta. | No afecta. | No afecta. |
| Formulario plan de vuelo Casilla 8: Reglas de vuelo y tipos de vuelo (uno o dos caracteres) | a) Se da mayor clarificación en las clases de reglas de vuelo que el piloto se propone observar (I, V, Y, Z). b) Se mantiene las letras para la identificación del tipo de vuelo y se indica que se especifique en la casilla 18 el estado de vuelo luego del indicador STS o cuando sea necesario para señalar otros motivos después del indicador RMK. | a y b) Sin cambio no afecta. | a y b) Sin cambio no afecta. | a y b) Sin cambio no afecta. | a y b) Sin cambio no afecta. | a y b) Sin cambio no afecta. | a y b) Sin cambio no afecta. |

* Parte A - Equipos y capacidades de radiocomunicaciones y ayudas para la navegación y la aproximación
 Parte B - Equipos y capacidad de vigilancia

| Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes | Cambio Requerido | Sistema AFTN | Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo | Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP) | Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo | Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP) | Presentación del Plan de Vuelo (IHM) |
|---|--|--|--|--|--|---|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Casilla 10 (Parte A)* Equipos y capacidades A Sistema de aterrizaje GBAS | Se asigna para la letra A el sistema de aterrizaje GBAS anteriormente no había asignación para esta letra. | Afectaría si el template para el FPL del sistema AFTN no considera la colocación de la letra A en vista que la misma no está asignada a ninguna función al formato del plan de vuelo actual. | Debería afectarse en vista que la información contenida en esta casilla 10 aparece en el formato contemplado para los RPL en la casilla Q (Apéndice 2, Sección 6, Capítulo 16 del Doc 4444). | Afectaría si el FDP no considera la letra A en vista que esta letra no está asignada a ninguna función al plan actual. | No debería estar afectado directamente en vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión. Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora. | No debería afectar dado que los RDP actualmente instalados no tienen procesamientos asociados con la letra A. | El sistema y la IHM no deberían estar afectados considerando que la presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10. Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio. |

* Parte A - Equipos y capacidades de radiocomunicaciones y ayudas para la navegación y la aproximación
 Parte B - Equipos y capacidad de vigilancia

| Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes | Cambio Requerido | Sistema AFTN | Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo | Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP) | Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo | Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP) | Presentación del Plan de Vuelo (IHM) |
|---|---|--|--|--|--|---|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Casilla 10 (Parte A)* B LPV (APV con SBAS) | Se asigna para la letra B para especificar aeronave con capacidad LPV (APV con SBAS) anteriormente no había asignación para esta letra. | Afectaría si el template para el FPL del sistema AFTN no considera la colocación de la letra B en vista que la misma no está asignada a ninguna función al formato del plan de vuelo actual. | Debería afectarse en vista que la información contenida en esta casilla 10 aparece en el formato contemplado para los RPL en la casilla Q (Apéndice 2, Sección 6, Capítulo 16 del Doc 4444). | Afectaría si el FDP no considera la letra B en vista que esta letra no está asignada a ninguna función al plan actual. | No debería estar afectado directamente en vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión. Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora. | No debería afectar dado que los RDP actualmente instalados no tienen procesamientos asociados con la letra B. | El sistema y la IHM no deberían estar afectados considerando que la presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10. Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio. |
| Casilla 10 (Parte A)* E1, E2 y E3 E1: FMC WPR ACARS E2: D-FIS ACARS E3: PDC ACARS | La letra E estaba sin asignar. Se agrega un valor numérico junto la letra E. | Debería afectarse en vista que el template del sistema AFTN para el FPL actual no contempla valor numérico en la casilla 10. | Debería afectarse en vista que la información contenida en esta casilla 10 aparece en el formato contemplado para los RPL en la casilla Q (Apéndice 2, Sección 6, Capítulo 16 del Doc 4444). | Estaría afectado en vista de las nuevas funciones atribuidas a la letra E no presente en el FPL del plan actual | No debería estar afectado directamente en vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión. Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora. | No debería estar afectado en vista que los RDP no procesan la letra E por no estar asignada a ninguna función en el formato de plan de vuelo actual | El sistema y la IHM no deberían estar afectados considerando que la presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10. Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio. |

* Parte A - Equipos y capacidades de radiocomunicaciones y ayudas para la navegación y la aproximación

Parte B - Equipos y capacidad de vigilancia

| Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes | Cambio Requerido | Sistema AFTN | Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo | Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP) | Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo | Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP) | Presentación del Plan de Vuelo (IHM) |
|--|---|--|--|--|--|--|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Casilla 10 (Parte A)* J1, J2, J3, J4, J5 y J6 y J7 J1: CPDLC ATN VDL Modo 2 J2: CPDLC FANS 1/A HFDL J3: CPDLC FANS1/A VDL Modo A J4: CPDLC FANS1/A VDL Modo 2 J5: CPDLC FANS1/A SATCOM (INMARSAT) J6: CPDLC FANS1/A SATCOM (MTSAT) J7: CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium) | Se introduce un valor numérico adicional a la letra J y la identificación para la letra J que originalmente identificaba enlace de datos ahora identifica los diferentes medios para transmitir el CPDLC. | Debería afectarse en vista que el template del sistema AFTN para el FPL actual no contempla valor numérico en la casilla 10. | Debería afectarse en vista que la información contenida en esta casilla 10 aparece en el formato contemplado para los RPL en la casilla Q (Apéndice 2, Sección 6, Capítulo 16 del Doc 4444). | Estaría afectado en vista de las nuevas funciones atribuidas a la letra J no presente en el formato FPL actual | No debería estar afectado directamente en vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión. Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora. | Podría estar afectado si este sistema hace uso de la letra J del actual formato de plan de vuelo en su procesamiento | El sistema y la IHM no deberían estar afectados considerando que la presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10. Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio. |

* Parte A - Equipos y capacidades de radiocomunicaciones y ayudas para la navegación y la aproximación
 Parte B - Equipos y capacidad de vigilancia

| Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes | Cambio Requerido | Sistema AFTN | Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo | Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP) | Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo | Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP) | Presentación del Plan de Vuelo (IHM) |
|--|--|--|--|---|--|--|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Casilla 10 (Parte A)* M1, M2 y M3 M1: ATC RTF SATCOM (INMARSAT) M2: ATC RTF (MTSAT) M3: ATC RTF (Iridium) | La letra M está asociada RTF satelital. Junto con la letra M se introduce un número que identifica el sistema satelital utilizado. | Debería afectarse en vista que el template del sistema AFTN para el FPL actual no contempla valor numérico en la casilla 10. | Debería afectarse en vista que la información contenida en esta casilla 10 aparece en el formato contemplado para los RPL en la casilla Q (Apéndice 2, Sección 6, Capítulo 16 del Doc 4444). | Estaría afectado en vista de las nuevas funciones atribuidas a la letra M no presente en el formato del FPL actual | No debería estar afectado directamente en vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión. Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora. | No debería estar afectado en vista que los RDP no procesan la letra M por no estar asignada a ninguna función en el formato de plan de vuelo actual. | El sistema y la IHM no deberían estar afectados considerando que la presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10. Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio. |
| Casilla 10 (Parte A)* P1-P9 Reservadas para RCP | La letra P asocia los requerimientos de performance de comunicaciones. Junto con la letra P se introduce un número para identificar los distintos requerimientos de performance. | Debería afectarse en vista que el template del sistema AFTN para el FPL actual no contempla valor numérico en la casilla 10. | Debería afectarse en vista que la información contenida en esta casilla 10 aparece en el formato contemplado para los RPL en la casilla Q (Apéndice 2, Sección 6, Capítulo 16 del Doc 4444). | Estaría afectado en vista de las nuevas funciones atribuidas a la letra P no presente en el formato del FPL actual. | No debería estar afectado directamente en vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión. Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora. | No debería estar afectado en vista que los RDP no procesan la letra P por no estar asignada a ninguna función en el formato de plan de vuelo actual. | El sistema y la IHM no deberían estar afectados considerando que la presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10. Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio. |

* Parte A - Equipos y capacidades de radiocomunicaciones y ayudas para la navegación y la aproximación

Parte B - Equipos y capacidad de vigilancia

| Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes | Cambio Requerido | Sistema AFTN | Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo | Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP) | Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo | Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP) | Presentación del Plan de Vuelo (IHM) |
|---|--|--|--|---|--|--|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Casilla 10 (Parte A)* R PBN aprobada | La letra R se asocia a la PBN aprobada, anteriormente estaba asociada a la certificación de tipo RNP. Al usar la letra R los valores PBN alcanzados se especifican en la casilla 18 después del indicador PBN/. | Podría no afectarse en vista que el template del AFTN para el FPL aceptaría la información de texto en la casilla 18 asociada a la letra R de la casilla 10. | Debería afectarse en vista que la información contenida en esta casilla 10 aparece en el formato contemplado para los RPL en la casilla Q (Apéndice 2, Sección 6, Capítulo 16 del Doc 4444). | Estaría afectado considerando que los valores PBN alcanzados se introducen en la casilla 18 después del nuevo indicador PBN/ el cual no está considerado en el plan actual. | No debería estar afectado directamente en vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión. Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora. | Podría estar afectado si el sistema RDP utiliza la letra R de la casilla 10 así como la correspondiente información de la casilla 18 en su procesamiento | El sistema y la IHM no deberían estar afectados considerando que la presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10. Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio. |
| Casilla 10 (Parte A)* W RVSM aprobado | Letra W se asigna para identificar aprobación RVSM. | No debería afectarse en vista que el template del AFTN para el FPL debería aceptar la letra W en vista que esta letra en el formato actual es asignada prescripción ATS. | Sin cambio, no debería afectarse. | Sin cambio, no debería afectarse. | Sin cambio, no debería afectarse. | Sin cambio, no debería afectarse. | Sin cambio, no debería afectarse. |

* Parte A - Equipos y capacidades de radiocomunicaciones y ayudas para la navegación y la aproximación
 Parte B - Equipos y capacidad de vigilancia

| Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes | Cambio Requerido | Sistema AFTN | Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo | Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP) | Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo | Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP) | Presentación del Plan de Vuelo (IHM) |
|---|--|--|--|--|--|---|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Casilla 10 (Parte A)* X MNPS aprobada | Letra X se asigna para identificar MNPS. | No debería afectarse en vista que el template del AFTN para el FPL debería aceptar la letra X en vista que esta letra en el formato actual es asignada prescripción ATS. | Debería afectarse en vista que la información contenida en esta casilla 10 aparece en el formato contemplado para los RPL en la casilla Q (Apéndice 2, Sección 6, Capítulo 16 del Doc 4444). | Debería afectarse en vista de la nueva atribución a la letra X de la casilla 10. | No debería estar afectado directamente en vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión. Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora. | No debería estar afectado en vista que los RDP no procesan la letra X del formato actual por no estar asignada a ninguna función en el formato de plan de vuelo actual. | El sistema y la IHM no deberían estar afectados considerando que la presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10. Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio. |
| Casilla 10 (Parte A)* Y VHF con capacidad de separación de 8.33Khz | Letra Y se asigna para identificar que el sistema VHF está en capacidad de operar con capacidad de separación de 8.33 Khz. | No debería afectarse en vista que el template del AFTN para el FPL debería aceptar la letra Y en vista que esta letra en el formato actual es asignada prescripción ATS. | Debería afectarse en vista que la información contenida en esta casilla 10 aparece en el formato contemplado para los RPL en la casilla Q (Apéndice 2, Sección 6, Capítulo 16 del Doc 4444). | Debería afectarse en vista de la nueva atribución a la letra Y de la casilla 10. | No debería estar afectado directamente en vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión. Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora. | No debería estar afectado en vista que los RDP no procesan la letra Y del formato actual por no estar asignada a ninguna función en el formato de plan de vuelo actual. | El sistema y la IHM no deberían estar afectados considerando que la presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10. Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio. |

* Parte A - Equipos y capacidades de radiocomunicaciones y ayudas para la navegación y la aproximación

Parte B - Equipos y capacidad de vigilancia

| Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes | Cambio Requerido | Sistema AFTN | Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo | Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP) | Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo | Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP) | Presentación del Plan de Vuelo (IHM) |
|---|---|---|--|---|--|--|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Casilla 10 (Parte A)* Z Demás equipos instalados a bordo u otras capacidades | Adicionalmente a los otros equipos instalados a bordo se introduce también el termino de otras capacidades. En el plan de vuelo, hay que especificar en la casilla 18 otros equipos o capacidades después de un nuevo indicador DAT/. | No debería afectarse considerando que la letra Z está considerada en el formato actual del plan de vuelo. La información asociada a la casilla 18 también no debería estar afectado en vista que el template del AFTN acepta la información de texto en esta casilla. | Debería afectarse en vista que la información contenida en esta casilla 10 aparece en el formato contemplado para los RPL en la casilla Q (Apéndice 2, Sección 6, Capítulo 16 del Doc 4444). | No debería afectarse en vista que en la casilla 18 asociada a la letra Z introduce un indicativo DAT/ pero esta información no es procesada. | No debería estar afectado directamente en vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión. Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora. | Podría estar afectado si el sistema RDP utiliza la letra Z de la casilla 10, así como la correspondiente información de la casilla 18 en su procesamiento. | El sistema y la IHM no deberían estar afectados considerando que la presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10. Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio. |
| Casilla 10 (Parte B)* E Transponder-Modo S | La letra E indica: Transponder Modo S comprendida la identificación de aeronave, la altitud de presión y la capacidad de señal espontanea ampliada (ADS B). | Podría estar afectado considerando que la letra E es una nueva letra no presente en el plan de vuelo actual para los equipos y capacidades de vigilancia. | Debería afectarse en vista que la información contenida en esta casilla 10 aparece en el formato contemplado para los RPL en la casilla Q (Apéndice 2, Sección 6, Capítulo 16 del Doc 4444). | Podría estar afectado considerando que la letra E es una letra que no está en el formato del plan de vuelo actual para los equipos y capacidades de vigilancia. | No debería estar afectado directamente en vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión. Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora. | No debería estar afectado en vista que los RDP no procesan la letra E por ser una letra no existente en el formato actual. | El sistema y la IHM no deberían estar afectados considerando que la presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10. Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio. |

* Parte A - Equipos y capacidades de radiocomunicaciones y ayudas para la navegación y la aproximación

Parte B - Equipos y capacidad de vigilancia

| Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes | Cambio Requerido | Sistema AFTN | Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo | Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP) | Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo | Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP) | Presentación del Plan de Vuelo (IHM) |
|--|--|---|--|---|--|---|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Casilla 10 (Parte B)* H Transponder-Modo S | La letra H indica Transponder Modo S, comprendida la identificación de la aeronave, la altitud de presión y la capacidad de vigilancia mejorada. | Podría estar afectado considerando que la letra H es una nueva letra no presente en el plan de vuelo actual para los equipos y capacidades de vigilancia. | Debería afectarse en vista que la información contenida en esta casilla 10 aparece en el formato contemplado para los RPL en la casilla Q (Apéndice 2, Sección 6, Capítulo 16 del Doc 4444). | Podría estar afectado considerando que la letra H es una letra que no está en el plan de vuelo actual para los equipos y capacidades de vigilancia. | No debería estar afectado directamente en vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión. Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora. | No debería estar afectado en vista que los RDP no procesan la letra H por ser una letra no existente en el formato actual. | El sistema y la IHM no deberían estar afectados considerando que la presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10. Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio. |
| Casilla 10 (Parte B)* I Transponder-Modo S | La letra I indica Transponder Modo S, comprendida la identificación de la aeronave pero sin capacidad de la altitud de presión. | Podría estar afectado considerando que la letra I es una letra que está en el plan de vuelo actual para los equipos y capacidades de vigilancia, pero con otro significado. | Debería afectarse en vista que la información contenida en esta casilla 10 aparece en el formato contemplado para los RPL en la casilla Q (Apéndice 2, Sección 6, Capítulo 16 del Doc 4444). | Podría estar afectado considerando que la letra I es una letra que está en el plan de vuelo actual para los equipos y capacidades de vigilancia, pero con otro significado. | No debería estar afectado directamente en vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión. Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora. | No debería estar afectado en vista que los RDP no procesan la letra I del formato actual por no estar asignada a ninguna función en el formato de plan de vuelo actual. | El sistema y la IHM no deberían estar afectados considerando que la presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10. Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio. |

* Parte A - Equipos y capacidades de radiocomunicaciones y ayudas para la navegación y la aproximación

Parte B - Equipos y capacidad de vigilancia

| Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes | Cambio Requerido | Sistema AFTN | Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo | Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP) | Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo | Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP) | Presentación del Plan de Vuelo (IHM) |
|--|---|---|--|---|--|---|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Casilla 10 (Parte B)* L Transponder Modo S | La letra L en el nuevo formato indica Transponder Modo S, capacidad de altitud de presión, capacidad de señal espontánea ampliada (ADS B) y de vigilancia mejorada. | Podría estar afectado considerando que la letra L es una letra que no está en el plan de vuelo actual para los equipos y capacidades de vigilancia. | Debería afectarse en vista que la información contenida en esta casilla 10 aparece en el formato contemplado para los RPL en la casilla Q (Apéndice 2, Sección 6, Capítulo 16 del Doc 4444). | Podría estar afectado considerando que la letra L es una letra que no está en el plan de vuelo actual para los equipos y capacidades de vigilancia. | No debería estar afectado directamente en vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión. Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora. | No debería estar afectado en vista que los RDP no procesan la letra L por ser una letra no existente en el formato actual. | El sistema y la IHM no deberían estar afectados considerando que la presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10. Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio. |
| Casilla 10 (Parte B)* X Transponder Modo S | La letra X en el nuevo formato indica Transponder Modo S, sin identificación de la aeronave ni capacidad de altitud de presión. | Podría estar afectado considerando que la letra X es una letra que está en el plan de vuelo actual para los equipos y capacidades de vigilancia, pero con otro significado. | Debería afectarse en vista que la información contenida en esta casilla 10 aparece en el formato contemplado para los RPL en la casilla Q (Apéndice 2, Sección 6, Capítulo 16 del Doc 4444). | Podría estar afectado considerando que la letra X es una letra que está en el plan de vuelo actual para los equipos y capacidades de vigilancia, pero con otro significado. | No debería estar afectado directamente en vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión. Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora. | No debería estar afectado en vista que los RDP no procesan la letra X del formato actual por no estar asignada a ninguna función en el formato de plan de vuelo actual. | El sistema y la IHM no deberían estar afectados considerando que la presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10. Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio. |

* Parte A - Equipos y capacidades de radiocomunicaciones y ayudas para la navegación y la aproximación

Parte B - Equipos y capacidad de vigilancia

| Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes | Cambio Requerido | Sistema AFTN | Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo | Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP) | Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo | Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP) | Presentación del Plan de Vuelo (IHM) |
|--|---|--|--|---|--|--|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Casilla 10 (Parte B)* ADS B B1 y B2 B1: ADS B con capacidad especializada ADS B out de 1090Mhz B2: ADS B con capacidad especializada ADS B out y ADS B in de 1090Mhz U1 e U2 U1: Capacidad ADS B out usando UAT U2: Capacidad ADS B out e in usando UAT V1 y V2 V1: Capacidad ADS B out usando VDL-4 V2: Capacidad ADS B out e in usando VDL-4 | Las letras B, U y V indican nuevas capacidades para el ADS B dependiendo si el equipo transmite en 1090Mhz, UAT o VDL 4. Junto con las letras se anexan números para identificar capacidad ADS B out y ADS B out e in. | Podría estar afectado considerando que las letras y números asignados para el ADS B son nuevas y no están asignadas en el plan de vuelo actual para los equipos y capacidades de vigilancia. | Debería afectarse en vista que la información contenida en esta casilla 10 aparece en el formato contemplado para los RPL en la casilla Q (Apéndice 2, Sección 6, Capítulo 16 del Doc 4444). | Podría estar afectado considerando que la letras y números asociadas al ADS B son nuevos y no están asignados en el plan de vuelo actual para los equipos y capacidades de vigilancia | No debería estar afectado directamente en vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión. Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora. | No debería estar afectado en vista que los RDP no procesan las letras y números asociados al ADS B por ser letras y números no existente en el formato actual. | El sistema y la IHM no deberían estar afectados considerando que la presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10. Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio. |

* Parte A - Equipos y capacidades de radiocomunicaciones y ayudas para la navegación y la aproximación
 Parte B - Equipos y capacidad de vigilancia

| Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes | Cambio Requerido | Sistema AFTN | Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo | Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP) | Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo | Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP) | Presentación del Plan de Vuelo (IHM) |
|--|--|--|--|---|--|--|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Casilla 10 (Parte B)* ADS C D1y G1 D1: ADS-C con capacidades FANS1/A G1: ADS-C con capacidades ATN | D y G nuevas letras a las cuales se anexa un valor numérico identifican ADS-C con capacidades FANS1/A y ADS C con capacidades ATN. | Podría estar afectado considerando que las letras y números asignados para el ADS C son nuevas y no están asignadas en el plan de vuelo actual para los equipos y capacidades de vigilancia. | Debería afectarse en vista que la información contenida en esta casilla 10 aparece en el formato contemplado para los RPL en la casilla Q (Apéndice 2, Sección 6, Capítulo 16 del Doc 4444). | Podría estar afectado considerando que las letras y números asociadas al ADS C son nuevos y no están asignados en el plan de vuelo actual para los equipos y capacidades de vigilancia. | No debería estar afectado directamente en vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión. Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora. | No debería estar afectado en vista que los RDP no procesan las letras y números asociados al ADS C por ser letras y números no existente en el formato actual. | No debería estar afectado directamente en vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en la presentación del plan. Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio. |
| Casilla 18 Indicador SUR/ | En la casilla 18 después del indicador SUR/ deberían enumerarse aplicaciones de vigilancia adicionales. | Considerando que en el template del AFTN para el FPL en la casilla 18 del formato del plan de vuelo representa texto libre no debería estar afectado por este nuevo indicativo. | Debería afectarse en vista que la información contenida en esta casilla 18 aparece en el formato contemplado para los RPL en la casilla Q (Apéndice 2, Sección 6, Capítulo 16 del Doc 4444). | Podría estar afectado considerando que el indicador SUR/ no está en el plan de vuelo actual para los equipos y capacidades de vigilancia. | No debería estar afectado directamente en vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el proceso de impresión. Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 18 y, por lo tanto, no envía información a la impresora. | No debería estar afectado en vista que los RDP no procesan el indicativo SUR/ por no estar contemplado en el formato de plan de vuelo actual. | No debería estar afectado directamente en vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en la presentación del plan. Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio. |

* Parte A - Equipos y capacidades de radiocomunicaciones y ayudas para la navegación y la aproximación

Parte B - Equipos y capacidad de vigilancia

| Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes | Cambio Requerido | Sistema AFTN | Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo | Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP) | Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo | Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP) | Presentación del Plan de Vuelo (IHM) |
|--|--|---|---|---|--|--|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Casilla 18 Indicador STS/ALTRVATFMXFFRFLTCK | Motivo del manejo especial por parte del ATS, por ejemplo, misión de búsqueda y salvamento del modo siguiente ALTRV: para vuelo realizado de acuerdo con una reservación de altitud ATFMX: para un vuelo aprobado por las autoridades ATS competente para que esté exento de medidas ATFM FFR: Extinción de incendio FLTCK: verificación de vuelo para calibración de ayuda a la navegación. | No debería afectarse dado que existe el indicador STS/. Asimismo, considerando que en el template del AFTN para el FPL en la casilla 18 del formato del plan de vuelo representa texto libre no debería estar afectado por este nuevo indicativo. | No debería afectarse en vista que la información contenida en esta casilla 18 no aparece en el formato contemplado para los RPL (Apéndice 2, Sección 6, Capítulo 16 del Doc 4444. | Podría afectarse en vista de nuevas asignaciones al indicador STS/. | No debería estar afectado directamente en vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el proceso de impresión. Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 18 y, por lo tanto, no envía información a la impresora. | No debería estar afectado en vista que el indicativo STS/ se encuentra en el formato del plan de vuelo actual., pero los RDP no procesan el indicativo STS/ por no estar asignada a ninguna función en el formato de plan de vuelo actual. | No debería estar afectado directamente en vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en la presentación del plan. Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio. |

* Parte A - Equipos y capacidades de radiocomunicaciones y ayudas para la navegación y la aproximación
 Parte B - Equipos y capacidad de vigilancia

| Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes | Cambio Requerido | Sistema AFTN | Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo | Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP) | Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo | Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP) | Presentación del Plan de Vuelo (IHM) |
|--|--|--|--|---|--|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Casilla 18 Indicador (Continuación) STS/ HAZMAT HEAD HOSP | HAZMAT: para un vuelo que transporta material peligroso HEAD: un vuelo con estatus Jefe de Estado HOSP: para un vuelo médico declarado por autoridades medicas. | No debería afectarse dado que existe el indicador STS/ Asimismo considerando que en el template del AFTN para el FPL en la casilla 18 del formato del plan de vuelo representa texto libre no debería estar afectado por este nuevo indicativo. | No debería afectarse en vista que la información contenida en esta casilla 18 no aparece en el formato contemplado para los RPL (Apéndice 2, Sección 6, Capítulo 16 del Doc 4444. | Podría afectarse en vista de nuevas asignaciones al indicador STS/. | No debería estar afectado directamente en vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el proceso de impresión. Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 18 y, por lo tanto, no envía información a la impresora. | No debería estar afectado en vista que el indicativo STS/ se encuentra en el formato del plan de vuelo actual., pero los RDP no procesan el indicativo STS/ por no estar asignada a ninguna función en el formato de plan de vuelo actual | No debería estar afectado directamente en vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en la presentación del plan. Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio. |
| Casilla 18 Indicador (Continuación) STS/ HUM MARSA MEDEVAC NONRVSM | HUM: para un vuelo que realiza misión humanitaria MARSA: para un vuelo del cual una entidad militar se hace responsable de su separación respecto de aeronaves militares MEDEVAC: para una evacuación por emergencia médica crítica para salvaguardar la vida NONRVSM: Para un vuelo que no cuenta capacidad RVSM que intenta operar un espacio aéreo RVSM. | No debería afectarse dado que existe el indicador STS/ Asimismo considerando que en el template del AFTN para el FPL en la casilla 18 del formato del plan de vuelo representa texto libre no debería estar afectado por este nuevo indicativo. | No debería afectarse en vista que la información contenida en esta casilla 18 no aparece en el formato contemplado para los RPL (Apéndice 2, Sección 6, Capítulo 16 del Doc 4444). | Podría afectarse en vista de nuevas asignaciones al indicador STS/ | No debería estar afectado directamente en vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el proceso de impresión. Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 18 y, por lo tanto, no envía información a la impresora. | No debería estar afectado en vista que el indicativo STS/ se encuentra en el formato del plan de vuelo actual., pero los RDP no procesan el indicativo STS/ por no estar asignada a ninguna función en el formato de plan de vuelo actual | No debería estar afectado directamente en vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en la presentación del plan. Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio. |

* Parte A - Equipos y capacidades de radiocomunicaciones y ayudas para la navegación y la aproximación

Parte B - Equipos y capacidad de vigilancia

| Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes | Cambio Requerido | Sistema AFTN | Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo | Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP) | Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo | Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP) | Presentación del Plan de Vuelo (IHM) |
|--|--|--|--|--|--|--|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Casilla 18 Indicador (Continuación) STS/ SAR STATE | SAR: para un vuelo que realiza una misión de búsqueda y salvamento STATE: para un vuelo que realiza servicio militares de aduanas o policías. | No debería afectarse dado que existe el indicador STS/ Asimismo considerando que en el template del AFTN para el FPL en la casilla 18 del formato del plan de vuelo representa texto libre no debería estar afectado por este nuevo indicativo. | No debería afectarse en vista que la información contenida en esta casilla 18 no aparece en el formato contemplado para los RPL (Apéndice 2, Sección 6, Capítulo 16 del Doc 4444). | Podría afectarse en vista de nuevas asignaciones al indicador STS/ | No debería estar afectado directamente en vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el proceso de impresión. Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 18 y, por lo tanto, no envía información a la impresora. | No debería estar afectado en vista que el indicativo STS/ se encuentra en el formato del plan de vuelo actual., pero los RDP no procesan el indicativo STS/ por no estar asignada a ninguna función en el formato de plan de vuelo actual. | No debería estar afectado directamente en vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en la presentación del plan. Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio. |
| Casilla 18 Indicador PBN/ Especificación RNAV A1: RNAV10 (RNP10) B1: RNAV5 Todos los sensores permitidos B2: RNAV5 GNSS B3: RNAV5 DME/DME B4: RNAV5 VOR/DME B5: RNAV5 INS o IRS B6: RNAV5 LORAN C | PBN/ Indicación de la capacidad es RNAV y RNP. Indicase la cantidad de descriptores indicados en la columna 1 que se aplican al vuelo usando un máximo de ocho entradas es decir un total de no más de 16 caracteres. | Considerando que en el template del AFTN para el FPL en la casilla 18 del formato del plan de vuelo representa texto libre no debería estar afectado por este nuevo indicativo. | Debería afectarse en vista que la información contenida en esta casilla 18 aparece en el formato contemplado para los RPL en la casilla Q (Apéndice 2, Sección 6, Capítulo 16 del Doc 4444). | Debería estar afectado considerando que el indicador PBN/ no está en el plan de vuelo actual para los equipos y capacidades de navegación. | No debería estar afectado directamente en vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el proceso de impresión. Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 18 y, por lo tanto, no envía información a la impresora. | No debería estar afectado en vista que los RDP no procesan el indicativo PBN/ por no estar contemplado en el formato de plan de vuelo actual. | No debería estar afectado directamente en vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en la presentación del plan. Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio. |

* Parte A - Equipos y capacidades de radiocomunicaciones y ayudas para la navegación y la aproximación

Parte B - Equipos y capacidad de vigilancia

| Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes | Cambio Requerido | Sistema AFTN | Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo | Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP) | Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo | Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP) | Presentación del Plan de Vuelo (IHM) |
|--|--|---|--|--|--|--|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Casilla 18 Indicador (Continuación) PBN/ Especificación RNAV C1: RNAV2 con todos los sensores C2: RNAV2 con GNSS C3: RNAV2 DME/DME C4: RNAV2 DME/DME/IRU | PBN/ Indicación de la capacidad es RNAV y RNP. Indicase la cantidad de descriptores indicados en la columna 1 que se aplican al vuelo usando un máximo de ocho entradas es decir un total de no más de 16 caracteres. | Considerando que en el template del AFTN para el FPL en la casilla 18 del formato del plan de vuelo representa texto libre no debería estar afectado por este nuevo indicativo. | Debería afectarse en vista que la información contenida en esta casilla 18 aparece en el formato contemplado para los RPL en la casilla Q (Apéndice 2, Sección 6, Capítulo 16 del Doc 4444). | Debería estar afectado considerando que el indicador PBN/ no está en el plan de vuelo actual para los equipos y capacidades de navegación. | No debería estar afectado directamente en vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el proceso de impresión. Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 18 y, por lo tanto, no envía información a la impresora. | No debería estar afectado en vista que los RDP no procesan el indicativo PBN/ por no estar contemplado en el formato de plan de vuelo actual | No debería estar afectado directamente en vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en la presentación del plan. Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio. |

* Parte A - Equipos y capacidades de radiocomunicaciones y ayudas para la navegación y la aproximación
 Parte B - Equipos y capacidad de vigilancia

| Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes | Cambio Requerido | Sistema AFTN | Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo | Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP) | Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo | Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP) | Presentación del Plan de Vuelo (IHM) |
|---|--|---|--|--|--|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Casilla 18 Indicador (Continuación) PBN/ Especificación RNAV D1: RNAV 1 con todos los sensores D2: RNAV1 GNSS D3: RNAV1 DME/DME D4: RNAV1 DME/DME/IRU | PBN/ Indicación de la capacidad es RNAV y RNP. Indicase la cantidad de descriptores indicados en la columna 1 que se aplican al vuelo usando un máximo de ocho entradas es decir un total de no más de 16 caracteres. | Considerando que en el template del AFTN para el FPL en la casilla 18 del formato del plan de vuelo representa texto libre no debería estar afectado por este nuevo indicativo. | Debería afectarse en vista que la información contenida en esta casilla 18 aparece en el formato contemplado para los RPL en la casilla Q (Apéndice 2, Sección 6, Capítulo 16 del Doc 4444). | Debería estar afectado considerando que el indicador PBN/ no está en el plan de vuelo actual para los equipos y capacidades de navegación. | No debería estar afectado directamente en vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el proceso de impresión. Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 18 y, por lo tanto, no envía información a la impresora. | No debería estar afectado en vista que los RDP no procesan el indicativo PBN/ por no estar contemplado en el formato de plan de vuelo actual. | No debería estar afectado directamente en vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en la presentación del plan. Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio. |
| Casilla 18 Indicador (Continuación) PBN/ Especificación RNP L1: RNP-4 O1: RNP básica con todos los sensores permitidos O2: RNPGNSS básica O3: RNP 1 DME DME básica O4: RNP1 DME/DME /IRU básica | PBN/ Indicación de la capacidad es RNAV y RNP. Indicase la cantidad de descriptores indicados en la columna 1 que se aplican al vuelo usando un máximo de ocho entradas es decir un total de no más de 16 caracteres. | Considerando que en el template del AFTN para el FPL en la casilla 18 del formato del plan de vuelo representa texto libre no debería estar afectado por este nuevo indicativo. | Debería afectarse en vista que la información contenida en esta casilla 18 aparece en el formato contemplado para los RPL en la casilla Q (Apéndice 2, Sección 6, Capítulo 16 del Doc 4444). | Debería estar afectado considerando que el indicador PBN/ no está en el plan de vuelo actual para los equipos y capacidades de navegación. | No debería estar afectado directamente en vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el proceso de impresión. Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 18 y, por lo tanto, no envía información a la impresora. | No debería estar afectado en vista que los RDP no procesan el indicativo PBN/ por no estar contemplado en el formato de plan de vuelo actual | No debería estar afectado directamente en vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en la presentación del plan. Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio. |

* Parte A - Equipos y capacidades de radiocomunicaciones y ayudas para la navegación y la aproximación

Parte B - Equipos y capacidad de vigilancia

| Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes | Cambio Requerido | Sistema AFTN | Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo | Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP) | Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo | Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP) | Presentación del Plan de Vuelo (IHM) |
|---|--|---|--|--|--|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Casilla 18 Indicador (Continuación) PBN/ Especificación RNP S1: RNP APPCH S2: RNP APPCH con Baro VNAV | PBN/ Indicación de la capacidad es RNAV y RNP. Indicase la cantidad de descriptores indicados en la columna 1 que se aplican al vuelo usando un máximo de ocho entradas es decir un total de no más de 16 caracteres. | Considerando que en el template del AFTN para el FPL en la casilla 18 del formato del plan de vuelo representa texto libre no debería estar afectado por este nuevo indicativo. | Debería afectarse en vista que la información contenida en esta casilla 18 aparece en el formato contemplado para los RPL en la casilla Q (Apéndice 2, Sección 6, Capítulo 16 del Doc 4444). | Debería estar afectado considerando que el indicador PBN/ no está en el plan de vuelo actual para los equipos y capacidades de navegación. | No debería estar afectado directamente en vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el proceso de impresión. Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 18 y, por lo tanto, no envía información a la impresora. | No debería estar afectado en vista que los RDP no procesan el indicativo PBN/ por no estar contemplado en el formato de plan de vuelo actual. | No debería estar afectado directamente en vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en la presentación del plan. Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio. |
| Casilla 18 Indicador (Continuación) PBN/ Especificación RNP T1: RNP AR APPCH con RF T2: RNP AR APPCH sin RF | PBN/ Indicación de la capacidad es RNAV y RNP. Indicase la cantidad de descriptores indicados en la columna 1 que se aplican al vuelo usando un máximo de ocho entradas es decir un total de no más de 16 caracteres. | Considerando que en el template del AFTN para el FPL en la casilla 18 del formato del plan de vuelo representa texto libre no debería estar afectado por este nuevo indicativo. | Debería afectarse en vista que la información contenida en esta casilla 18 aparece en el formato contemplado para los RPL en la casilla Q (Apéndice 2, Sección 6, Capítulo 16 del Doc 4444). | Debería estar afectado considerando que el indicador PBN/ no está en el plan de vuelo actual para los equipos y capacidades de navegación. | No debería estar afectado directamente en vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el proceso de impresión. Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 18 y, por lo tanto, no envía información a la impresora. | No debería estar afectado en vista que los RDP no procesan el indicativo PBN/ por no estar contemplado en el formato de plan de vuelo actual. | No debería estar afectado directamente en vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en la presentación del plan. Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio. |

* Parte A - Equipos y capacidades de radiocomunicaciones y ayudas para la navegación y la aproximación

Parte B - Equipos y capacidad de vigilancia

| Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes | Cambio Requerido | Sistema AFTN | Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo | Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP) | Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo | Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP) | Presentación del Plan de Vuelo (IHM) |
|---|--|---|--|---|--|--|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Casilla 18 Indicador DLE/ | DLE Nuevo indicativo relacionado con demora o espera en ruta .Insértense los puntos significativos en la ruta donde se tenga previsto que ocurrirá la demora, seguido de la duración de la demora usando cuatro cifras para el tiempo en horas y minutos. | Considerando que en el template del AFTN para el FPL en la casilla 18 del formato del plan de vuelo representa texto libre no debería estar afectado por este nuevo indicativo. | No debería afectarse en vista que la información contenida en esta casilla 18 no aparece en el formato contemplado para los RPL (Apéndice 2, Sección 6, Capítulo 16 del Doc 4444). | Podría estar afectado considerando que el indicador DLE/ no está en el plan actual de vuelo. | No debería estar afectado directamente en vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el proceso de impresión. Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 18 y, por lo tanto, no envía información a la impresora. | No debería estar afectado en vista que los RDP no procesan el indicativo DLE/ por no estar contemplado en el formato de plan de vuelo actual. | No debería estar afectado directamente en vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en la presentación del plan. Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio. |
| Casilla 18 Indicador ORGN/ | La dirección AFTN de 8 letras del originador y otro detalle del contacto apropiados, cuando el originador del plan de vuelo no puede identificarse fácilmente, como lo disponga la autoridad competente. | Considerando que en el template del AFTN para el FPL en la casilla 18 del formato del plan de vuelo representa texto libre no debería estar afectado por este nuevo indicativo. | No debería afectarse en vista que la información contenida en esta casilla 18 no aparece en el formato contemplado para los RPL (Apéndice 2, Sección 6, Capítulo 16 del Doc 4444). | Podría estar afectado considerando que el indicador ORGN/ no está en el plan actual de vuelo. | No debería estar afectado directamente en vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el proceso de impresión. Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 18 y, por lo tanto, no envía información a la impresora. | No debería estar afectado en vista que los RDP no procesan el indicativo ORGN/ por no estar contemplado en el formato de plan de vuelo actual. | No debería estar afectado directamente en vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en la presentación del plan. Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio. |

* Parte A - Equipos y capacidades de radiocomunicaciones y ayudas para la navegación y la aproximación

Parte B - Equipos y capacidad de vigilancia

| Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes | Cambio Requerido | Sistema AFTN | Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo | Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP) | Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo | Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP) | Presentación del Plan de Vuelo (IHM) |
|---|---|---|--|---|--|--|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Casilla 18 Indicador TALT/ | Indicadores OACI de cuatro letras para aeródromos de alternativa de despegue como se especifica en Indicadores de lugar Doc 7910 o el nombre de los aeródromo de alternativa en ruta si no se asigna indicador. Para aeródromos que no aparecen en la publicación de información aeronáutica pertinente indique el lugar en LAT/LONG o la marcación y distancia respecto al punto significativo más próximo como se describe en DEP/. | Considerando que en el template del AFTN para el FPL en la casilla 18 del formato del plan de vuelo representa texto libre no debería estar afectado por este nuevo indicativo. | No debería afectarse en vista que la información contenida en esta casilla 18 no aparece en el formato contemplado para los RPL (Apéndice 2, Sección 6, Capítulo 16 del Doc 4444). | Podría estar afectado considerando que el indicador TALT/ no está en el plan actual de vuelo. | No debería estar afectado directamente en vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el proceso de impresión. Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 18 y, por lo tanto, no envía información a la impresora. | No debería estar afectado en vista que los RDP no procesan el indicativo TALT/ por no estar contemplado en el formato de plan de vuelo actual. | No debería estar afectado directamente en vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en la presentación del plan. Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio. |

* Parte A - Equipos y capacidades de radiocomunicaciones y ayudas para la navegación y la aproximación
 Parte B - Equipos y capacidad de vigilancia

| Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes | Cambio Requerido | Sistema AFTN | Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo | Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP) | Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo | Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP) | Presentación del Plan de Vuelo (IHM) |
|---|---|---|-------------------------------------|--|--|--|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Casilla 18 Indicador DOF/ | La fecha de la salida del vuelo en formato de seis cifras (AAMMDD) donde AA es el año, MM mes y DD día. | Considerando que en el template del AFTN para el FPL en la casilla 18 del formato del plan de vuelo representa texto libre no debería estar afectado por este nuevo indicativo. | No es aplicable. | Debería estar afectado considerando que el indicador DOF/ no está en el plan actual de vuelo y la referencia actual es solamente los datos de hora de la casilla 13. | No debería estar afectado directamente en vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el proceso de impresión. Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 18 y, por lo tanto, no envía información a la impresora. | No debería estar afectado en vista que los RDP no procesan el indicativo DOF/. | No debería estar afectado directamente en vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en la presentación del plan. Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio. |

* Parte A - Equipos y capacidades de radiocomunicaciones y ayudas para la navegación y la aproximación
 Parte B - Equipos y capacidad de vigilancia