



DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL



**ADMINISTRACION DE AEROPUERTOS Y SERVICIOS AUXILIARES
A LA NAVEGACION AEREA**

PLAN DE ACCIÓN

IMPLANTACION

**DEL NUEVO FORMATO DEL PLAN DE VUELO
EN FUNCION A LA ENMIENDA 1 DE LA 15ª EDICION DEL DOC.
4444PANS/ATM DE LA OACI
DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA**

Bolivia - La Paz, Agosto de 2011

Código	INDICE	Pagina
	Antecedentes	3
	Introducción	4
1	Generalidades	5
1.1	Finalidad	5
1.2	Definiciones	5
1.3	Abreviaturas y símbolos	6
1.4	Aplicabilidad	8
2	Análisis de la situación	8
2.1	Antecedentes	8
2.2	Escenario actual	9
2.3	Escenario deseado	10
2.3.1.	Presentación de plan de vuelo	11
3	Estrategia de ejecución	18
3.1	objetivo	18
3.2	Criterios y métodos	18
3.2.1	Métodos	19
3.3	Acciones, responsabilidades y plazos	20
3.3.1	Acciones	20
3.3.2	Responsabilidades	20
3.3.3	Plazos	21
4	Módulos	21
4.1	Módulo 1 reglamentación	21
4.2	Módulo 2 Evaluación de seguridad operacional	22
4.3	Modulo 3 Sistemas y equipos	23
4.4	Modulo 4 Instrucción y entrenamiento	25
5	Disposiciones finales	26
6	Referencias	27
Anexos	Planillas de Control	

Antecedentes

La enmienda 1 a la 15 Edición del PANS ATM (Doc. 4444), que estará vigente en noviembre de 2012, tiene por objetivo actualizar el formulario de plan de vuelo establecido por la OACI, atendiendo así a los requisitos de nuevos sistemas automatizados de gestión de tránsito aéreo disponibles y a ser implementados en la Región SAM.

Estos sistemas automatizados con capacidad de poner a disposición de los ATCOS las informaciones necesarias para la planificación del tránsito aéreo, así como facilitar o posibilitar la emisión de alertas siempre que haya modificación del escenario en relación con los datos declarados y que tengan impacto sobre las planificaciones del tránsito aéreo.

Análisis

En virtud a las recomendaciones de la Oficina Regional de la OACI y en coordinación con las acciones y actividades realizadas por los Estados de la Región SAM, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) y la Administración de Aeropuertos Auxiliares a la Navegación Aérea (AASANA) se suman a los esfuerzos realizados en la región de modo que sea una implementación homogénea y eficaz, posibilitando el uso adecuado de todas las facilidades que ofrecen los avances tecnológicos.

INTRODUCCION

Plan de Vuelo es la información especificada que, respecto a un vuelo proyectado o parte de un vuelo de una aeronave se somete a las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo

La Enmienda 1 a la 15ª Edición del PANS-ATM (Doc. 4444), que tendrá vigencia a partir del 15 de noviembre de 2012, tiene por objeto actualizar el formato del plan de vuelo establecido por la OACI, declarando los modernos recursos de aviónica disponibles a bordo y atender a los requisitos de los sistemas automatizados de gestión del tránsito aéreo.

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 el aprovechamiento de las capacidades de las aeronaves más modernas y atendiendo a los requisitos de nuevos sistemas automatizados de gestión de tránsito aéreo.

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

Estos datos deberán ser considerados por los sistemas de gestión del tránsito aéreo con el fin de que el controlador de tránsito aéreo disponga de las informaciones necesarias para la planificación del tránsito aéreo, dentro de la FIR La Paz, así 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, definiendo objetivos, métodos, prioridades y responsabilidades referentes a las acciones necesarias para implantar el nuevo formato de plan de vuelo conforme a los requisitos, para asegurar una transición coordinada a la aplicación del contenido de la Enmienda.

1 GENERALIDADES

1.1 FINALIDAD

El nuevo Formato del Plan de Vuelo, tiene por objeto establecer directrices para implantar la misma en la FIR La Paz, conforme a los requisitos de la Enmienda, a partir del 15 de noviembre de 2012.

1.2 DEFINICIONES

Área de control: Espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba a partir de un límite especificado sobre el terreno.

Centro de Control de Área: Dependencia establecida para facilitar Servicio de Control de Tránsito Aéreo a los vuelos controlados en las áreas de control bajo su jurisdicción.

Plan de Vuelo: Plan de Vuelo es la información especificada que, respecto a un vuelo proyectado o parte de un vuelo de una aeronave se somete a las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo.

Plan de Vuelo Presentado: Plan de Vuelo tal como ha sido presentado a la dependencia ATS, por el piloto, o su representante designado, sin ningún cambio sub- siguiente.

Plan de Vuelo Actualizado: Plan de Vuelo que comprende las modificaciones, si las hay, que resultan de incorporar autorizaciones posteriores.

Plan de Vuelo Repetitivo: Plan de vuelo relativo a cada uno de los vuelos regulares que se realizan frecuentemente con idénticas características básicas presentados por los explotadores para que las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo los conserven y utilicen repetidamente.

Explotador: Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.

Hora Prevista Fuera de Calzos (EOBT): Hora estimada en la cual la aeronave iniciara el desplazamiento asociado con la salida.

Dirección de Aeronave(CODE):Dirección de Aeronave (expresado como código alfanumérico de seis caracteres hexadecimales), cuando lo requiera la autoridad ATS Competente; Ejemplo" F001" es la dirección de la aeronave más baja contenida en el bloque específico administrado por la OACI.

Performance (PER):Datos de performance de la aeronave especificado por una sola letra, como se especifica en los procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea.

Tipos de aeronave (TYP):Tipos de aeronaves precedidos de ser necesario, sin un espacio por el número de aeronaves y separados por un espacio, cuando se inserte ZZZZ en la casilla 9.

Capacidades de Vigilancia (SUR): inclúyase las aplicaciones o capacidades de Vigilancia no especificadas en la casilla 10B.

Datos no Especificados (DAT): Indíquese las aplicaciones o capacidades de Datos no especificadas en la casilla 10A.

Originador (ORGN): La dirección AFTN de 8 letras del Originador y otros detalles del contacto apropiado cuando el originador del Plan de Vuelo no puede identificarse fácilmente, como lo disponga la autoridad ATS Competente.

Renovación en Vuelo de la Autorización (RIF): Detalles relativos a la ruta que lleva al nuevo aeródromo.

1.3 ABREVIATURAS Y SÍMBOLOS

ACC	Centro de Control de Área
ADS-B	Vigilancia Dependiente Automática por Radiodifusión (Broadcast)
ADS-C	Vigilancia Dependiente Automática por Contrato
AIS	Servicio de Información Aeronáutica
APP	Control de Aproximación
ATC	Control de Tránsito Aéreo
ATCO	Controlador de Tránsito Aéreo
ATM	Gestión del Tránsito Aéreo
ATS	Servicios de Tránsito Aéreo
ALTN	Aeródromo de alternativa de destino
CHG	[Mensaje de] Modificación
CNL	[Mensaje de] Cancelación
CODE	Dirección de aeronave (expresada como código alfanumérico)
DEP	[Mensaje de] Partida
DLA	[Mensaje de] Retraso
DLE	[Mensaje de] Retraso en ruta

DOF	Día del Vuelo (Day of Flight)
DAT	Datos no especificados
DEST	Aeródromo de destino
COM	Otros equipos de comunicación
EOBT	Hora prevista de fuera calzos
EET	Tiempo estimado en ruta
FIR	Región de Información de Vuelo
FITS	Sistema de Seguimiento de la Aplicación de los Planes de Vuelo (Flight Plan Implementation Tracking System)
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
NAV	Equipo de navegación
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
OPR	Explotador
ORGN	Dirección AFTN del originador
PANS	Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea
PBN	Navegación Basada en Performance
PER	Performance (de la aeronave)
RMK	Observaciones (Remarks)
RNAV	Navegación de Área
RNP	Performance de Navegación Requerida
RVSM	Separación Vertical Mínima Reducida
REG	Marca de nacionalidad o matricula de aeronaves
RALT	Aeródromo de alternativa en ruta

RIF	Detalles en ruta del nuevo destino
SRPV	Servicio Regional de Protección al Vuelo
STS	Status (de tratamiento especial de un Vuelo)
STVD	Sistema de Tratamiento y Visualización de Datos
SEL	SELCALL
SUR	Capacidad de vigilancia
TALT	Aeródromo alternativo de despegue
TYP	Tipos de aeronaves
Waypoint	Punto de notificación o fijo en rutas o procedimientos basados en sistemas de Navegación de área.

1.4 APLICABILIDAD:

Este plan de acción es aplicable a los proveedores de los servicios de tránsito aéreo y operadores de transporte aéreo. Dentro de la FIR – LA PAZ involucrados con la recepción, transmisión y tratamiento de las informaciones contenidas en un plan de vuelo que se utilizaran en los sistemas que procesan dichas informaciones como apoyo a la gestión de la navegación aérea del Estado Plurinacional de Bolivia.

2 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN

2.1 ANTECEDENTES

El plan de acción para la implantación del nuevo formato de plan de vuelo según la 1^{ra} enmienda a la 15^a edición del documento 4444 (PANS/ATM) responde a una necesidad global en la modificación a los sistemas de navegación convencionales debido a que la saturación de tránsito aplicados a estos fue rebasado por factores como, afluencia versus costos.

Es en tal sentido que se gestiona nuevos sistemas de navegación apoyados principalmente por servidores satelitales (GNSS), a la par de que estos nuevos sistemas de navegación incidieron determinadamente en la aviónica de las actuales aeronaves, exigiéndoles mejores y mayores equipos de abordaje, como ser RVSM, PBN antes RNP y otros para poder operar en rutas RNAV y elaborar WAYPOINT's.

Dichas exigencias plantearon que los sistemas de comunicaciones antes establecidos dentro del servicio fijo aeronáutico con el AFTN se vean obsoletos como servidores a esta nueva

generación de navegación satelital, por ende el remplazarlos y/o modificarlos era imperioso. Nace el AMHS, como respuesta a estas exigencias cambia el entorno de datos aeronáuticos para que estos sean accesibles directamente por los usuarios acorde a su automatización.

En este contexto obviamente las modificaciones de un nuevo sistema de navegación inciden en el formato de plan de vuelo, especialmente en lo referente a las casillas 10, 15 y 18, ampliándose el espectro de sus caracteres.

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.

Se hace necesaria, la planificación de acciones que deberán ser iniciadas, en vista a la actualización de los sistemas y la capacitación de los recursos humanos involucrados en todo el proceso de modo que, el nuevo formato de plan de vuelo esté implantado en la FIR La Paz al 15 de noviembre de 2012.

Este material ha sido revisado del 22 al 26 de agosto de 2011, en el Seminario Taller de Implantación del Nuevo Formato en Función a la Enmienda 1 de la 15ª edición del Doc. 4444 PANS/ATM de la OACI.

2.2 ESCENARIO ACTUAL.

El Plan de Vuelo es información especificada que, con respecto a un vuelo proyectado o parte de un vuelo de una aeronave, se somete a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo.

Cancelaciones, modificaciones y demoras, relativos a un Plan de Vuelo presentado, deben ser notificados en las dependencias ARO AIS/AD.

Las reglamentaciones relativas al contenido, formato y a la aplicación de los mensajes ATS, así como los procedimientos pertinentes de dichos mensajes son establecidos en el Manual de Procedimientos de los Servicios de Tránsito Aéreo ATM 003/04.

Los mensajes son tratados por sistemas (AFTN, REDCA, IAT, MORSE) que participan en la recepción, transmisión y procesamiento de las informaciones contenidas en el plan de vuelo y de los mensajes relacionados con este.

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

- d) Permiten la especificación del día del vuelo declarado en el ítem 18 (DOF) para los casos de presentación del referido plan con más de 24 horas y hasta 120 horas de antelación al ETD.

Las modificaciones de los requisitos de sistema para la Enmienda deberán, 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 mantendrá con el formato actual como del formato nuevo de plan de vuelo.

2.3.1 PRESENTACIÓN DEL PLAN DE VUELO

En la Enmienda se altera el plazo para la presentación del plan de vuelo, permitiendo que el mismo, pueda presentarse con hasta 120 horas de antelación al **ETD**.

Requiriendo que los sistemas de tratamiento de datos, sean adaptados y posibiliten 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 del ETD.

2.3.2 CASILLA 7 FPL – IDENTIFICACIÓN DE LA AERONAVE

Según la Enmienda la casilla 7 del plan de vuelo mantiene los siete caracteres sin alteraciones como ser guiones o símbolos.

2.3.3 CASILLA 8 FPL – REGLAS DE VUELO Y TIPOS DE VUELO

Especifique en la casilla 18 el estado de un vuelo luego del indicador STS/ (Motivo de manejo especial para ATS)

2.3.4 CASILLA 10 FPL – EQUIPAMIENTOS Y CAPACIDADES - COM/NAV

Esta casilla del FPL permite la declaración de los equipamientos disponibles y su capacidad de utilización, conforme al listado incluido en la Enmienda.

En la declaración de los equipamientos y capacidades **COM/NAV** en el FPL, serán incluidos uno o dos caracteres alfanuméricos, el primero será alfabético y cuando exista el segundo será numérico. Es 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 posibles combinaciones.

Se elimina en el equipo estándar normalizado el equipo ADF.

2.3.5 CASILLA 13 FPL – AERÓDROMO DE DEP Y HORA

Para los casos en que la aeronave despegue de un aeródromo, sin indicador de lugar OACI, se declarará ZZZZ en el casilla 13 del FPL y especificará en la casilla 18 el nombre del lugar o aeródromo después del indicador DEP/, o el primer punto de la ruta o radiobaliza

2.3.6 CASILLA 15 FPL – RUTA

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

Insertar cada punto en el cual este previsto **comenzar** un cambio de velocidad, nivel, ruta ATS o reglas de vuelo.

2.3.7 CASILLA 18 FPL – OTROS DATOS

Los siguientes indicadores deberán ser considerados válidos para la 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 deberá ser obedecida a la hora de rellenarse el Ítem 18 del FPL, considerando que la utilización de indicador no especificado por la Enmienda puede generar un rechazo, un procesamiento incorrecto o una pérdida de información.

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

2.3.7.1 INDICADOR STS

STS/ Motivo del manejo especial por parte del ATS: Ej; misión de búsqueda y salvamento, del modo siguiente:

ALTRV: Para un vuelo realizado de acuerdo con una reservación de altitud;

ATFMX: Para un vuelo aprobado por la autoridad ATS competente para que esté exento de medidas ATFM;

FFR: Extinción de incendios;

FLTCK: Verificación de vuelo para calibración de ayudas para la navegación;

HAZMAT: para un vuelo que transporta material peligroso;

HEAD: un vuelo con estatus "Jefe de Estado";

HOSP: para un vuelo médico declarado por autoridades médicas;

HUM: para un vuelo que se realiza en 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 con capacidad RVSM que intenta operar en un espacio aéreo RVSM;

SAR: para un vuelo que realiza una misión de búsqueda y salvamento; y

STATE: para un vuelo que realiza servicios militares, de aduanas o policíacos.

Otros motivos del manejo especial por parte del ATS se denotarán bajo el designador RMK/.

2.3.7.2 INDICADOR PBN

Indicación de las capacidades RNAV y/o RNP podrán ser declaradas después del indicador PBN/ Inclúyase la cantidad necesaria de los descriptores que figuran a continuación, que se apliquen al vuelo, usando un máximo de 8 entradas, es decir, un total de no más de 16 caracteres.

ESPECIFICACIONES RNAV

A1 RNAV 10 (RNP 10)
B1 RNAV 5, todos los sensores permitidos
B2 RNAV 5 GNSS
B3 RNAV 5 DME/DME
B4 RNAV 5 VOR/DME
B5 RNAV 5 INS o IRS
B6 RNAV 5 LORANC
C1 RNAV 2, todos los sensores permitidos
C2 RNAV 2 GNSS
C3 RNAV 2 DME/DME
C4 RNAV 2 DME/DME/IRU
D1 RNAV 1, todos los sensores permitidos
D2 RNAV 1 GNSS
D3 RNAV 1 DME/DME
D4 RNAV 1 DME/DME/IRU

ESPECIFICACIONES RNP

L1 RNP 4
O1 RNP 1 básica, todos los sensores permitidos
O2 RNP 1 GNSS básica
O3 RNP 1 DME/DME básica
O4 RNP 1 DME/DME/IRU básica

S1 RNP APCH

S2 RNP APCH con BAR-VNAV

T1 RNP AR APCH con RF (se requiere autorización especial)

T2 RNP AR APCH sin RF (se requiere autorización especial)

Las combinaciones de caracteres alfanuméricos que no aparecen más arriba están reservadas.

2.3.7.3 INDICADOR NAV

Datos importantes relativos al equipo de navegación, distinto del que se especifica en PBN/, según lo requiera la autoridad ATS competente. Indíquese la aumentación GNSS bajo este indicador, dejando un espacio entre dos o más métodos de aumentación, p. ej., NAV/GBAS SBAS.

2.3.7.4 INDICADOR COM

Indíquense las aplicaciones o capacidades de comunicaciones no especificadas en la casilla 10a.

2.3.7.5 INDICADOR DAT

Indíquense las aplicaciones o capacidades de datos no especificadas en la casilla 10^a

2.3.7.6 INDICADOR SUR

Inclúyanse las aplicaciones o capacidades de vigilancia no especificadas en la casilla 10b

2.3.7.7 INDICADOR DEP

Nombre y lugar del aeródromo de salida, cuando ZZZZ se inserte en la casilla 13, o de la dependencia ATS, de la cual pueden obtenerse datos del plan de vuelo suplementario, cuando AFIL se inserte en la casilla 13. Para aeródromos que no aparecen en la publicación de información aeronáutica pertinente, indíquese el lugar como se indica a continuación:

Con 4 cifras que indiquen la latitud en grados y en decenas y unidades de minutos, seguidas de la letra "N" (Norte) o "S" (Sur) seguida de 5 cifras, que indiquen la longitud en grados y decenas y unidades de minutos, seguidas de "E" (Este) o "W" (Oeste). Complétese el número correcto de cifras, cuando sea necesario, insertando ceros, p. ej., 4620N07805W (11 caracteres).

O con la marcación y distancia respecto del punto significativo más próximo, como sigue:

La identificación del punto significativo seguida de la marcación respecto del punto en la forma de 3 cifras que den los grados magnéticos, seguidas de la distancia al punto en la forma de 3 cifras que expresen millas náuticas. En áreas de gran altitud donde la autoridad competente determine que no resulta práctico hacer referencia a grados magnéticos, pueden utilizarse grados verdaderos. Complétese el número correcto de cifras, cuando sea necesario, insertando ceros, p. ej., un punto a 180° magnéticos y una distancia al VOR "DUB" de 40 millas nauticas, debería indicarse así: DUB180040.

O El primer punto de la ruta (nombre o LAT/LONG) o la radiobaliza, si la aeronave no ha despegado desde un aeródromo.

2.3.7.8 INDICADOR DEST

Nombre del aeródromo de destino, si se inserta ZZZZ en la casilla 16. Para aeródromos que no aparecen en la publicación de información aeronáutica, indíquese el lugar en LAT/LONG o la marcación y distancia respecto del punto significativo más próximo, como se describió anteriormente en DEP/.

2.3.7.9 INDICADOR DOF

La fecha de la salida del vuelo en formato de seis cifras (AAMMDD), donde AA es el año, MM el mes y DD el día).

2.3.7.10 INDICADOR DLE

Demora o espera en ruta: insértese los puntos significativos en la ruta donde se tenga previsto que ocurrirá la demora, seguidos de la duración de la demora usando cuatro cifras para el tiempo en horas y minutos (hhmm).

Ejemplo: -DLE/MDG0030

2.3.7.11 INDICADOR ORGN

La dirección AFTN de 8 letras del originador y otros detalles del contacto apropiados cuando el originador del plan de vuelo no pueda identificarse fácilmente, como lo disponga la autoridad ATS competente.

Nota.- En algunas áreas, los centros de recepción del plan de vuelo pueden insertar automáticamente el identificador ORGN/ y la dirección AFTN del originador.

2.3.7.12 INDICADOR PER

Datos de performance de la aeronave, indicados por una sola letra, como se especifica en los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Operación de aeronaves* (PANS-OPS, Doc. 8168), Volumen I — *Procedimientos de vuelo*, si así lo estipula la autoridad ATS competente.

2.3.7.13 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 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/ de despegue.

2.3.7.14 INDICADOR REG

La marca de nacionalidad o común y la marca de matrícula de la aeronave, si difieren de la identificación de la aeronave que figura en la casilla 7.

2.3.7.15 INDICADOR EET

Designadores de puntos significativos o límites de la FIR y duración total prevista desde el despegue hasta esos puntos o límites de la FIR cuando esté prescrito en acuerdos regionales de navegación aérea o por la autoridad ATS competente.

Ejemplos: –EET/CAP0745 XYZ0830

–EET/EINN0204

2.3.7.16 INDICADOR SEL

Clave SELCAL, para aeronaves equipadas de este modo

2.3.7.17 INDICADOR TYP

Tipos de aeronaves, precedidos, de ser necesario, sin un espacio por el número de aeronaves y separados por un espacio, cuando se inserte ZZZZ en la casilla 9.

Ejemplo: –TYP/2F15, 5F5, 3B2

2.3.7.18 INDICADOR CODE

Dirección de aeronave (expresada como código alfanumérico de seis caracteres hexadecimales) cuando lo requiera la autoridad ATS competente. Ejemplo: “F00001” es la dirección de aeronave más baja contenida en el bloque específico administrado por la OACI.

2.3.7.19 INDICADOR OPR

Designador OACI o nombre del explotador, si difieren de la identificación de la aeronave que figura en la casilla 7.

2.3.7.20 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/

2.3.7.21 INDICADOR RALT

Indicadores OACI de cuatro 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

2.3.7.22 INDICADOR RIF

Los detalles de la ruta que lleva al nuevo aeródromo de destino, seguidos del indicador de lugar OACI de cuatro letras correspondiente a dicho aeródromo. La ruta revisada está sujeta a una nueva autorización en vuelo.

Ejemplos: –RIF/DTA HEC KLAX

–RIF/ESP G94 CLA YPPH

2.3.7.23 INDICADOR RMK

Cualesquiera otras observaciones en lenguaje claro, cuando así lo requiera la autoridad ATS competente o cuando se estime necesario.

COMPOSICIONES DE MENSAJES ATS El Ítem 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.

ESCENARIO DE TRANSICIÓN

Las directrices de la OACI, contenidas en la carta a los Estados **AN13/2. 1-09/9**, del 6 de febrero de 2009, establecen orientaciones de apoyo a los esfuerzos de coordinación global durante el período de transición, de modo a lograr una implementación coordinada y exitosa hasta la fecha de aplicación de la Enmienda 1º al **PANS/ATM** el 15 de noviembre de 2012.

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

- a. Seguir las orientaciones del GREPECAS;
- b. Observar las directrices de la OACI presentadas en la Comunicación a los Estados carta **AN13/2.1-09/9**;
- c. Actuar junto al coordinador de la implantación;
- d. Ejecutar las actividades previstas en los planes de acción para reducir 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 los proveedores de servicio de navegación aérea se inicia con la capacidad de procesar los dos formatos de plan de vuelo, **ACTUAL** y **NUEVO**, del **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. (FPL) 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**.

El Estado Plurinacional de Bolivia con el propósito de cumplir el plazo establecido para armonizar la implantación con otros Estados de la región **SAM de la OACI**, debe realizar las modificaciones necesarias de los sistemas hasta el **30 de junio de 2012**

Los usuarios del espacio aéreo deben hacer gestiones para la adecuación precisa y correcta de sus sistemas de acuerdo con la Enmienda 1, respetando el período de transición establecido, donde se prevé la convivencia del formato **NUEVO** y **ACTUAL** del plan de vuelo (FPL)

Para permitir mayor agilidad en las coordinaciones de naturaleza técnica y operacional, el Estado Plurinacional de Bolivia ha designado dos personas que actuaran como puntos 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 (FPL)

La **OACI** ha elaborado una página (Web) llamada 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**), así mismo estarán a disposición otras informaciones relacionadas con el tema, por tanto el Estado Plurinacional de Bolivia remitirá la información necesaria al respecto

3. ESTRATEGIA DE EJECUCIÓN

3.1 OBJETIVO

El objetivo de este Plan de Acción se enfoca en la implantación del nuevo formato de plan de vuelo en la FIR La Paz, conforme a los requisitos establecidos en la Enmienda 1 de la 15ª Edición del PANS-ATM de la OACI (Doc 4444), con entrada en vigencia el 15 de noviembre de 2012, de acuerdo con normas y criterios que serán establecidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).

3.2 CRITERIOS Y MÉTODO

3.2.1 CRITERIOS

De acuerdo con este Plan de Acción, la implantación del nuevo formato de plan de vuelo en la FIR La Paz, estará dividida en cuatro módulos:

3.2.2 MÉTODO

La estructura de este plan ha sido establecida en base a una herramienta de calidad utilizada para planificar las acciones que serán ejecutadas. El método, denominado 5W1H, es una lista de verificaciones conteniendo seis puntos principales de un Plan de Acción y 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 presenta planillas (Anexos), que servirán para coordinar, mantener y controlar las acciones que deberán ser tomadas dentro de un plazo, para la consecución del objetivo estipulado.

MÓDULO 1 – REGLAMENTACION

En este Módulo están las acciones dirigidas a la revisión de la Reglamentación Aeronáutica Boliviana (RAB) vigente, como el Manual de Procedimientos para los Servicios de Tránsito Aéreo, según sea el caso, conforme a 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

En este Módulo estarán definidas las acciones relativas a la Evaluación de Seguridad Operacional, teniendo en cuenta el impacto en las operaciones, en las cuales, serán evaluadas los riesgos asociados a ellas, que puedan ocasionar la necesidad de tomar medidas mitigadoras y establecer planes de contingencia.

MÓDULO 3 – SISTEMAS Y EQUIPAMIENTO

Este Módulo aborda las acciones relacionadas con la adecuación del sistema AFTN existentes en la FIR La Paz al nuevo equipamiento del sistema AMHS del ANSP, incluyendo los procesos de transición del Centro de Conmutación Automático de Mensajes (CCAM) para considerar las necesidades funcionales y la adecuación de otros sistemas desarrollados por el ANSP debido a las modificaciones contenidas en la referida Enmienda.

MÓDULO 4 – INSTRUCCIÓN Y ENTRENAMIENTO

El Módulo contempla las acciones dirigidas a la elaboración del plan de instrucción y entrenamiento de los recursos humanos de la comunidad aeronáutica que necesiten conocer y aplicar los conceptos modificados, en especial los controladores de tránsito aéreo y oficiales ARO/AIS.

3.3 ACCIONES, RESPONSABILIDADES Y PLAZOS

3.3.1 ACCIONES

Para permitir mayor agilidad en las coordinaciones de naturaleza técnica y operacional, el Estado Plurinacional de Bolivia de acuerdo al informe final del Seminario Taller sobre la Implantación del nuevo formato de plan de vuelo de la Región SAM, realizada en Lima Perú del 13 al 15 de septiembre del 2010, debe designar una persona que actúe como punto de contacto para las coordinaciones con la OACI, así como con otros Estados, durante la fase de transición para la implantación de las modificaciones del nuevo formato de plan de vuelo.

3.3.2 RESPONSABILIDADES

En ese sentido, de acuerdo al informe mencionado en el Apéndice I, se ha establecido como puntos focales para la coordinación del formato del plan de vuelo por parte del Estado Plurinacional de Bolivia, al Sr. ATCO Miguel Ángel Castillo Ochoa, Jefe de la Unidad ATM/SAR, de la DGAC y el Sr. ATCO Iván Rojas Zeballos, Supervisor ACC de AASANA.

También es necesario, conforme al informe final de la SAM/IG/5, que el Estado Plurinacional de Bolivia priorice la creación de un Comité Nacional, compuesto por los proveedores de los servicios de navegación aérea (ANSP) y por los usuarios, con la tarea de que ese grupo coordine los trabajos de implantación del nuevo formato del plan de vuelo por medio de reuniones de coordinación.

Para que se logren los objetivos previstos en este Plan de Acción deberá establecerse, como **acción inmediata**, el establecimiento del Comité Nacional para implantación de la Enmienda 1 (Doc 4444), compuesto por:

Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC):

1. Dirección Navegación Aérea
2. Instituto Nacional de Aviación Civil (INAC)

Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea (AASANA):

1. Unidad Nacional de Navegación Aérea
2. Unidad Nacional CNS

Operadores Aéreos:

1. BOA
2. AEROSUR
3. TAM
4. AEROCON
5. AMASZONAS
6. FAB
7. TAB
8. Aviación General

3.3.3 PLAZOS

3.3.3.1 La conformación del Comité Nacional de Implantación del nuevo formato del plan de vuelo.

Plazo: Inmediato.

3.3.3.2 Elaboración de procedimientos de contingencia y determinación de necesidades técnicas operacionales para la transición.

Plazo: hasta el 16 de diciembre de 2011.

3.3.3.3 Conducir ensayos entre sistemas internos con capacidad de procesamiento del nuevo plan de vuelo.

Plazo: hasta el 30 de marzo de 2012.

3.3.3.4 Conducir ensayos entre sistemas externos con interfaces a otros centros, pruebas de funcionalidades y conversión entre los formatos NUEVO y ACTUAL plan de vuelo.

Plazo: hasta el 29 de junio de 2012.

3.3.3.5 Los usuarios del espacio aéreo pueden empezar a presentar el NUEVO y/o ACTUAL plan de vuelo.

Plazo: desde el 1 de julio de 2012.

3.3.3.6 El periodo de transición para el ANSP deben tener la capacidad de procesar los dos formatos del plan de vuelo ACTUAL y NUEVO.

Plazo hasta el 15 de noviembre de 2012.

3.3.3.7 Los usuarios del espacio aéreo pueden presentar el NUEVO plan de vuelo.

Plazo: desde el 15 de noviembre de 2012.

4. MODULOS

A continuación, este Plan establece las siguientes acciones que deberán ser desarrolladas dentro de los siguientes cuatro módulos:

4.1 MODULO 1 – REGLAMENTACION

Responsable: Unidad ATM/SAR – Dirección de Navegación Aérea de la DGAC

4.1.1 Actualización de las Reglamentación Nacional afectadas por la Enmienda 1 a la 15ª edición del PANS-ATM de la OACI (Doc 4444).

4.1.1.1 **ACCIÓN**: Analizar el contenido de la referida Enmienda y evaluar el impacto en la Reglamentación Aeronáutica Boliviana (RAB).

4.1.1.2 **ACCIÓN**: Elaborar informe preliminar y documentar los temas encontrados para orientar los trabajos de actualización de la Reglamentación Aeronáutica Boliviana (RAB).

4.1.1.3 **ACCIÓN**: Exponer las conclusiones del informe y las acciones a tomar, orientando las acciones de trabajo con las áreas involucradas.

4.1.1.4 **ACCIÓN**: Elaborar propuestas de Enmienda a la Reglamentación Aeronáutica Boliviana (RAB) pertinentes, proponiendo y elaborando dicha propuesta de Enmienda para su posterior aprobación.

4.1.1.5 **ACCIÓN**: Presentar las propuestas de Enmienda elaboradas para difundir y sociabilizar

las modificaciones de la Reglamentación Aeronáutica Boliviana (RAB) en relación a la referida Enmienda.

4.1.1.6 **ACCIÓN:** Publicar la Enmienda elaborada de las modificaciones de la Reglamentación Aeronáutica Boliviana (RAB) afectada. Difundir la Enmienda propuesta en la página WEB de la DGAC.

4.1.1.7 **ACCIÓN:** Actualizar el Manual de Procedimientos para los Servicios de Tránsito Aéreo, según sea necesario, con relación a las partes afectadas por las Enmiendas a la Reglamentación Aeronáutica Boliviana (RAB).

4.1.1.8 **ACCIÓN:** Presentar las propuestas de modificación del Manual de Procedimientos para los Servicios de Tránsito Aéreo en los temas afectados por las propuestas de Enmienda elaboradas.

4.1.1.9 **ACCIÓN:** Publicar la Enmienda al Manual de Procedimientos para los Servicios de Tránsito Aéreo pertinentes considerándose las fases de transición y conclusión de la misma. Difundir la Enmienda propuesta en la página WEB de la DGAC.

4.1.1.10 **ACCIÓN:** Evaluación y seguimiento a las Enmiendas publicadas a la Reglamentación Aeronáutica Boliviana (RAB) y al Manual de Procedimientos para los Servicios de Tránsito Aéreo.

4.2 MODULO 2: EVALUACIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

Responsables: DIRECCION DE NAVEGACION AEREA UNIDAD ATM/SAR **D.G.A.C.**
UNIDAD DE NAVEGACION AEREA **A.A.S.A.N.A.**

Este módulo está dedicado a las acciones relativas a la Evaluación de Seguridad Operacional, teniendo en cuenta el impacto en las operaciones, en los cuales serán evaluados, los riesgos asociados con ellas, que puedan ocasionar la necesidad de medidas mitigadoras y del establecimiento de planes de contingencia.

4.2.1.1 **ACCIÓN:** Describir el sistema esperando establecer la situación actual y futura que serán consideradas por medio de análisis de las alteraciones que serán implantadas.

4.2.1.2 **ACCIÓN:** Identificar los peligros esperando definir las áreas que puedan ser fuentes de peligro por medio de reuniones con el equipo de las áreas involucradas en el análisis.

4.2.1.3 **ACCIÓN:** Evaluar preliminarmente los riesgos esperando elaborar una clasificación preliminar de los riesgos asociados al cambio.

4.2.1.4 **ACCIÓN:** Elaborar informe preliminar a fin de documentar los tópicos analizados esperando orientar los trabajos de la evolución por medio de descripción sucinta de los tópicos analizados.

4.2.1.5 **ACCIÓN:** Establecer las medidas mitigadoras esperando mantener el control de los

riesgos en niveles aceptables por medio de reuniones con el equipo de expertos en las áreas involucradas en el análisis.

4.2.1.6 **ACCIÓN:** Exponer las conclusiones del informe y las acciones orientadas esperando estandarizar las acciones del proceso de evaluación por medio de reuniones con el personal de Seguridad Operacional del proveedor y de las demás áreas que se consideren.

4.2.1.7 **ACCIÓN:** Seguimiento a la evolución preliminar centrada en las eventuales medidas de contingencia a fin de medir previamente el esfuerzo que será consumido en medidas mitigadoras por medio del análisis preliminar con el apoyo de los medios del personal de Seguridad Operacional del proveedor.

4.2.1.8 **ACCIÓN:** Presentar la evaluación de seguridad operacional preliminar a fin de divulgar la evaluación y estadísticas preliminares realizadas recurrentemente de la aplicación de la referida enmienda por medio de reunión entre AASANA y DGAC.

4.2.1.9 **ACCIÓN:** Elaborar la planificación de implementación de las medidas mitigadoras esperando definir los plazos y los responsables por la implementación de las medidas mitigadoras por medio de reuniones.

4.2.1.10 **ACCIÓN:** Elaborar el documento de gestión de riesgo a la seguridad operacional esperando concluir el proceso de elaboración de la evaluación de seguridad operacional por medio de reuniones con el grupo de riesgo de la Seguridad Operacional del Operador.

4.2.1.11 **ACCIÓN:** Presentar la evolución de seguridad operacional a fin de eliminar el resultado del trabajo con los riesgos detectados y las medidas mitigadoras incluyendo las contingencias por medio de reuniones con AASANA y DGAC.

4.2.1.12 **ACCIÓN:** Divulgar los resultados de la Seguridad Operacional realizada para la implementación de la referida enmienda por medio del encaminamiento oficial para las organizaciones y los sectores involucrados en la implementación de las medidas mitigadoras.

4.3 MODULO 3 – SISTEMAS Y EQUIPOS

Responsable: Dirección Técnica AASANA – ATM/CNS

En vista de los diversos sistemas semi automatizados que participan en la recepción, transmisión, procesamiento y visualización de las informaciones contenidas en un plan de vuelo (FPL) y la naturaleza de las modificaciones previstas con la entrada en vigencia de la referida Enmienda, se hace necesaria, la planificación de acciones que deberán ser iniciadas , en vista a la actualización de los sistemas y la capacitación de los recursos humanos involucrados en todo el proceso de modo que, el nuevo formato de plan de vuelo esté implantado en la FIR La Paz el 15 de noviembre de 2012.

4.3.1.1 **ACCIÓN:** Analizar el contenido de la referida Enmienda, a fin de evaluar el alcance de las adecuaciones, modificaciones que serán implementadas, por medio de reuniones internas con la participación de representantes de la DGAC, AASANA

4.3.1.2 **ACCIÓN:** Identificar los posibles impactos de la implementación del nuevo formato de plan de vuelo, (FPL) a fin de reconocer los sistemas que serán adecuados para la aplicación de la Enmienda, en coordinación con los departamentos correspondientes comprometidos en la implementación de la enmienda 1 de la 15° edición PANS/ATM de la OACI (Doc. 4444) por medio de reuniones.

4.3.1.3 **ACCIÓN:** Elaborar informe con los posibles cambios detectados, a fin de enviar respuesta a la consulta realizada por la Oficina Regional SAM de la OACI,

4.3.1.4 **ACCIÓN:** Evaluar las capacidades actuales y futuras de procesamiento del plan de vuelo (FPL) con respecto al contenido de la Enmienda 1.

4.3.1.5 **ACCIÓN:** Verificar las actualizaciones necesarias en los sistemas, para permitir el desarrollo del mismo, por medio de la elaboración de especificaciones técnicas, requisitos e instrumentos de contratación.

4.3.1.6 **ACCIÓN:** Desarrollar las actualizaciones de los sistemas, a fin de permitir los ensayos de acuerdo al cronograma establecido por la OACI (Fase 1,2,3, 2012) para el funcionamiento del Sistema Nuevo y Actual del plan de vuelo (FPL).

4.3.1.7 **ACCIÓN:** Realizar ensayos entre sistemas con capacidad de procesamiento del nuevo plan de vuelo, (FPL) con el fin de evaluar, las alteraciones de software desarrolladas, permitiendo la ejecución de los ajustes necesarios, por medio de la creación de un modelo patrón para la realización de ensayos y reuniones para la validación.

4.3.1.8 **ACCIÓN:** Definir los pasos de transición, basados en los sistemas con capacidad de procesar el formato actual y el nuevo plan de vuelo,(FPL) publicando las acciones de transición que serán adoptadas para conocimiento de los usuarios, por medio de reuniones con el personal involucrado en la implantación de la enmienda 1

4.3.1.9 **ACCIÓN:**

Verificación de las acciones de transición de acuerdo con lo preestablecido, a fin de realizar la implementación para el nuevo formato del plan de vuelo (FPL) por medio de monitoreo de la aplicación de los pasos acordados y divulgados para la fase de transición

4.3.1.10 **ACCIÓN:** Finalizar el proceso de transición a la implementación de la Enmienda 1 a la 15° Edición al **Doc. 4444** según establecido por la OACI para NOV de 2012, con los sistemas actualizados y ejecutando el nuevo formato del plan de vuelo (FPL)

4.4 MODULO 4 – INSTRUCCIÓN Y ENTRENAMIENTO

Responsable: Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)

El Modulo 4 contempla la elaboración del plan de entrenamiento de los recursos humanos que necesitan conocer y aplicar los conceptos modificados, en especial los controladores de tránsito aéreo y operadores de la Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo (ARO-AIS/AD), encargados de operaciones de vuelo y tripulaciones.

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

Plazo Estipulado – agosto 2011 a marzo 2012

Elaborar el material necesario e Instruir a los funcionarios de las Áreas afectadas, usuarios y a toda la Comunidad aeronáutica en relación a las nuevas reglamentaciones que serán afectadas por la Enmienda 1 a la 15ª Edición del **PANS-ATM de la OACI (Doc. 4444)**.

4.4.1.1 **ACCIÓN:** Presentar las enmiendas elaboradas para el Manual de Procedimientos para los Servicios de Tránsito Aéreo (ATM 003/04) y Reglamentación Aeronáutica Boliviana (RAB), publicar las modificaciones de esas normativas, referentes a la aplicación de la Enmienda 1 al **PANS-ATM de la OACI (Doc.4444)** por medio de reuniones con los usuarios, representantes de los órganos nacionales y demás interesados.

4.4.1.2 **ACCIÓN:** Realizar la capacitación de instructores para aplicar las directrices a la enmienda 1 al PANS –ATM formato plan de vuelo.

4.4.1.3 **ACCIÓN:** Elaborar la programación de seminarios, a fin de publicar las modificaciones en la Reglamentación Aeronáutica Boliviana (RAB), centrado en los aspectos de la fase de transición y las medidas de contingencia en especial al personal de las áreas afectadas **ATM y ARO-AIS/AD** del Estado Plurinacional de Bolivia, elaborando instructivos operacionales para el manejo del formato del actual y nuevo del FPL.

4.4.1.4 **ACCIÓN:** Elaborar cronograma de cursos de capacitación, a fin de difundir las modificaciones al público externo (usuarios, civiles y militares), por medio de grupos de trabajo con el material necesario.

4.4.1.5 **ACCIÓN:** Realizar cursos, a nivel nacional, centrado en los aspectos de la fase de transición y de las medidas de contingencia, para la comunidad aeronáutica en general a fin de capacitar a todos los usuarios internos y externos.

5. DISPOSICIONES FINALES

5.1 De acuerdo a la necesidad operacional, condiciones técnicas y recursos disponibles, las acciones podrán ser desarrollados con antelación a lo planificado.

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

5.3 Los casos no previstos en este Plan de Acción serán sometidos a la apreciación de la Autoridad Aeronáutica (DGAC)

6. REFERENCIAS.



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 (**PANSATM, DOC 4444**). [Montreal], 2008.

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 Sub grupo de Comunicaciones, Navegación y Vigilancia / Gestión del Tránsito Aéreo del **GREPECAS - 2011**

ANEXOS

				PLAN DE ACCIÓN						
DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL AERONÁUTICA CIVIL DE BOLIVIA A				ADMINISTRACIÓN DE AEROPUERTOS Y SERVICIOS AUXILIARES A LA NAVEGACIÓN AÉREA				UNIDAD ATM/SAR	FECHA	22 AGOSTO DE 2011
				IMPLANTACIÓN DEL NUEVO FORMATO DE PLAN DE VUELO ENMIENDA 1 A LA 15ª EDICIÓN DEL DOC. 4444 PANS-ATM						
MODULO 4.1 – REGLAMENTACION										
Actualización de la Reglamentación Nacional afectadas por la Enmienda 1 a la 15ª Edición del Doc. 4444 PANS-ATM										
4.1.1	ITEM	ACTIVIDAD	ACCION	DOC	TAREA	RESPONS	INICIO	FINALIZ	STATUS	
4.1.1.1	Analizar el contenido de la referida Enmienda		Evaluar el impacto en la Reglamentación Aeronáutica Boliviana	RAB	Reuniones internas en la Unidad de Navegación Aérea – DGAC	DGAC	12/09/11	16/09/11	POR INICIAR	
4.1.1.2	Elaborar informe preliminar		Documentar los temas encontrados y orientar los trabajos de actualización de la Reglamentación.	RAB	Descripción de los temas afectados	DGAC	26/09/11	30/09/11	POR INCIAR	
4.1.1.3	Exponer las conclusiones del informe y las acciones a tomar		Orientar las acciones del trabajo	RAB	Reunión con el personal de las áreas involucradas	DGAC	5/10/11	7/10/11	POR INICIAR	
4.1.1.4	Elaborar propuestas de enmienda a la Reglamentación pertinentes		Proponer y elaborar la propuesta de Enmienda a la Reglamentación Aeronáutica Boliviana	RAB	Presentar la propuesta de enmienda a la Reglamentación	DGAC	10/10/11	28/10/11	POR INICIAR	
4.1.1.5	Presentar las propuestas de Enmienda elaboradas		Divulgar y socializar las modificaciones de la Reglamentación Aeronáutica Boliviana en relación a la referida Enmienda	RAB	Reunión con el ANSP	DGAC	31/10/11	4/11/11	POR INCIAR	

ITEM	ACTIVIDAD	ACCION	DOC	TAREA	RESPONS	INICIO	FINALIZ.	STATUS
4.1.1.6	Publicar la Enmienda a la Reglamentación Aeronáutica Boliviana	Actualizar la Reglamentación Aeronáutica Boliviana	RAB	Publicar la Enmienda en la página WEB de la DGAC	DGAC	4/11/11	16/12/11	POR INICIAR
4.1.1.7	Actualizar el Manual de Procedimientos para los Servicios de Tránsito Aéreo, según sea necesario, con relación a las partes afectadas por las Enmiendas a la Reglamentación	Verificar el Manual de Procedimientos para los Servicios de Tránsito Aéreo que puedan contener informaciones afectadas por las modificaciones	ATM/01/03	Reunión de trabajo con representantes del ANSP.	DGAC	31/10/11	4/11/11	POR INICIAR
4.1.1.8	Presentar las propuestas de modificación del Manual de Procedimientos para los Servicios de Tránsito Aéreo en los temas afectados por las propuestas de Enmienda elaboradas	Consolidar las alteraciones que serán llevadas a cabo en el Manual de Procedimientos para los Servicios de Tránsito Aéreo	ATM/01/03	Presentar la propuesta de Enmienda al Manual de Procedimientos para los Servicios de Tránsito Aéreo	DGAC	21/11/11	25/11/11	POR INICIAR
4.1.1.9	Publicar enmienda al Manual de Procedimientos para los Servicios de Tránsito Aéreo pertinentes considerando la fase de transición y concluida la fase de transición	Actualizar el Manual	ATM/01/03	Publicación de las enmiendas propuestas en la WEB de la DGAC, para entrar en vigencia el 15 de noviembre de 2012	DGAC	28/11/11	16/12/11	POR INICIAR
4.1.1.10	Evaluación a las Enmiendas publicadas a la Reglamentación Aeronáutica Boliviana y al Manual de Procedimientos para los Servicios de Tránsito Aéreo.	Seguimiento a las Enmiendas publicadas	RAB y ATM/01/03	Recibir y analizar las necesidades de los usuarios para corregir posibles desviaciones en las Enmiendas publicadas.	DGAC	2/1/12	29/6/12	POR INICIAR

ACTIVIDAD	ACCION	DOC	TAREA	RESPONSABLE	INICIO	FINALIZ.	STATUS
4.3.1.6 Verificar los ensayos de los sistemas de procesamiento del nuevo plan de vuelo	Evaluar de forma anticipada las desviaciones, permitiendo la ejecución de los ajustes necesarios		Reuniones para la validación entre AASANA/DGAC	AASANA/DGAC	1/01/2012	30/06/2012	EN PREPARACION
4.3.1.7 Definición de los pasos de transición basados en los sistemas: a) con capacidad de procesar ambos formatos: el actual y el nuevo, b) con capacidad de procesar el nuevo formato de plan de vuelo	Publicar las acciones de transición que serán adoptadas para conocimiento de los usuarios y demás interesados		Reuniones con los diversos participantes involucrados	AASANA/DGAC	1/01/2012	1/03/2012	EN PREPARACION
4.3.1.8 Conducir las acciones de transición de acuerdo con lo preestablecido	Realizar la transición para el nuevo formato		Monitorear la aplicación de los pasos acordados y divulgados para la fase de transición	AASANA/DGAC	1/03/2012	30/06/2012	EN PREPARACION
4.3.1.9 Verificación de las acciones de transición	Verificación de las implementaciones del nuevo formato		Verificación de los programas involucrados	AASANA/DGAC	30/06/2012	15/11/2012	EN PREPARACION
4.3.1.10 Finalizar el proceso de transición a la implementación de la Enmienda 1 a la 15ª Edición al Doc. 4444	Informe de implementación a las MAEs DGAC, AASANA		Realización del informe final	AASANA/DGAC	15/11/2012	18/11/2012	EN PREPARACION

