

ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL



**PLAN DE ACCIÓN
IMPLANTACIÓN DEL NUEVO FORMATO DE PLAN DE
VUELO CON LA APLICACIÓN DE LA ENMIENDA 1 A LA 15ª
EDICIÓN DEL PANS-ATM DE LA OACI (DOC 4444)**



“2010-Año del Bicentenario de la Revolución de Mayo”

NOTA ANAC N°

Objeto: Aprobar el Plan de Acción para implementar la aplicación del nuevo formato de Plan de Vuelo de acuerdo a la Enmienda 1 a la 15ª Edición del PANS-ATM de la OACI (Documento 4444).

Buenos Aires, 24 de Septiembre del 2010

EL ADMINISTRADOR NACIONAL DE AVIACION CIVIL, en uso de las atribuciones que le confiere el XXXXXXXXXXXXXXXX aprobado por VVVVVVVVVVVVVVVVVV, de XX de XXXXXX de 20XX, resuelve:

Art. 1° Aprobar el Plan de Acción para implantar la aplicación del nuevo formato de plan de vuelo ~~en el SISCEAB~~, de acuerdo con la Enmienda 1 a la 15ª Edición del PANS-ATM de la OACI (Doc 4444), con entrada en vigencia el 15 Nov 2012.

Art. 2° Encargar a la DNSNAyA - DCNS de coordinar, junto a los demás Órganos y sectores pertinentes, las acciones necesarias a la aplicación del nuevo formato de plan de vuelo, contenidas en el Módulo 3 (Sistemas Automatizados).

Art. 3° Encargar a la ~~e~~-DNSNAyA - DTA de coordinar, junto a los demás Órganos y sectores pertinentes, las acciones necesarias a la aplicación del nuevo formato de plan de vuelo, contenidas en el Módulo 1 (Legislación) y en el Módulo 4 (Instrucción y Entrenamiento).

Art. 4° Encargar la DNSNAyA - DSO de coordinar, junto a los demás Órganos y sectores pertinentes, las acciones necesarias a la aplicación del nuevo formato de plan de vuelo, contenidas en el Módulo 2 (Evaluación de Seguridad Operacional).

Art. 5° Este documento entrará en vigencia en la fecha de su publicación.

XXXXXXXXXX

Administrador Nacional de Aviación Civil

SUMARIO

1 DISPOSICIONES PRELIMINARES.....	4
1.1 FINALIDAD	4
1.2 DEFINICIONES	4
1.3 GLOSARIO DE TERMINOS	4
1.4 ÁMBITO	6
2 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN	7
2.1 ANTECEDENTES	7
2.2 ESCENARIO ACTUAL	7
2.3 ESCENARIO DESEADO.....	8
2.4 ESCENARIO DE TRANSICIÓN	13
3 ESTRATEGIA DE EJECUCIÓN.....	15
3.1 OBJETIVO	15
3.2 CRITERIOS Y MÉTODO	15
3.3 ACCIONES Y RESPONSABILIDADES Y PLAZOS.....	16
3.3.1 MÓDULO 1 – LEGISLACIÓN.....	16
3.3.2 MÓDULO 2 – EVALUACIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL.....	18
3.3.3 MÓDULO 3 – SISTEMAS AUTOMATIZADOS.....	20
3.3.4 MÓDULO 4 – INSTRUCCIÓN Y ENTRENAMIENTO.....	21
4 DISPOSICIONES FINALES	26
REFERENCIAS	27
ANEXO A – PLANTILLA DE CONTROL.....	28

PREFACIO

El Plan de Vuelo es el documento específico que contiene informaciones relacionadas con un vuelo planificado de una aeronave o con parte de él que son proporcionadas a los órganos que proveen servicios de tránsito aéreo.

La Enmienda 1 a la 15ª Edición del PANS-ATM (Doc 4444), con entrada en vigencia el 15 de noviembre de 2012, tiene por objetivo actualizar el formulario de plan de vuelo establecido por la OACI, posibilitando declarar los modernos recursos aviónicos disponibles a bordo (aeronaves con capacidades avanzadas) y atender los requerimientos desarrollados para los sistemas automatizados de gestión del tránsito aéreo (ATM).

El material de esta Enmienda ha sido desarrollado por el Grupo de Estudios sobre Plan de Vuelo (FPLSG) establecido por la OACI, con la finalidad de permitir mejor aprovechamiento de las avanzadas capacidades de aviónica a bordo de las aeronaves más modernas y atender a los requisitos desarrollados de nuevos sistemas automatizados de gestión de tránsito aéreo.

El nuevo plan de vuelo aborda funcionalidades y tecnologías de la navegación aérea, tales como el GNSS, la RNAV, la PBN, los enlaces de datos (datalinks), la ADS-B y la ADS-C, siendo esas alteraciones reflejadas de modo más substancial en las alteraciones del contenido de los ítems 10 y 18 del formulario de plan de vuelo.

La implantación del nuevo formato ameritará un cambio en los sistemas que intervienen en el proceso de un plan de vuelo, así como de un período de transición en donde funcione el plan de vuelo nuevo y actual hasta la puesta en vigencia solamente del nuevo plan de vuelo. En este proceso están involucrados tanto los usuarios del espacio aéreo, así como los proveedores de servicios de navegación aérea. La tarea para la implantación del nuevo formato de plan de vuelo es una tarea conjunta entre usuarios y proveedores de servicio de navegación aérea a nivel nacional, regional e interregional.

El nuevo formato deberá ser considerado por los sistemas de gestión del tránsito aéreo en el sentido de poner a disposición del controlador de tránsito aéreo las informaciones necesarias para la planificación del tránsito aéreo, bien como posibilitar la emisión de alertas siempre que haya modificación del escenario con relación a los datos declarados y que ocasionen impacto en las acciones planificadas de control.

El presente Plan de Acción establece una serie de medidas que deben desarrollarse por Organismos pertenecientes a la Administración Nacional de Aviación Civil, definiendo objetivos, criterios, métodos, prioridades y responsabilidades referentes a las acciones necesarias para implantar el nuevo formato de plan de vuelo, cumpliendo las normativas existentes, para asegurar una transición coordinada para la aplicación del contenido de la referida Enmienda.

1 DISPOSICIONES PRELIMINARES

1.1 FINALIDAD

Este Plan tiene por objeto establecer directrices para implantar la aplicación del nuevo formato de plan de vuelo, conforme requisitos preconizados en la Enmienda 1 a la 15ª Edición del PANS-ATM de la OACI (Documento 4444) con entrada en vigencia el 15 de noviembre de 2012.

1.2 DEFINICIONES

AREA DE CONTROL – Espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba a partir de un límite especificado sobre el terreno. El concepto de Área de Control abarca, también, las aerovías y TMA.

CENTRO DE CONTROL DE ÁREA – Órgano establecido para proveer servicio de control de tránsito aéreo a los vuelos controlados en las áreas bajo su jurisdicción.

PLAN DE VUELO – Informaciones específicas, relacionadas con un vuelo planificado o con parte de un vuelo de una aeronave, proporcionadas a los órganos que proveen servicios de tránsito aéreo.

PLAN DE VUELO PRESENTADO – Plan de Vuelo tal como presentado por el piloto, o su representante, al órgano de servicio de tránsito aéreo, sin cualquier modificación posterior.

PLAN DE VUELO EN VIGOR – Plan de Vuelo que abarca las modificaciones, caso existan, resultantes de autorizaciones posteriores.

PROYECTO C3 – Proyecto establecido por el Subgrupo CNS/ATM del GREPECAS, dentro del Programa de Automatización y Comprensión Situacional ATM, con la finalidad de implementar el nuevo formato de plan de vuelo en los Estados de las Regiones CAR/SAM en conformidad con la estrategia aprobada en la reunión CNS/ATM/SG/1.

1.3 GLOSARIO DE TERMINOS

ACC	Centro de Control de Área
ADS-B	Vigilancia Dependiente Automática por Radiodifusión (<i>Broadcast</i>)
ADS-C	Vigilancia Dependiente Automática por Contrato
AIRCOM2100	Sistema automatizado de control de tránsito aéreo
AIS	Servicio de Información Aeronáutica
AMHS	Sistema de Manejo de Mensajes ATS
ANAC	Administración Nacional de Aviación Civil
APP	Control de Aproximación
ATC	Control de Tránsito Aéreo
ATCO	Controlador de Tránsito Aéreo
ATM	Gestión del Tránsito Aéreo
ATS	Servicios de Tránsito Aéreo
CHG	[Mensaje de] Modificación
CNL	[Mensaje de] Cancelación
DEP	[Mensaje de] Partida
DLA	[Mensaje de] Retraso
DLE	[Mensaje de] Retraso en ruta

DNSNAyA	Dirección Nacional de Servicios de Navegación Aérea y Aeródromos
DNSNAyA-DCNS	Dirección de Comunicaciones, Navegación y Vigilancia
DNSNAyA-DIA	Dirección de Información Aeronáutica
DNSNAyA-DTA	Dirección de Tránsito Aéreo
DNSNAyA-DSO	División Seguridad Operacional
DOF	Día del Vuelo (<i>Day of Flight</i>)
EOBT	Hora prevista de fuera calzos
FIR	Región de Información de Vuelo
FITS	Sistema de Seguimiento de la Aplicación de los Planes de Vuelo (<i>Flight Plan Implementation Tracking System</i>)
FPL	[Mensaje de] Plan de Vuelo [Presentado]
GNSS	Sistema Global de Navegación por Satélites
GREPECAS	Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM
IHM	Interfaz Hombre-máquina
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
PANS	Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea
PBN	Navegación Basada en Performance
PER	Performance (de la aeronave)
RMK	Observaciones (<i>Remarks</i>)
RNAV	Navegación de Área
RNP	Performance de Navegación Requerida
RVSM	Separación Vertical Mínima Reducida
STS	<i>Status</i> (de tratamiento especial de un Vuelo)
Waypoint	Punto de notificación o fijo en rutas o procedimientos basados en sistemas de navegación de área

1.4 ÁMBITO

Este Plan de Acción, de observancia obligatoria, se aplica a todos los órganos y sectores de la Administración Nacional de Aviación Civil involucrados con la recepción, la transmisión, el tratamiento y la visualización de las informaciones a disposición en un plan de vuelo o que utilicen sistemas que procesan esas informaciones como apoyo a la gestión de la navegación aérea nacional, en aquello que les corresponda.

2 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN

2.1 ANTECEDENTES

La actualización del formato del modelo de plan de vuelo de la OACI, en línea con el contenido de la Enmienda 1 a la 15ª Edición del PANS-ATM (Doc 4444), aprobada el 27 de mayo de 2008, para aplicación el 15 de noviembre de 2012, ha sido comunicada formalmente a los Estados por medio de la carta AN13/2.1-08/50 del 25 de junio de 2008.

Este material ha sido desarrollado por el Grupo de Estudios sobre Plan de Vuelo (FPLSG) establecido por la OACI, con la finalidad de permitir mejor aprovechamiento de las avanzadas capacidades de aviónica a bordo de las aeronaves más modernas y atender a los requisitos desarrollados de nuevos sistemas automatizados de gestión del tránsito aéreo.

En vista de los diversos sistemas automatizados que participan en la recepción, transmisión, procesamiento y visualización de las informaciones contenidas en un plan de vuelo y la naturaleza de las modificaciones previstas con la entrada en vigencia de la referida Enmienda, se hace necesario elaborar una planificación de acciones que deberán ser iniciadas de inmediato, contemplando la actualización de los sistemas, las enmiendas a las legislaciones pertinentes, evaluación de la seguridad operacional y la capacitación de los recursos humanos involucrados en todo el proceso de modo que, efectivamente, el nuevo formato de plan de vuelo esté implantado el 15 de noviembre de 2012.

En este sentido, la reunión del GREPECAS/15 ha formulado la Conclusión 15/35 – Implementación del nuevo modelo de plan de vuelo de la OACI, con la finalidad de elaborar una estrategia regional para la transición al nuevo modelo de plan de vuelo en las Regiones CAR/SAM. En consecuencia de esa conclusión y considerando las directrices emanadas por la OACI contenidas en la Comunicación a los Estados AN13/2.1-09/9 del 6 de febrero de 2009, se ha elaborado una estrategia para la aplicación, en la Región SAM, de la Enmienda 1 a la 15ª Edición del PANS-ATM (Doc. 4444), que ha sido revisada y aprobada durante la reunión SAM/IG/4.

Este mismo material ha sido revisado, con pequeñas alteraciones, y aprobado en la reunión CNS/ATM/SG, en marzo de 2010, como la “Estrategia para Implementación de la Enmienda 1 a la 15ª Edición del PANS-ATM (Doc. 4444) de la OACI en las regiones CAR/SAM”. Este documento prevé la elaboración por cada Estado de un plan de acción para la implementación del contenido de la referida Enmienda.

2.2 ESCENARIO ACTUAL

El Plan de Vuelo es el documento específico que contiene informaciones relacionadas con un vuelo planificado de una aeronave o con parte de él que son proporcionadas a los órganos que proveen servicios de tránsito aéreo.

~~En Argentina, la instrucción-directiva del Comando de la Aeronáutica que tiene por finalidad reglamentar el uso del Plan de Vuelo es xxxxx (ICA-100-14 TÍTULO de DEPENDENCIA), en complemento al dispuesto en las Reglas del Aire y Servicios de Tránsito Aéreo (ICA-100-12).~~

~~Las c~~Cancelaciones, modificaciones y retrasos, relativos a un Plan de Vuelo presentado, deben ser notificadas en cualquier ~~Sala-Oficina~~ AIS de aeródromo, no necesariamente la del aeródromo de partida, por medio de ~~los~~ mensajes ATS.

Las reglas relativas al contenido, al formato y a la aplicación de los mensajes ATS, ~~bien así también como los procedimientos pertinentes para la vehiculación el tratamiento de dichos mensajes son establecidos en la Instrucción del Comando de la Aeronáutica con el título de Mensajes ATS (ICA 100-15)-normativa TITULO del DEPENDENCIA~~

Esos mensajes son tratados por diversos sistemas automatizados que participan en la recepción, en la transmisión, en el procesamiento y en la visualización de las informaciones contenidas en un plan de vuelo y de los mensajes relacionados con la actualización de esas informaciones, o por otros sistemas que procesan esas informaciones como apoyo a la gestión de la defensa del espacio aéreo nacional.

Los tipos estandarizados de mensajes, establecidos para el intercambio de datos ATS, y los correspondientes designadores son los siguientes:

CATEGORIA DEL MENSAJE		TIPO DE MENSAJE	DESIGNADOR
Emergencia		Alerta	ALR
		Falla de Radiocomunicaciones	RCF
Movimiento y Control	Plan de Vuelo presentado y actualizaciones correspondientes	Plan de vuelo presentado	FPL
		Modificación	CHG
		Cancelación	CNL
		Retraso	DLA
		Partida	DEP
		Llegada	ARR
	Coordinación	Plan de vuelo en vigencia	CPL
		Estimado	EST
		Coordinación	CDN
		Aceptación	ACP
		Confirmación lógica	LAM
	Suplementar	Solicitud de plan de vuelo	RQP
		Solicitud de plan de vuelo suplementar	RQS
		Plan de vuelo suplementar	SPL

2.3 ESCENARIO DESEADO

El escenario deseado es la implantación de la Enmienda 1 a la 15ª Edición del PANS-ATM (Doc 4444) de la OACI, contemplando su aplicación de forma integral el 15 de noviembre de 2012, con la ~~actualización del contenido de las legislaciones nacionales, en especial el de las ICA 100-11 y ICA 100-15, TITULOS~~ y de los diversos sistemas automatizados que participan en la recepción, transmisión, procesamiento y visualización de las informaciones contenidas en un plan de vuelo y de los mensajes relacionados con la actualización de las informaciones contenidas en el mismo, como así también a los sistemas que procesan estas informaciones como apoyo a la defensa del espacio aéreo nacional.

Esta Enmienda contiene alteraciones en el tamaño y en el contenido de ciertas casillas del formulario de plan de vuelo (principalmente en las casillas 10, 15 y 18) y que:

- alteran la manera como son informados equipamientos y capacidades de la aeronave, incluyendo más detalles sobre esas casillas;

- b) proporcionan medios adicionales para describir waypoints en ruta (específicamente, azimut y distancia de otros puntos que no son auxilios a la navegación);
- c) introducen conceptos nuevos, tales como el aeródromo alternativo de despegue (TALT) y la especificación de retraso en ruta (DLE); y
- d) permiten la especificación del día del vuelo declarado en la casilla 18 (DOF) para los casos de presentación del referido plan con más de 24 horas y hasta 120 horas de antelación al EOBT.

Otro aspecto se refiere a distintos mensajes ATS de movimiento y control, utilizadas como medio de intercambio de datos de plan de vuelo entre los órganos de control de tránsito aéreo, que sufrirán alteraciones de contenido.

Las principales modificaciones producidas por la aplicación de la Enmienda 1 son listadas a continuación y afectan los sistemas automatizados de control de tránsito aéreo y, de modo particular, exigirán alteraciones en el sistema de tratamiento de plan de vuelo (STPV) y de interfaces hombre-máquina (IHM).

Las modificaciones de los requisitos de sistema para posibilitar la aplicación de esa Enmienda deberán, además, llevar en consideración los riesgos inmediatos asociados a la pérdida de datos, a la interpretación errónea de datos y al rechazo de planes de vuelo presentados, bien como la previsión de una fase de transición donde se convivirá con el formato actual y el formato nuevo de plan de vuelo.

2.3.1 PRESENTACIÓN DEL PLAN DE VUELO

La Enmienda 1 altera el plazo para presentación de un plan de vuelo, permitiendo hacerlo con hasta 120 horas de antelación a la EOBT. Esa alteración requiere que los sistemas de tratamiento de datos de plan de vuelo sean adaptados para posibilitar el almacenamiento de esa nueva condición del plan, además de permitir el acceso a sus datos para fines de actualizaciones recurrentes de mensajes ATS (CHG, DLA y CNL).

La fecha de la realización del vuelo deberá ser declarada después del indicador DOF a ser especificado en la casilla 18 del FPL para los planes presentados con más de 24 horas de antelación de la EOBT.

2.3.2 CASILLA 7 DEL FPL – IDENTIFICACIÓN DE LA AERONAVE

La Enmienda 1 establece que la casilla 7 del FPL debe permitir la inserción de hasta 7 caracteres alfanuméricos, sin posibilidad de empleo de caracteres especiales (guión o símbolos). Tomando en cuenta que algunos sistemas de bordo componen mensajes de enlace descendente (*downlink*) incluyendo en ese campo caracteres especiales (guión), el sistema de tierra deberá ser capaz de ignorar tales caracteres, para fines de asociación con los datos de plan de vuelo almacenados.

2.3.3 CASILLA 8 DEL FPL – REGLAS DE VUELO Y TIPO DE VUELO

El nuevo formato posibilita la inclusión de una o más alteraciones de regla de vuelo a lo largo de la trayectoria definida en el plan, por medio de la especificación de los caracteres “Y” o “Z” para el primer tramo del vuelo. Con esa opción, los respectivos puntos de alteración de regla deben ser definidos en la casilla 15 – Ruta, los cuales deben estar contenidos en la ruta declarada.

Para un tipo de vuelo en situación que requiera un tratamiento específico de los órganos ATS, será utilizado el indicador STS correspondiente a ser declarado en la casilla 18 del FPL o el indicador RMK para los casos no especificados en la Enmienda.

2.3.4 CASILLA 10 DEL FPL – EQUIPAMIENTOS – COM/NAV

Esta casilla del FPL posibilita la declaración de los equipamientos disponibles y de su capacidad de utilización, conforme el listado incluido en la Enmienda. Las capacidades abarcan los siguientes elementos:

- a) la presencia del equipo pertinente en funcionamiento a bordo de la aeronave;
- b) equipo y capacidades equiparables a las ~~qualificaciones~~ calificaciones de la tripulación de vuelo; y
- c) la autorización, cuando corresponda, de la autoridad competente.

En la declaración de los equipamientos COM/NAV en el FPL, deben ser utilizados uno o dos caracteres, siendo que el primero de los caracteres será alfabético y el segundo (cuando exista) será numérico. Para que se atienda esa funcionalidad, será necesario considerar la posibilidad de todas las combinaciones de equipamientos, lo que requiere que el tamaño de la casilla 10 del FPL sea ampliado para posibilitar la declaración de las combinaciones posibles.

2.3.5 CASILLA 13 DEL FPL – AERÓDROMO DE DEP Y HORA

Para los casos en que la aeronave no despegue de un aeródromo, no habiendo indicador de localidad, el piloto declarará ZZZZ en la casilla 13 del FPL y especificará en la casilla 18, después del indicador DEP, el primer punto de la ruta o la radiobaliza.

2.3.6 CASILLA 15 DEL FPL – RUTA

Posibilitará que los puntos de una ruta puedan ser definidos, también, utilizándose como referencia una marcación magnética y una distancia en relación con un punto significativo definido por coordenadas geográficas.

También pasa a ser requisito, conforme modificación de la casilla 8, mencionada anteriormente, el tratamiento de la inserción alternada de las letras Y o Z en esta casilla 15 (Ruta), para permitir la especificación de más de un punto de alteración de reglas de vuelo, siendo que el sistema deberá interpretar los puntos en los cuales habrá alteración de reglas de vuelo.

2.3.7 CASILLA 18 DEL FPL – OTROS DATOS

Los siguientes indicadores deberán ser considerados válidos para declaración en la casilla 18 del FPL: STS/, PBN/, NAV/, COM/, DAT/, SUR/, DEP/, DEST/, DOF/, REG/, EET/, SEL/, TYP/, CODE/, DLE/, OPR/, ORGN/, PER/, ALTN/, RALT/, TALT/, RIF/ y RMK/.

La secuencia presentada más arriba deberá ser obedecida a la hora de rellenarse la casilla 18 del FPL, siendo que la utilización de un indicador no especificado por la Enmienda puede generar un rechazo, un procesamiento incorrecto o una pérdida de la información.

El carácter especial “guión” no podrá ser utilizado en la casilla 18 y el empleo de barra (/) solamente será permitido después de cada indicador.

2.3.7.1 INDICADOR STS

Las siguientes razones para tratamiento especial por un órgano ATS podrán ser declaradas después del indicador STS; otras razones deberán ser especificadas con el uso del indicador RMK:

- a) ALTRV: vuelo operado en conformidad con una reserva de altitud;
- b) ATFMX: vuelo autorizado con exención de medidas ATFM por autoridad ATS competente;
- c) FFR: combate a incendio;
- d) FLTCK: inspección en vuelo;
- e) HAZMAT: vuelo transportando material peligroso;
- f) HEAD: vuelo con (“status”) Jefe de Estado;
- g) HOSP: vuelo médico declarado por autoridades médicas;
- h) HUM: vuelo realizando misión humanitaria;
- i) MARSA: vuelo por el cual un órgano militar asume responsabilidad por la separación de aeronave militar;
- j) MEDEVAC: evacuación médica de emergencia con riesgo de vida;
- k) NONRVSM: vuelo no aprobado para RVSM con intención de operar en espacio aéreo RVSM;
- l) SAR: vuelo que participa en misión de búsqueda y salvamento; y
- m) STATE: vuelo que participa en servicios militares, aduaneros o policiales.

2.3.7.2 INDICADOR PBN

Las siguientes capacidades RNAV y RNP podrán ser declaradas después del Indicador PBN:

- a) A1 RNAV 10 (RNP 10)
- b) B1 RNAV 5 todos los sensores permitidos
- c) B2 RNAV 5 GNSS
- d) B3 RNAV 5 DME/DME
- e) B4 RNAV 5 VOR/DME
- f) B5 RNAV 5 INS o IRS
- g) B6 RNAV 5 LORANC
- h) C1 RNAV 2 todos los sensores permitidos
- i) C2 RNAV 2 GNSS
- j) C3 RNAV 2 DME/DME
- k) C4 RNAV 2 DME/DME/IRU
- l) D1 RNAV 1 todos los sensores permitidos
- m) D2 RNAV 1 GNSS
- n) D3 RNAV 1 DME/DME
- o) D4 RNAV 1 DME/DME/IRU
- p) L1 RNP 4
- q) O1 Básico RNP 1 todos los sensores permitidos
- r) O2 Básico RNP 1 GNSS
- s) O3 Básico RNP 1 DME/DME
- t) O4 Básico RNP 1 DME/DME/IRU
- u) S1 RNP APCH
- v) S2 RNP APCH con BARO-VNAV
- w) T1 RNP AR APCH con RF (autorización especial requerida)
- x) T2 RNP AR APCH sin RF (autorización especial requerida)

2.3.7.3 INDICADOR NAV

Otros datos relativos a equipamiento de navegación, además de los especificados con el indicador PBN/, según lo requerido por la autoridad ATS competente, podrán ser declarados después de NAV/, como, por ejemplo, los recursos de aumentación del GNSS, con utilización de espacio separando dos o más métodos de aumentación.

2.3.7.4 INDICADOR COM

Las aplicaciones o capacidades de comunicación no especificadas en la casilla 10 deben ser declaradas después del indicador COM.

2.3.7.5 INDICADOR DAT

Las aplicaciones o capacidades de datos no especificadas en la casilla 10 deben ser declaradas después del indicador DAT.

2.3.7.6 INDICADOR SUR

Las aplicaciones o capacidades de vigilancia no especificadas en la casilla 10 deben ser declaradas después del indicador SUR.

2.3.7.7 INDICADOR DEP

Para los aeródromos de despegue no listados en Publicación de Información Aeronáutica, debe ser declarada la localización del despegue después del indicador DEP, de acuerdo con los casos establecidos en la Enmienda 1.

2.3.7.8 INDICADOR DEST

Para los aeródromos de destino no listados en Publicación de Información Aeronáutica, debe ser declarada la localización del despegue después del indicador DEST, de acuerdo con los casos establecidos en la Enmienda 1.

2.3.7.9 INDICADOR DOF

Para la puesta en funcionamiento del tratamiento de planes de vuelo presentados con más de 24 horas y hasta 120 horas de antelación, la fecha (YYMMDD) de realización del vuelo debe ser declarada después del indicador DOF, donde YY, MM y DD se refieren, respectivamente, al año, al mes y al día.

2.3.7.10 INDICADOR DLE

Para los casos de retraso en ruta o esperas, deberán ser insertados los puntos significativos en la ruta donde se planea que ocurra el retraso, seguido por la duración de ese retraso en el formato de horas y minutos (hhmm).

2.3.7.11 INDICADOR ORGN

Para la inserción del direccionamiento AFTN de 8 letras del originador del FPL u otros detalles de contacto apropiados, en los casos donde el originador del plan de vuelo no puede ser fácilmente identificado, de acuerdo con lo establecido por la autoridad ATS competente.

2.3.7.12 INDICADOR PER

Para la inserción de datos de performance de la aeronave, con el uso de una sola letra, conforme especificado en los Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea – Operación de Aeronaves (PANS-OPS, Doc 8168), Volumen I – Procedimientos de Vuelo, si esta estipulado por la autoridad ATS competente.

2.3.7.13 INDICADOR ALTN

Nombre de los aeródromos de alternativa de destino, si se inserta ZZZZ en la casilla 16. Para aeródromos que no aparecen en la publicación de información aeronáutica

pertinente, indíquese el lugar en LAT/LONG o la marcación y distancia respecto del punto significativo más próximo, como se describió anteriormente en DEP/.

2.3.7.14 INDICADOR RALT

Para la inserción del indicador de 4 letras para aeródromos de alternativa en ruta, como se especifica en Indicadores de lugar (Doc 7910), o el nombre de los aeródromos de alternativa en ruta, si no se asigna indicador. Para aeródromos que no aparecen en la publicación de información aeronáutica pertinente, indíquese el lugar en LAT/LONG o la marcación y distancia respecto del punto significativo más próximo, como se describió anteriormente en DEP/.

2.3.7.15 INDICADOR TALT

Para la inserción del indicador de 4 letras para aeródromos de alternativa de despegue, como se especifica en Indicadores de Lugar (Doc 7910), o el nombre de los aeródromos de alternativa de despegue, si no se asigna indicador. Para aeródromos que no aparecen en la publicación de información aeronáutica pertinente, indíquese el lugar en LAT/LONG o la marcación y distancia respecto del punto significativo más próximo, como se describió anteriormente en DEP/.

2.3.7.16 INDICADOR RMK

Cualquier otra observación en lenguaje claro, cuando así lo requiera la autoridad ATS competente o cuando se estime necesario.

2.3.8 COMPOSICIÓN DE MENSAJES ATS

La casilla 18 pasa a componer los siguientes mensajes ATS: DLA, CNL, CHG, DEP, RQP y RQS. La EOBT también debe rellenarse en la casilla 13 en los mensajes ARR, CHG, CNL y RQS.

2.3.9 COMUNICACIÓN ENTRE SISTEMAS

La aplicación de la Enmienda 1 en los sistemas ATC automatizados genera la necesidad de proceder a una revisión de las especificaciones de las aplicaciones y protocolos para intercambio de datos entre los sistemas, a saber: Protocolo AIDC (Comunicaciones de Datos entre Instalaciones de Servicios de Tránsito Aéreo), Protocolo OLDI (Intercambio de Datos en Línea).

2.3.10 AMHS (SISTEMA DE MANEJO DE MENSAJES ATS)

El sistema de tratamiento de mensajes aeronáuticos, tal como se encuentra implantado, presenta pantallas y formatos estandarizados, inclusive cuanto al tamaño de los campos de cada casilla. Por lo tanto, deben ser evaluadas las alteraciones correspondientes a las modificaciones necesarias para la implantación de la Enmienda 1. Del mismo modo, considerándose la hipótesis de la continuidad de operación de la AFTN, se deberá proceder a una evaluación de los impactos en esa red.

2.3.11 SISTEMA DE PROCESAMIENTO DE PLANES DE VUELO (FDP)

Este sistema no acepta los nuevos valores alfanuméricos en la Casilla 10 para identificar los nuevos equipos y capacidades de comunicaciones, navegación y vigilancia, así como los nuevos identificadores en la Casilla 18.

El FDP del sistema AIRCON 2100, al rechazar mensajes de contenido desconocido, presenta el siguiente mensaje de error “Unknown Message Type” y no permite realizar ningún cambio

manual a dicho mensaje. Sin embargo, este hecho garantiza que ningún mensaje equivocado ingrese al sistema y sus posibles consecuencias.

Por lo tanto, deben ser evaluadas las modificaciones necesarias para la implantación de la Enmienda 1.

2.3.12 SISTEMA DE PROCESAMIENTO DE DATOS RADAR (RDP)

El análisis realizado sobre el impacto del nuevo formulario de plan de vuelo en los sistemas de procesamiento de datos radar (RDP), muestra que los mismos no son afectados en vista de que estos sistemas, en su procesamiento, no están requiriendo los nuevos equipos y capacidades de comunicaciones, navegación y vigilancia especificados en el nuevo formulario de plan de vuelo.

La implantación en el RDP de procesamientos para la identificación y presentación de los nuevos equipos y capacidades de comunicaciones, navegación y vigilancia no representa un requerimiento a implantar para el 15 de noviembre de 2012.

2.4 ESCENARIO DE TRANSICIÓN

Las directrices emanadas por la OACI, contenidas en la carta a los Estados AN13/2.1-09/9, de 6 de febrero de 2009, establecen orientaciones en apoyo a los esfuerzos de coordinación global durante el período de transición, de modo que se logre una transición coordinada y exitosa hasta la fecha de aplicación de la Enmienda 1 el 15 de noviembre de 2012.

Las acciones adoptadas en esta fase de transición, conforme consta en la estrategia aprobada por los Estados para las Regiones CAR/SAM, deben:

- a) seguir las orientaciones del GREPECAS;
- b) observar las directrices de la OACI presentadas en la Comunicación a los Estados AN13/2.1-09/9;
- c) actuar junto al coordinador de la implantación;
- d) ejecutar las actividades previstas en los planes de acción para mitigar los impactos técnicos y operacionales; y
- e) reconocer que las ventajas para los usuarios del espacio aéreo solamente serán plenamente logradas con la implantación conjunta de las modificaciones en todos los Estados.

En las Regiones CAR/SAM, el período de transición para cuando los proveedores de servicio de navegación aérea deben tener la capacidad de procesar los dos formatos de plan de vuelo, ACTUAL y NUEVO, ha sido establecido desde el 1 de julio al 15 de noviembre de 2012.

El período del 1 de enero al 31 de marzo de 2012 debe ser utilizado para la implantación de software y pruebas internas en el formato NUEVO del plan de vuelo. El período del 1 de abril al 30 de junio de 2012 debe ser dedicado a las pruebas externas, con interfaces a otros centros, pruebas de funcionalidades y de la tabla de conversión entre los formatos NUEVO y ACTUAL.

Con el propósito de cumplir este plazo y armonizar la implantación con otras regiones de la OACI, las modificaciones necesarias en los sistemas deben ser completadas hasta el 30 de junio de 2012.

Del mismo modo, los usuarios del espacio aéreo deben hacer gestiones para la adecuación precisa y correcta de sus sistemas de acuerdo con lo preconizado en la Enmienda 1, respetando

el período de transición establecido, donde se prevé la convivencia del formato NUEVO y del formato ACTUAL del plan de vuelo.

Para permitir mayor agilidad en las coordinaciones de naturaleza técnica y operacional, cada Estado debe designar 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 en la implantación de las modificaciones para el nuevo formato de plan de vuelo.

En ese sentido, la Oficina Regional SAM de la OACI envió la carta SA224, del 14 de abril de 2010, a todos los Estados de la Región SAM, solicitándoles que enviaran a aquella Oficina el nombre designado como punto de contacto hasta el día 7 de mayo de 2010.

Además de esta acción inmediata, el informe final de la SAM/IG/5 orienta que cada Estado priorice la creación de un comité nacional, compuesto por los proveedores de los servicios de navegación aérea y por usuarios, a efectos de que ese grupo coordine los trabajos de implantación del nuevo formato del plan de vuelo por medio de reuniones de coordinación.

Para auxiliar en las acciones de coordinación, la sede de la OACI ha elaborado una página (*web site*) llamada de Sistema de Seguimiento de la Aplicación de los Planes de Vuelo (FITS), donde será registrado el estado de implementación en todas las Regiones de Información de Vuelo (FIR), bien como estarán a disposición otras informaciones relacionadas con el tema.

3 ESTRATEGIA DE EJECUCIÓN

3.1 OBJETIVO

El objetivo central de este Plan de Acción se centra en la implantación del nuevo formato de plan de vuelo, conforme a los requisitos preconizados en la Enmienda 1 a la 15ª Edición del PANS-ATM de la OACI (Doc 4444), con entrada en vigencia el 15 de noviembre de 2012, y de acuerdo con normas y criterios que serán establecidos a tal efecto.

3.2 CRITERIOS Y MÉTODO

De acuerdo con este Plan de Acción, la implantación del nuevo formato de plan de vuelo será dividida en cuatro frentes de acción denominados módulos:

MÓDULO 1 – LEGISLACIÓN

El Módulo 1 establece las acciones orientadas a la revisión de la legislación vigente, bien como de **los Modelos Operacionales de los órganos ATC nacionales**, según sea el caso, a la luz de las modificaciones contenidas en la Enmienda 1 a la 15ª Edición del PANS-ATM de la OACI (Doc 4444).

MÓDULO 2 – EVALUACIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL

El Módulo 2 trata las acciones relativas a la Evaluación de Seguridad Operacional, teniendo en vista los posibles impactos en la operación, los cuales serán evaluados, considerando las alteraciones que deberán realizarse, y los riesgos asociados con ellas, que puedan ocasionar la necesidad de medidas mitigadoras y la redacción de planes de contingencia.

MÓDULO 3 – SISTEMAS AUTOMATIZADOS

Este Módulo aborda las acciones relacionadas con la actualización de los sistemas automatizados, incluyendo los estudios de impacto que serán realizados para el dimensionamiento del esfuerzo necesario para la adecuación de los sistemas afectados por las modificaciones contenidas en la referida Enmienda.

MÓDULO 4 – INSTRUCCIÓN Y ENTRENAMIENTO

El Módulo 4 contempla las acciones dirigidas a la elaboración del plan de entrenamiento de los recursos humanos que necesitan conocer y saber aplicar los conceptos modificados, en especial los controladores de tránsito aéreo y operadores de Sala AIS.

De esa forma, la estructura de este Plan ha sido establecida con base a una herramienta de calidad utilizada para planificar las acciones que serán ejecutadas, sirviendo también de instrumento de acompañamiento por medio del código de colores, marcándose el estado actual de la ejecución de la medida o acción.

El método, denominado 5W1H, es una pequeña lista de verificaciones conteniendo los seis puntos principales de un Plan de Acción. Tiene su origen en seis palabras del inglés: **WHAT – WHEN – WHO – WHY – WHERE – HOW**

En español:

QUE – CUANDO – QUIEN – POR QUE – DONDE – COMO

Este documento se presenta en formato de una planilla (Anexo A), que servirá para coordinar, mantener y controlar las acciones que deberán ser tomadas dentro de un plazo, para la consecución del objetivo estipulado.

3.3 ACCIONES, RESPONSABILIDADES Y PLAZOS

Para permitir mayor agilidad en las coordinaciones de naturaleza técnica y operacional, cada Estado debe designar una persona que actuará como punto de contacto para las coordinaciones con la OACI, así como con otros Estados, durante la fase de transición, en la implantación de las modificaciones para el nuevo formato de plan de vuelo, conforme solicitud contenida en la carta SA224, del 14 de abril de 2010, enviada por la Oficina Regional SAM de la OACI a todos los Estados de la Región SAM, solicitándoles la designación hasta el día 7 de mayo de 2010.

En ese sentido, esta administración ha designado al Señor **Omar Gouarnalusse**, perteneciente al Departamento Proyectos de la Dirección de Comunicaciones, Navegación y Vigilancia, como punto de contacto para la OACI.

También es necesario, conforme figura en el informe final de la SAM/IG/5, que cada Estado priorice la creación de un comité nacional, compuesto por los proveedores de los servicios de navegación aérea y por usuarios, con el intuito de que ese grupo coordine los trabajos de implantación del nuevo formato de plan de vuelo por medio de reuniones de coordinación.

Para que se logren los objetivos previstos en este Plan de Acción, la siguiente acción de carácter inmediato debe ser adoptada, sirviendo de base para los demás puntos listados:

Acción Inmediata – Establecimiento del Comité para implantación de la Enmienda 1 (Doc 4444), compuesto por representantes de los diversos segmentos involucrados (ANAC [Direcciones Nacionales, Dirección General, Direcciones, Departamentos], INDRA, RADIOCOM, EMPRESAS AÉREAS, etc.).

Plazo: Inmediato, con inclusión en la agenda de la primera reunión el 14/11/10.

Responsable: DNSNAyA.

A partir de esta acción inicial, este Plan establece las siguientes acciones que deberán ser desarrolladas dentro de los cuatro/módulos:

3.3.1 MÓDULO 1 – LEGISLACIÓN

Gerente del Módulo: (email)

1.1 – Actualización de las legislaciones nacionales afectadas por la Enmienda 1 a la 15ª Edición del PANS-ATM de la OACI (Doc 4444).

1.1.1 Acción: Analizar el contenido de la referida Enmienda, evaluando el impacto en las legislaciones nacionales, por medio de reuniones internas.

Plazo: 27/10/10 (19/11/10).

Responsable: Nombre Organismo responsable.

1.1.2 Acción: Elaborar informe preliminar, a fin de documentar los tópicos encontrados, orientando los trabajos del Grupo de Trabajo de actualización de las normas, por medio de descripción sucinta de los tópicos afectados.

Plazo: 03/11/10 (03/12/10).

Responsable:

1.1.3 Acción: Exponer las conclusiones del informe y las acciones orientadoras al Grupo de Trabajo, tratando de orientar las acciones del trabajo, por medio de reunión con el personal del Grupo y de las demás áreas involucradas que se consideren necesarias.

Plazo: 10/11/10 (10/12/10).

Responsable:

1.1.4 Acción: Elaborar propuestas de enmienda a las legislaciones pertinentes, actualizando las legislaciones nacionales sobre el tema, por medio de grupo de trabajo.

Plazo: 31/03/11.

Responsable:

1.1.5 Acción: Presentar las propuestas de enmiendas elaboradas, con la finalidad de divulgar las modificaciones de las normas realizadas debido a la implementación de la referida enmienda

Plazo: 29/04/11.

Responsable:

1.1.6 Acción: Actualizar los Modelos Operacionales, según sea el caso, con relación a las partes afectadas por las enmiendas a las normas nacionales, teniendo en cuenta que los referidos Modelos Operacionales pueden contener informaciones afectadas por las modificaciones que serán realizadas.

Plazo: 29/07/11.

Responsable:

1.1.7 Acción: Presentar las propuestas de modificación de los Modelos Operacionales, en los temas afectados por las propuestas de enmienda Elaboradas, tratando de consolidar las alteraciones que serán realizadas en los respectivos Modelos.

Plazo: 17/08/11.

Responsable:

1.1.8 Acción: Publicar enmienda a las legislaciones pertinentes, considerando la fase de transición, actualizando las legislaciones nacionales sobre el tema, por medio del envío de las enmiendas que serán publicadas para su implantación a partir del 01 Julio 2012.

Plazo: 01/02/12.

Responsable:

1.1.9 Acción: Publicar enmienda a las legislaciones pertinentes, considerando la fase de transición concluida, actualizando las legislaciones nacionales sobre el tema, por medio del envío de las enmiendas que serán publicadas para su implementación a partir del 15 Noviembre 2012.

Plazo: 20/07/12.

Responsable:

3.3.2 MÓDULO 2 – EVALUACIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Gerente del Módulo:

(email)

2.1 – Elaboración de la evaluación de seguridad operacional, considerando las modificaciones producidas por la Enmienda 1 a la 15ª Edición del PANS-ATM de la OACI (Doc 4444).

2.1.1 Acción: Describir el sistema, tratando de establecer la situación actual y futura que serán consideradas, analizando las alteraciones que serán implementadas.

Plazo: 01/11/10 (12/11/10).

Responsable: Nombre Organismo responsable.

2.1.2 Acción: Identificar los peligros, definir las áreas que puedan ser fuentes de peligro, por medio de reuniones con el equipo de expertos de las áreas involucradas en el análisis (equipo de gestión del riesgo).

Plazo: 15/11/10 (26/11/10).

Responsable:

2.1.3 Acción: Evaluar preliminarmente los riesgos, elaborando una clasificación preliminar de los riesgos asociados a la mudanza, por medio de reuniones con el equipo de expertos de las áreas involucradas en el análisis (equipo de gestión del riesgo).

Plazo: 22/11/10 (03/12/10).

Responsable:

2.1.4 Acción: Elaborar informe preliminar, a fin de documentar los tópicos analizados, visando orientar los trabajos de la evaluación, por medio de descripción sucinta de los tópicos analizados.

Plazo: 29/11/10 (10/12/10).

Responsable:

2.1.5 Acción: Exponer las conclusiones del informe y las acciones orientadoras, visando estandarizar las acciones del proceso de evaluación, por medio de reunión con el personal del SGSO y de las demás áreas que se consideren necesarias involucradas en el trabajo de análisis.

Plazo: 04/12/10 (17/12/10).

Responsable:

2.1.6 Acción: Establecer las medidas mitigadoras, buscando mantener el control de los riesgos en niveles aceptables, por medio de reuniones con el equipo de expertos de las áreas involucradas en el análisis (equipo de gestión del riesgo).

Plazo: 10/01/11 (17/01/11)

Responsable:

2.1.7 Acción: Elaborar la evaluación preliminar, centrada en eventuales medidas de contingencia, a fin de mensurar, previamente, el esfuerzo que será consumido en medidas mitigadoras.

Plazo: 31/03/11.

Responsable:

- 2.1.8 Acción: Presentar la evaluación de seguridad operacional preliminar, a fin de divulgar la evaluación preliminar realizada, concurrente con la aplicación de la referida Enmienda.

Plazo: 29/04/11.

Responsable:

- 2.1.9 Acción: Elaborar la planificación de implementación de las medidas mitigadoras, definiendo los plazos y los responsables por la implementación de las medidas mitigadoras, por medio de reuniones con el equipo de expertos de las áreas involucradas en el análisis (equipo de gestión del riesgo).

Plazo: 27/05/11.

Responsable:

- 2.1.10 Acción: Elaborar el Documento de Gestión del Riesgo a la Seguridad Operacional (DGRSO), concluyendo el proceso de evaluación de seguridad operacional, por medio de reuniones con el equipo de expertos de las áreas involucradas en el análisis (equipo de gestión del riesgo).

Plazo: 29/07/11.

Responsable:

- 2.1.11 Acción: Presentar la evaluación de seguridad operacional, a fin de divulgar el resultado del trabajo con los riesgos detectados y las medidas mitigadoras, incluyendo las contingencias.

Plazo: 17/08/11.

Responsable:

- 2.1.12 Acción: Divulgar el DGRSO, visando dar a conocer los resultados de la 20 evaluación de seguridad operacional realizada para la implantación de la referida enmienda, por medio de su encaminamiento oficial para las organizaciones y los sectores involucrados en la implementación de las medidas mitigadoras.

Plazo: 15/10/10.

Responsable:

3.3.3 MÓDULO 3 – SISTEMAS AUTOMATIZADOS

Gerente del Módulo:

(email)

- 3.1 – Actualización de los sistemas automatizados afectados por las modificaciones contenidas en la Enmienda 1 a la 15ª Edición del PANS-ATM de la OACI (Doc 4444).

- 3.1.1 Acción: Analizar el contenido de la referida Enmienda, a fin de evaluar el alcance de las modificaciones que serán implementadas, por medio de reuniones internas con la participación de representantes de la DCNS, DTA, DIA.

Plazo: 25/10/10 (05/11/10).

Responsable: Nombre Organismo responsable.

3.1.2 Acción: Identificar los posibles impactos de la implementación del nuevo formato de plan de vuelo, a fin de listar los sistemas que serán actualizados, afectados por la aplicación de la Enmienda, por medio de reuniones con los diversos segmentos involucrados (desarrolladores, mantenedores, proveedores de sistemas, etc.).

Plazo: 26/10/10 (12/11/10).

Responsable:

3.1.3 Acción: Elaborar informe con los posibles impactos detectados, a fin de unificar respuesta a la consulta realizada por la Oficina Regional SAM de la OACI, por medio de descripción sucinta de los sistemas afectados.

Plazo: 30/10/10 (12/11/10).

Responsable:

3.1.4 Acción: Evaluar las capacidades actuales y futuras de procesamiento del plan de vuelo con respecto al contenido de la Enmienda 1, definiendo el esfuerzo que será consumido en las acciones de actualización de los sistemas automatizados, mediante recopilación de informaciones junto a los diversos segmentos involucrados (desarrolladores, mantenedores, proveedores de sistemas, etc.).

Plazo: 20/12/10.

Responsable:

3.1.5 Acción: Especificar y contratar las modificaciones a los sistemas, para permitir el desarrollo de las actualizaciones necesarias de los sistemas, por medio de elaboración de especificación de requisitos e instrumentos de contratación pertinentes.

Plazo: 31/06/11.

Responsable:

3.1.6 Acción: Desarrollar las actualizaciones necesarias de los aplicativos, a efectos de permitir los ensayos, para asegurar el cumplimiento de la Enmienda.

Plazo: 30/12/11.

Responsable:

3.1.7 Acción: Conducir ensayos entre sistemas con capacidad de procesamiento del nuevo plan de vuelo, a fin de evaluar, anticipadamente, las alteraciones de software desarrolladas, permitiendo la ejecución de los ajustes necesarios, por medio de la creación de un prototipo, ensayos y reuniones para validación.

Plazo: 30/06/12.

Responsable:

3.1.8 Acción: Definir los pasos de transición, basados en los sistemas con capacidad de procesar el formato actual y el nuevo de plan de vuelo, publicando las acciones de transición que serán adoptadas para conocimiento de los usuarios y demás interesados, por medio de reuniones con los diversos segmentos involucrados (desarrolladores, mantenedores, proveedores de sistemas, etc.).

Plazo: 30/06/11.

Responsable:

- 3.1.9 Acción: Conducir las acciones de transición de acuerdo con lo preestablecido, a fin de realizar la transición para el nuevo formato, por medio de monitoreo de la aplicación de los pasos acordados y divulgados para la fase de transición.

Plazo: 31/07/12.

Responsable:

- 3.1.10 Acción: Discontinuar los sistemas para apoyo del formato actual, por medio de actualización de las versiones de los aplicativos involucrados, de forma tal de permitir solamente el nuevo formato.

Plazo: 28/12/12.

Responsable:

3.3.4 MÓDULO 4 – INSTRUCCIÓN Y ENTRENAMIENTO

Gerente del Módulo:

(email)

- 4.1 – Instrucción con relación a las normas nacionales afectadas por las modificaciones contenidas en la Enmienda 1 a la 15ª Edición del PANS-ATM de la OACI (Doc 4444).

- 4.1.1 Acción: Presentar las enmiendas elaboradas para las normas nacionales, publicando las modificaciones de esas normas, concurrentes con la aplicación de la Enmienda 1 al PANS-ATM, por medio de reunión con los usuarios, representantes de los órganos regionales y demás interesados.

Plazo: 05/05/11.

Responsable: Nombre Organismo responsable.

- 4.1.2 Acción: Elaborar programación para seminarios internos, a nivel nacional, a fin de planificar su divulgación para el personal interno de la ANAC, en especial el que pertenece a las áreas ATM, AIS y COM, por medio de un grupo de trabajo, para la elaboración del material necesario para los seminarios.

Plazo: 17/06/11.

Responsable:

- 4.1.3 Acción: Elaborar la programación para seminarios externos, a nivel nacional, a fin de planificar su divulgación para el público externo (usuarios civiles y militares), por medio de grupo de trabajo, para la elaboración del material necesario para los seminarios.

Plazo: 17/06/11.

Responsable:

- 4.1.4 Acción: Realizar seminarios, a nivel nacional, para capacitar el personal interno de la ANAC, en especial el que pertenece a las áreas ATM, AIS y COM, por medio de la instrucción al personal mencionado.

Plazo: 01/09/11.

Responsable:

- 4.1.5 Acción: Realizar seminarios, a nivel nacional, para capacitar el público externo (usuarios civiles y militares), por medio de instrucción a los usuarios.

Plazo: 28/11/11.

Responsable:

- 4.1.7 Acción: Realizar seminarios, a nivel nacional, centrados en los aspectos de la fase de transición y de las medidas de contingencia, para capacitar el personal interno de la ANAC, en especial el que pertenece a las áreas ATM, AIS y COM, por medio de la instrucción al personal mencionado.

Plazo: 01/03/12.

Responsable:

- 4.1.8 Acción: Realizar seminarios, a nivel nacional, centrados en los aspectos de la fase de transición y de las medidas de contingencia, para capacitar el público externo (usuarios civiles y militares), por medio de la instrucción a los usuarios.

Plazo: 02/04/12.

Responsable:

- 4.1.9 Acción: Realizar instrucción específica, en las sedes Regionales, reforzando los aspectos operacionales de la fase de transición y las medidas de contingencia, para capacitar el personal interno de la ANAC, en especial el que pertenece a las áreas ATM, AIS y COM, por medio de la designación de representantes del órgano regional para que impartan instrucción al personal mencionado.

Plazo: 28/06/12.

Responsable:

4 DISPOSICIONES FINALES

4.1 Habiendo necesidad operacional, condiciones técnicas y recursos disponibles, los módulos de acción podrán ser desarrollados con antelación a lo planificado.

4.2 Las prioridades de las acciones propuestas en este Plan podrán ser alteradas de acuerdo con las necesidades operacionales y recursos disponibles.

4.3 Los casos no previstos en este Plan de Acción serán sometidos a la apreciación del Administrador Nacional de Aviación Civil.

REFERENCIAS

OACI. *Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea — Gestión del Tránsito Aéreo: Doc 4444*. [Montreal], 2007.

OACI. *Comunicación a los Estados AN 13/2.1 – 08/50 – Aprobación de la Enmienda 1 a los Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea — Gestión del Tránsito Aéreo, Decimoquinta Edición (PANS-ATM, DOC 4444)*. [Montreal], 2008.

OACI. *Comunicación a los Estados AN 13/2.1 – 09/9 – Orientación de la OACI para la implementación de la información de plan de vuelo para apoyar la Enmienda 1 a los Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea – Gestión del Tránsito Aéreo, Decimoquinta (PANS-ATM, DOC 4444)*. [Montreal], 2009.

SAM/IG/4. *Informe Final del Cuarto Taller/Reunión del Grupo de Implantación SAM (SAM/IG/4)*. [Lima], 2009.

CNS/ATM/SG/1. *Informe Final de la Primera Reunión del Subgrupo de Comunicaciones, Navegación y Vigilancia / Gestión del Tránsito Aéreo del GREPECAS*. [Lima], 2010. OACI. *Servicios de Tránsito Aéreo: Anexo 11 a la Convención de Aviación Civil Internacional*. [Montreal], 2001.