



ICAO

**SEVENTH MEETINGS OF THE SAT IMPLEMENTATION MANAGEMENT GROUP (SAT IMG/7)
AND
SAT SAFETY OVERSIGHT GROUP (SAT SOG/7)**

Dakar, 6-10 April 2026

Agenda Item 2: States/ANSP updates

UPDATE ON ADS/CPDLC CAPABILITIES IN THE MONTEVIDEO FIR

(Presented by Uruguay)

SUMMARY	
This working paper presents an update about current Oceanic Operations and AORRA status regarding MONTEVIDEO ORIENTAL and OCEANIC FIR.	
<i>Strategic goals</i>	<i>A-Every Flight is safe and secure</i> <i>C- Aviation Delivers Seamless, Accessible, and Reliable Mobility for All</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Montevideo FIR comprises two oceanic sectors: Oceanic and Montevideo Oriental. These sectors are adjacent to the Atlantico Brazil, Ezeiza and Johannesburg Oceanic FIRs. Within these sectors, as published in the AIP, only Flight Information Service (FIS) and Alert Services are provided, as the airspace is classified as Class G. The designated communication means are VHF frequencies, with telephone coordination available as an alternative.

1.2 At the beginning of this century, a random route airspace known as the AORRA (Atlantic Ocean Random Route Area) was established. Within this airspace, RNP 10 is required, and it is specified that ADS/CPDLC shall be used as the primary means of communication in certain portions of the airspace.

1.3 Attached to this Working Paper are the **Appendix A**, containing the CPDLC Advisory Circular currently available in Spanish only (an English version is planned), **Appendix B** with the 2025 traffic statistics, and **Appendix C** containing relevant AIP information.

2. DISCUSSION

2.1 Uruguay does not have HF communication capability; therefore, in oceanic airspace, ADS/CPDLC constitutes the primary and, in practice, the only mean of communication available. ATC personnel currently provide services within the continental airspace (both upper and lower) within a single sector (Montevideo ACC). In addition, they provide pre-approach services to the BAIRES TMA, handle VFR traffic throughout the national territory, and are also responsible for the oceanic sectors.

2.2 In 2021, an Advisory Circular was issued providing information related to CPDLC operations. At present, the use of CPDLC is not mandatory, and ATS services are provided equally to aircraft with and without CPDLC capability. However, aircraft not equipped with CPDLC must rely exclusively on SATPHONE or on communication relays through adjacent sectors. It is established that CPDLC log-on shall be completed at least 10 minutes prior to entering the FIR.

2.4 Most flights transiting the Uruguayan oceanic airspace correspond to British military aviation operating to and from the South Atlantic. Transfer of control is currently performed verbally between Atlantico Brasil, Montevideo and Ezeiza, as AIDC is not available. Only those flights that establish a connection and are processed by the ATM system are reflected in the statistical data (Appendix B).

2.4 The main challenges identified are:

- a) Limited availability of personnel to staff in the oceanic sectors of the Montevideo FIR
- b) Lack of backup infrastructure to ensure the provision of flight information and alerting services in the event of ADS/CPDLC failure
- c) Not all aircraft operating within the Uruguayan oceanic airspace establish CPDLC log-on
- d) Absence of HF communication capability
- e) AIDC not implemented
- f) The Advisory Circular is available only in Spanish, which may limit its accessibility for the majority of users, who are native English speakers.

2.5 In order to address the challenges identified above, Uruguay may consider the implementation of the following measures:

- a) Strengthening human resource capacity. Uruguay is currently in the process of incorporating additional personnel; however, given the time required for training and qualification, these resources will not be immediately available. Once qualified, they will be assigned to positions in other sectors, thereby progressively freeing up experienced personnel to support the Montevideo FIR oceanic sectors.
- b) Developing and implementing contingency procedures, supported by appropriate backup infrastructure, to ensure continuity of flight information and alerting services in the event of ADS/CPDLC failure, in close collaboration with adjacent centres. The experience and advisory support of the SAT Group would be highly valuable in this regard.
- c) Promoting increased use of CPDLC by encouraging operators to perform log-on procedures, including awareness campaigns and coordination with airspace users and adjacent FIRs, as well as facilitating technical exchanges between ATCOs and pilots on the use of CPDLC and associated onboard procedures, with the assistance of IATA.


- d) Advancing the implementation of AIDC with adjacent ACCs to improve coordination efficiency and reduce reliance on voice communications. Uruguay has been making significant efforts since last year to implement AIDC with Brazil; however, due to limitations of the automated ATM system, full implementation has not yet been achieved.
- e) Publishing an English version of the CPDLC Advisory Circular to ensure wider accessibility and understanding among international airspace users; the English version is expected in the coming weeks

2.7 The implementation of separation minima in this airspace does not present constraints due to its classification as uncontrolled airspace. However, consideration should be given to the publication of procedures to be followed by flight crews during transitions to and from the oceanic sectors of the Montevideo FIR.

3. ACTION BY THE MEETING

3.1 The meeting is invited to take note of the information presented and to support Uruguay, as appropriate, in addressing the challenges associated with the implementation of safe and efficient operations within oceanic airspace.

3.2 The SAT group is invited to consider, as appropriate, encouraging States with more advanced implementation of oceanic air traffic services, as well as the necessary resources (including human resources), to provide assistance and cooperation to those States that do not yet have such capabilities.

	CIRCULAR DE ASESORAMIENTO	CA/UY/ANS/ATM/013
---	---------------------------	-------------------

CA : 013
 FECHA : 17/08/2021
 REVISIÓN : Original

ASUNTO: GUIA PARA IMPLEMENTAR LA COMUNICACIÓN DE ENLACE DE DATOS
 CONTROLADOR-PILOTO CPDLC

Sección A – PROPÓSITO

La presente circular de asesoramiento tiene como objetivo difundir la información principal relacionada con la operatividad de la comunicación de enlace de datos controlador-piloto (CPDLC)

Sección B – ALCANCE

Las CPDLC constituyen un medio de comunicaciones entre el controlador y el piloto mediante el uso de una serie de mensajes para las comunicaciones ATC. Esta aplicación abarca una serie de elementos de mensajes de autorización, información y solicitud que corresponden a la fraseología según Ap. 5 Doc.4444 Comunicaciones por enlace de Datos Controlador-Piloto (CPDLC) serie mensajes.

Es aplicable a todos los responsables de la operación comunicación de enlace de datos controlador-piloto CPDLC.

Sección C –ABREVIATURAS

4DT	4D Trajectory
ACARS	Aircraft Communication Addressing and Reporting System
ADS-C	Automatic Dependent Surveillance – Contract
ATC	Air Traffic Control
ATCO	Air Traffic Controller
ATM	Air Traffic Management ATS Air Traffic Service
CPDLC	Controller Pilot Data Link Communications
FANS	Future Air Navigation System
FIR	Flight Information Region
FL	Flight Level
FMS	Flight Management System ICAO International Civil Aviation Organization
SATCOM	Satellite Communication
TBO	Trajectory Based Operation
VDL	VHF Data Link
VHF	Very High Frequency

	<p>CIRCULAR DE ASESORAMIENTO</p>	<p>CA/UY/ANS/ATM/013</p>
---	---	---------------------------------

Sección D –DEFINICIONES

AUTORIZACIÓN ATC - Autorización para que una aeronave proceda en condiciones especificadas por una unidad de control de tráfico aéreo.

COMUNICACIONES DE ENLACE DE DATOS CONTROLADOR-PILOTO - Un medio de comunicación entre el controlador y el piloto, mediante enlace de datos para comunicaciones ATC.

COMUNICACIONES DE ENLACE DE DATOS - Comunicaciones digitales aire / tierra entre aeronaves y sistemas terrestres.

FANS 1 / A - Sistema del futuro de navegación aérea inicial según lo definido por EUROCAE ED-100A / RTCA DO-258A, o estándares anteriores que definían la capacidad FANS 1 / A.

NOTA: FANS 1 / A generalmente significa que el sistema de enlace de datos de la aeronave, el sistema de la unidad ATS en tierra y la prestación del servicio de comunicaciones están de acuerdo con los estándares. En ciertos casos, se hace una referencia específica FANS 1/A de una aeronave en particular, como sigue:


- a) FANS 1 / A + significa que la aeronave está completamente de acuerdo con los estándares Revisión A, pero incluye monitor de latencia de mensajes; y
- b) FANS 1 / A ADS-C significa que la aeronave cumple con la aplicación ADS-C pero no incluye la aplicación CPDLC.

Sección E- INTRODUCCIÓN

Con el objetivo de poner en funcionamiento el CPDLC en el espacio aéreo oceánico del Estado Uruguayo debería estructurarse un equipo multidisciplinario compuesto por controladores de tráfico aéreo, especialistas ATM, especialistas en comunicaciones, analistas de sistemas y especialistas en gestión de riesgos de seguridad operacional además con participación de la industria aeronáutica y usuarios del espacio aéreo uruguayo.

Siguiendo la filosofía de implementar nuevas tecnologías para mejorar la provisión de servicios ATS y, según lo propuesto por la OACI, se establece la operatividad del CPDLC en el espacio aéreo oceánico uruguayo como un medio adicional para comunicaciones de voz. Los principales objetivos de esta iniciativa son:

- a) Mejorar el nivel de desempeño de la seguridad operacional mitigando la falta de comunicaciones en zonas fuera del alcance VHF, y de comprensión cuando existen problemas por ruido, interferencias, barrera lingüística, entre otros;
- b) Mejorar la eficiencia del sistema de comunicación aire-tierra;

	CIRCULAR DE ASESORAMIENTO	CA/UY/ANS/ATM/013
---	----------------------------------	--------------------------

- c) Reducir la carga de trabajo de los pilotos y controladores de tránsito aéreo, mediante la automatización de acciones e intercambio de mensajes, aumentando así la capacidad del espacio aéreo;
- d) Permitir la carga de información de autorización de ruta mediante mensajes CPDLC directamente en el FMS, minimizando el potencial de errores de entrada de datos cuando se emiten autorizaciones ATC; y
- e) Permitir la implementación de conceptos modernos, como los asociados a Operaciones basadas en trayectoria (TBO) y trayectoria 4D.

Sección F- BENEFICIOS

Los beneficios esperados de esta implementación son significativos y la expectativa es que los usuarios podrán contar con la prestación de un servicio de tráfico aéreo más eficiente y moderno. Sin embargo, es importante enfatizar que inicialmente el uso de CPDLC en el espacio aéreo OCEÁNICO se limitará a situaciones habituales como están definidos hasta la fecha de la publicación (ejemplo: servicio de información y alerta en el espacio Montevideo Océánico y Montevideo Oriental) que no requieren una acción inmediata en el suministro de servicios.

Sección H- IMPLEMENTACIÓN

La operatividad del CPDLC se llevará a cabo en fases para permitir que los ATCO y las tripulaciones de vuelo se adapten gradualmente al sistema. En este sentido, se eligieron tiempos con operaciones que cuenten con mayor personal disponible, y aumentando gradualmente la duración de la operación.

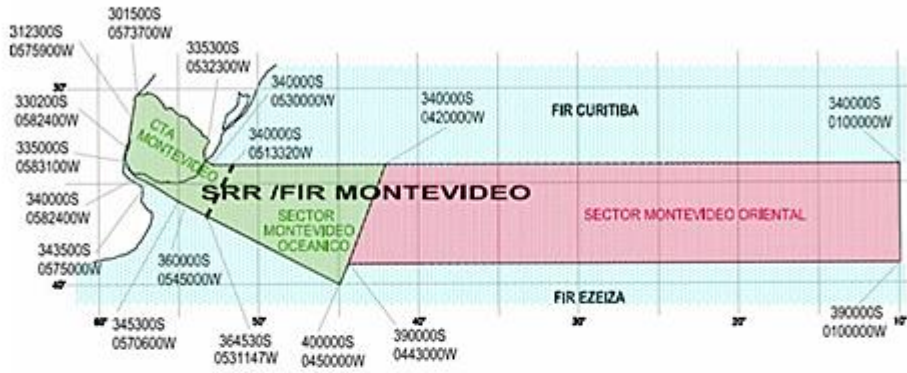
Sección I- APLICACIÓN

Inicialmente, no se podrá exigir el uso de CPDLC en el espacio aéreo uruguayo, debiendo ser utilizado en un ambiente mixto, proporcionándose ATS tanto para aeronaves con capacidad como para aeronaves no capaces de usar CPDLC.

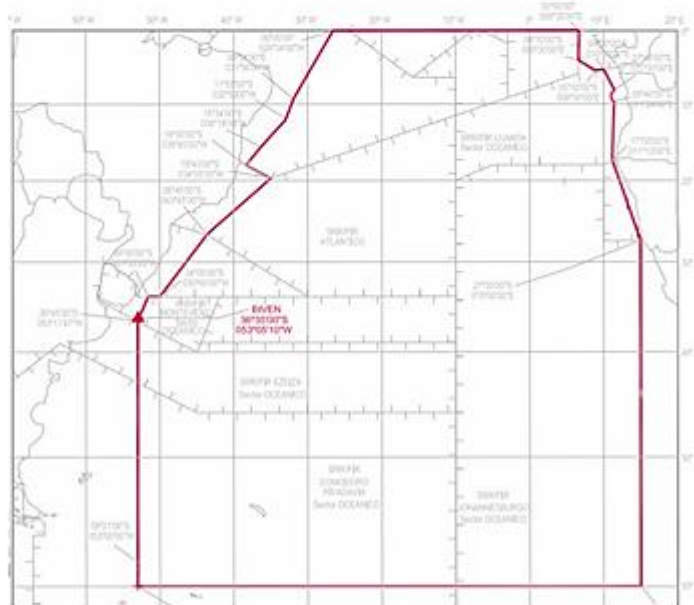
Dado que el medio de comunicación principal en los espacios aéreos Montevideo Océánico y Oriental, será CPDLC, se mantendrán los servicios prestados de acuerdo a la clasificación del espacio aéreo (Información y Alerta).


La operación inicial de CPDLC se aplicará en el espacio aéreo Montevideo Océánico y Montevideo Oriental.

	<p>CIRCULAR DE ASESORAMIENTO</p>	<p>CA/UY/ANS/ATM/013</p>
---	----------------------------------	--------------------------



AORRA - MAPA DE REFERENCIAS GEOGRAFICAS
DELIMITACIÓN DEL ÁREA TOTAL Y PUNTO DE INGRESO Y SALIDA A LA FIR MONTEVIDEO



	CIRCULAR DE ASESORAMIENTO	CA/UY/ANS/ATM/013
---	----------------------------------	--------------------------

El CPDLC mientras dure el periodo de prueba o se disponga otro procedimiento solo se utilizará en el espacio aéreo Montevideo Oceánico y Oriental. En caso de pérdida de contacto de vigilancia con una aeronave, recibirá la provisión de ATS a través de la comunicación de voz, pero la conexión CPDLC no será interrumpida.

El CPDLC se aplicará como un medio complementario a la comunicación de voz y su uso estará restringido a situaciones de rutina que no requieran una acción inmediata en el suministro de servicios de tráfico aéreo. Cualquier situación que requiera respuestas rápidas de cualquiera de las partes será a través de comunicación vía VHF o coordinaciones con servicios de controles adyacentes.

NOTA 1: El CPDLC no se utilizará para vectoración en zona de cobertura.

NOTA 2: Para situaciones de urgencia o emergencia, se utilizará la comunicación por voz, sin embargo, si no hay comunicación de voz, se puede utilizar CPDLC.

Cuando los intentos de establecer comunicación VHF con una aeronave específica resulten infructuosos, el CPDLC se seguirá utilizando para emitir autorizaciones, información, instrucciones de tráfico y como herramienta para restablecer la comunicación vocal bilateral sin perjuicio de la posible adopción de medidas adicionales previstas en la normativa vigente para un evento de falla de comunicación de voz aire-tierra.

El contacto inicial en cambios de dependencia se intentará vía voz, para comprobar la comunicación VHF. Después del contacto inicial, o en caso de no tener contacto de voz se establecerá el enlace vía CPDLC, de acuerdo al procedimiento establecido.

PROCEDIMIENTOS DE INICIO DE SESIÓN


El inicio de sesión CPDLC se realizará:

- a) Aeronaves que salen de aeródromo dentro de la FIR antes de ingresar al sector con servicio CPDLC o;
- b) Aeronaves que ingresan a FIR con servicio CPDLC: al menos 10 minutos antes y a lo sumo 25 minutos antes de ingresar a la FIR.

Sección K- PLAN DE VUELO

Con el fin de hacer posible el uso efectivo de la CPDLC en el espacio aéreo dispuesto, para efectos de completar el ítem 10 del plan de vuelo, relativo a DATA LINK equipos y capacidades, se pueden utilizar códigos J3, J4, J5, J6 o J7.

Se prestará especial atención a la marca de identificación y matrícula de la aeronave que se debe rellenar en los puntos 7 y 18 del plan de vuelo. Si hay discrepancias en la información completa en el plan de vuelo con los de la aeronave que efectivamente realizará el vuelo dará lugar al rechazo automático en la sesión de inicio (log on).

	<p>CIRCULAR DE ASESORAMIENTO</p>	<p>CA/UY/ANS/ATM/013</p>
---	---	---------------------------------

Sección L - PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS DE LA TRIPULACIÓN DE VUELO

Una de las premisas es que las comunicaciones vía CPDLC no deben exceder un tiempo que dificulte la coordinación o tomar acciones tempranas para mantener la separación entre vuelos de aeronaves en el espacio aéreo Oceánico.

De esta forma, es fundamental que las tripulaciones de vuelo estén al tanto de los mensajes de enlace enviados por las dependencias ATS y responderles lo más rápido posible.

Si un mensaje de enlace requiere un análisis más detallado para ser respondido, la tripulación de vuelo enviará un mensaje de ESPERA (Stand by), completando la información con el mensaje correspondiente después del análisis.

Por ejemplo:

- a) La dependencia ATC, para consultar en que menor tiempo o posición un determinado vuelo puede aceptar el nivel, enviará un mensaje UM148: CUÁNDO PUEDE USTED ACEPTAR (FL350).
- b) La tripulación de vuelo, que necesite un análisis adicional para responder a la solicitud, deberá reenviar el mensaje UM1: STANDBY.
- c) Después del análisis, la tripulación de vuelo remitirá la respuesta a la solicitud, por ejemplo: UM67: PODEMOS ACEPTAR (FL350) a la hora (2200).

Sección M- ASPECTOS TÉCNICOS DEL CPDLC

El CPDLC en el espacio aéreo definido será provisto por medio de una infraestructura de comunicaciones operada por la Compañía SITA On Air, a través del ACARS Red por sistemas de enlace de datos FANS 1/ A y FANS 1/A+.

En este contexto, las aeronaves para participar de este nuevo escenario operativo y obtener los beneficios que surjan deberán estar debidamente capacitadas con aviónica de enlace de datos y los CPDLC FANS 1/A o FANS 1/A+.

Documento Referencia

- Manual sobre enlaces de datos para las operaciones mundiales (GOLD) (Doc.10037)
- Gestión del tránsito aéreo (PANS-ATM) (Doc.4444)
- SUPLEMENTO AIP PERU

Fecha	CallSign	AircraftType	FlightType	Origin	Destination
2025.07.01	TOW2231	A332	N	EGYP	FHAW
2025.07.01	TOW2231	A332	N	EGYP	FHAW
2025.07.09	RRR2148	A332	M	EGYP	FHAW
2025.07.11	TOW2232	A332	N	FHAW	EGYP
2025.07.24	TOW2232	A332	N	FHAW	EGYP
2025.07.28	RRR9000	A332	M	EGYP	FHAW
2025.08.05	TOW2231	A332	N	EGYP	FHAW
2025.08.14	TOW2232	A332	N	FHAW	EGYP
2025.08.18	TOW2230	A332	N	FHAW	EGYP
2025.08.19	RRR9000	A332	M	EGYP	SUMU
2025.08.21	RRR9001	A332	M	SUMU	EGYP
2025.08.29	TOW2232	A332	N	FHAW	EGYP
2025.08.30	TOW2233	A332	N	EGYP	FHAW
2025.09.01	TOW2230	A332	N	FHAW	EGYP
2025.09.11	RRR9000	A400	X	EGYP	SUMU
2025.09.11	RRR9001	A400	M	SUMU	EGYP
2025.09.14	RRR9000	A400	M	EGYP	SUMU
2025.09.14	RRR9001	A400	M	SUMU	EGYP
2025.09.27	TOW2232	A332	N	FHAW	EGYP
2025.09.27	RRR2141	A332	M	EGYP	FHAW
2025.09.29	RRR2140	A332	M	FHAW	EGYP
2025.10.02	TOW2232	A332	N	FHAW	EGYP
2025.10.06	TOW2230	A332	N	FHAW	EGYP
2025.10.07	RRR2880	A332	M	EGYP	FHAW
2025.10.10	TOW2233	A332	N	EGYP	FHAW
2025.10.16	TOW2232	A332	N	FHAW	EGYP
2025.10.17	TOW2233	A332	N	EGYP	FHAW
2025.10.20	TOW2230	A332	N	FHAW	EGYP
2025.10.23	TOW2232	A332	N	FHAW	EGYP
2025.10.28	TOW2231	A332	N	EGYP	FHAW
2025.11.01	TOW2233	A332	N	EGYP	FHAW
2025.11.05	TOW2231	A332	N	EGYP	FHAW
2025.11.07	TOW2232	A332	N	FHAW	EGYP
2025.11.10	TOW2230	A332	N	FHAW	EGYP
2025.11.14	TOW2233	A332	N	EGYP	FHAW
2025.11.17	TOW2230	A332	N	FHAW	EGYP
2025.11.18	TOW2231	A332	N	EGYP	FHAW
2025.11.19	RRR2138	A332	M	FHAW	EGYP
2025.11.25	TOW2231	A332	N	EGYP	FHAW
2025.11.27	TOW2232	A332	N	FHAW	EGYP
2025.12.02	TOW2231	A332	N	EGYP	FHAW
2025.12.06	TOW2233	A332	N	EGYP	FHAW
2025.12.16	TOW2231	A332	N	EGYP	FHAW

Appendix C

ENR 3.2-16
04 NOV 2021

AIP
URUGUAY

✦ ENR 3.2 AREA NAVIGATION ROUTES (RNAV)

1. Atlantic Ocean random routing RNAV area (AORRA)

1.1 DESCRIPTION OF AORRA AIRSPACE

- 1.1.1 The airspace between FL 290 and FL 410 inclusive shall be designated as **AORRA** within the Atlántico, Comodoro Rivadavia, Ezeiza, Johannesburg Oceanic, Luanda Oceanic and Montevideo FIRs, limited by:

Line joining the following coordinates:	
60° 00' 00" S	015° 00' 00" E
27° 30' 00" S	015° 00' 00" E
17° 30' 00" S	011° 13' 00" E
09° 40' 00" S	011° 24' 00" E
Then an arc segment of 120 NM centered over Luanda VOR to the position:	
07° 48' 00" S	011° 30' 00" E
Then straight lines to each of the following co-ordinates:	
05° 20' 00" S	010° 00' 00" E
05° 30' 00" S	008° 50' 00" E
04° 10' 00" S	006° 35' 00" E
05° 52' 00" S	006° 35' 00" E
12° 00' 00" S	010° 00' 00" W
19° 43' 00" S	034° 55' 00" W
26° 45' 00" S	043° 45' 00" W
34° 00' 00" S	050° 00' 00" W
34° 00' 00" S	051° 33' 20" W
36° 45' 30" S	053° 11' 47" W
58° 21' 06" S	053° 00' 00" W
60° 00' 00" S	053° 00' 00" W
Then to:	
60° 00' 00" S	015° 00' 00" E
✦ (See ENR 3.2-19 AORRA – GEOGRAPHICAL REFERENCE MAP).	

- 1.1.2 Those flights operating within AORRA in Montevideo FIR shall enter and exit via the gate:
BIVEN 36° 35' 00" S 053° 05' 10" W
- 1.1.3 Aircraft may track via a flight plan preferred track between these gates. Prior to entering or after exiting the AORRA at a particular gate, aircraft are to comply with the ATS routes associated with that particular entry or exit point or as instructed by ATC, and are required to flight plan accordingly.

AIP
URUGUAY

ENR 3.2-17
25 DEC 2025

1.2 AUTOMATIC DEPENDENT SURVEILLANCE AND CONTROLLED PILOT DATA LINK COMMUNICATION (ADS/CPDLC)

1.2.1 ADS/CPDLC will be utilized in AORRA airspace by suitably equipped service providers to provide an ATS service to aircraft able to take advantage of this form of communication. Operators are to note that in some sectors of the random routing airspace, ADS/CPDLC is the primary form of communication, in accordance with the provisions of Advisory Circular CA/UY/ANS/ATM/013.

1.2.2 The logon address is SUEO.

1.3 REQUIRED NAVIGATION PERFORMANCE (RNP 10) PROCEDURES FOR AIRCRAFT OPERATIONS WITHIN AORRA

1.3.1 Only those aircraft certified for RNP 10 operations shall operate within the AORRA.

1.3.2 No aircraft shall flight plan to operate in the AORRA airspace unless it is RNP 10 certified to operate in this airspace by the State of Registry or the State of operator, as the case may be, except in the following circumstances:

- a) The aircraft is being initially delivered to the State of Registry or the State of the operator.
- b) The aircraft is certified but experience navigation degradation and is being flown back to base or to a maintenance facility for repairs.
- c) The aircraft is engaged on a humanitarian or mercy flight.
- d) State aircraft.

1.4 APPROVAL OF AIRWORTHINESS/OPERATIONS

1.4.1 RNP 10 Approval – The operators operating or intending to operate in AORRA shall obtain RNP 10 approval from the State's registry or States operator as appropriate and which user complies with the following conditions:

- a) The aircraft satisfies specifications of "Minimum aircraft system performance specifications" (MASPS) of the State's registry.
- b) The aircraft is operated under the conditions indicated in the RNP 10 operational approval issued by the user's State.

1.5 FLIGHT PLANS

1.5.1 When it is intended to operate an aircraft in AORRA airspace, RNP 10 compliance shall be indicated by placing an "R" in box 10 of the flight plan form.

1.5.2 Flight plans shall contain entry and exit point to AORRA and time estimated for every 5° of longitude.

ENR 3.2-18
25 DEC 2025

AIP
URUGUAY

1.5.3 In the case of repetitive flight plans RNP 10 compliance shall be indicated by placing an "R" in box Q of the RPL, regardless of the required level, as follows: EQPT/R.

1.5.4 Those operators operating under circumstances stipulated in paragraph 1.3.2 shall insert STS/NON RNP 10 in field 18 of the ICAO FPL form.

1.6 OPERATIONAL PROCEDURES BEFORE ENTERING TO AORRA AIRSPACE

1.6.1 Before entering the AORRA airspace the pilot-in-command of an aircraft RNP 10 certified, shall verify that the required equipment to fly within AORRA is operating normally and also verify with the greatest possible accuracy the position of the aircraft through external air navigation aids.

1.6.2 If any equipment is not operating normally, the pilot should notify ATC before entering the AORRA airspace.

1.6.3 Whilst operating within the defined area of the AORRA, flight levels will comply with the table of cruising levels as reflected in ICAO Annex 2 "Air Rules", Appendix 3 (b). No RVSM operations are envisaged within the AORRA until further notice.

1.6.4 RVSM transition procedures should be taken into consideration from/to RVSM airspace in the FIR where RVSM transition areas are defined.

1.7 OPERATIONAL PROCEDURES AFTER ENTERING THE AORRA AIRSPACE

1.7.1 General procedures

1.7.1.1 If an aircraft cannot continue the flight in compliance with the ATC and/or cannot maintain the precision required for the specified navigation performance in the airspace, ATC is to be advised immediately.

1.7.2 Position report shall be required for ATC at entry/exit gate:

05° E
10° E
00° E/W
05° W
10° W
15° W
20° W
25° W
30° W
35° W
40° W
45° W
50° W

As well as any other position required by ATC.

AORR - GEOGRAPHIC REFERENCE MAP

LIMITS OF THE TOTAL AREA AND MONTEVIDEO FIR ENTRY AND EXIT POINT

