SAM/IG/5-NE/16
19/04/10

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina Regional Sudamericana

QUINTO TALLER/REUNIÓN DEL GRUPO DE IMPLANTACIÓN SAM (SAM/IG/5)
PROYECTO REGIONAL RLA/06/901

Lima, Perú, 10 al 14 de mayo de 2010

Cuestión 7 del Orden del Día: **Implantación operacional de nuevos sistemas automatizados de ATM e integración de los existentes**

IMPLANTACION DEL NUEVO FORMATO DE PLAN DE VUELO EN LA REGION SAM

(Presentada por la Secretaría)

Resumen

Esta nota de estudio presenta información sobre la situación actual y prevista para la implantación del nuevo formato de plan de vuelo (Enmienda 1 a la 15ª Edición del PANS/ATM - Documento 4444 de la OACI).

Referencias:

- Enmienda 1 a la 15ª Edición del PANS/ATM – Doc 4444 (carta a los Estados de la OACI AN13/2.1-08/50 25 de junio de 2008);
- Directrices para la incorporación de la información del plan de vuelo conforme a la Enmienda 1, PANS/ATM – Doc 4444, 15ª Edición (carta de la OACI a los Estados AN 13/2.1-09/9 del 6 de febrero del 2009;
- Informe de la reunión SAM/IG/4 (Lima, Perú, 19-23 de octubre de 2009);
- Informe de la reunión CNS/ATM/SG/1 del GREPECAS (Lima, Perú, 15-19 de marzo 2010); y
- Estrategia para la implantación de la Enmienda 1 a la 15ª Edición del PANS/ ATM – Doc 4444, en las Regiones CAR/SAM.

Objetivo estratégico de la OACI:	*D - Eficiencia*

1. Introducción

1.1 La Enmienda 1 a 15ª Edición del PANS/ATM – Doc 4444, se publicó el 25 de junio de 2008 a través de la carta a los Estados de la OACI AN13/2.1-08/50. La enmienda que se presenta como **Apéndice A** de esta nota de estudio presenta cambios considerable en la casilla 10 y 18 del actual formato de plan de vuelo.

1.2 La Enmienda 1 al PANS-ATM se produce, principalmente, para actualizar el formato del modelo de plan de vuelo de la OACI para cumplir con las necesidades de aeronaves con capacidades avanzadas y con los requerimientos desarrollados de sistemas automatizados de gestión del tránsito aéreo (ATM).

1.3 Aun cuando se publicó la Enmienda 1, el Documento 4444 mantiene sin cambio toda la información relacionada con el formato de plan de vuelo hasta la aplicación del nuevo formato, el 15 de noviembre del 2012.

1.4 En vista de la magnitud de los cambios en el formato de plan de vuelo, se hace necesario la inmediata preparación con el fin de que el 15 de noviembre de 2012 el nuevo formato de plan de vuelo esté implantado en todo los Estados del mundo.

1.5 La implantación del nuevo formato amerita un cambio en los sistemas que intervienen en el proceso de un plan de vuelo, así como de un periodo de transición en donde funcione el plan de vuelo nuevo y actual hasta la entrada en funcionamiento de solamente el nuevo plan de vuelo.

1.6 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.

1.7 La reunión GREPECAS/15, en referencia a la implantación de la Enmienda, formuló la Conclusión 15/35 - *Implantación del nuevo modelo de plan de vuelo de la OACI,* con el fin de que se elaborara una estrategia regional para la transición al nuevo modelo de plan de vuelo en las Regiones CAR/SAM.

1.8 La OACI, con el fin de apoyar a los Estados en la fase de transición al nuevo formato de plan de vuelo, elaboró unas directrices para la incorporación de la información del plan de vuelo conforme a la Enmienda 1 a la 15ª Edición del PANS/ATM – Doc 4444. Estas directrices están contenidas en la carta a los Estados por la OACI AN 13/2.1-09/9 del 6 de febrero del 2009, copia de la carta se presenta como **Apéndice B** de esta nota de estudio.

1.9 Estas directrices se han elaborado con el fin de facilitar a los usuarios del especio aéreo y a los proveedores de servicios de navegación aérea la utilización simultánea de la información actual y nueva de los sistemas de procesamiento de datos de vuelo durante el período de transición.

1.10 Como seguimiento a la Conclusión 15/35 del GREPECAS y tomando en cuenta las directrices de la OACI, en la Región SAM se elaboró una estrategia para la implantación de la Enmienda 1 a la 15ª Edición del Doc 4444, la cual fue revisada y aprobada durante la Reunión SAM/IG/4.

1.11 La reunión SAM /IG/4, con el fin de que se iniciara el proceso de implantación del nuevo formato, formuló la Conclusión SAM/IG/4-11 - *Plan de Acción para la implantación de la Enmienda 1 al Doc. 4444*, con el fin de que los Estados de la Región SAM elaboraran planes de acción para la implantación de la enmienda.

2. **Análisis**

Estrategia regional para la implantación de la Enmienda 1 al PANS/ATM

2.1 La estrategia para la implantación de la Enmienda 1 al PANS/ATM fue presentada en la primera reunión del Subgrupo CNS/ATM, celebrada en Lima del 15 al 19 de marzo del 2010, para su aplicación de las Regiones CAR/SAM.

2.2 El Subgrupo revisó y aprobó la estrategia, a efecto que se implantara en las Regiones CAR/SAM, formulando a este respecto el Proyecto de Conclusión CNS/ATM/1-8 - *Implantación del nuevo formato de plan de vuelo en las Regiones CAR/SAM*. La estrategia CAR/SAM para la implantación de la enmienda se presenta como **Apéndice C** de esta nota de estudio.

Planes de acción nacionales para la implantación de la Enmienda 1 al PANS/ATM

2.3 Los Estados de la Región SAM, como seguimiento a la Conclusión SAM/IG/4-11, debían elaborar planes de acción para la implantación de la enmienda en base a la estrategia a probada durante la SAM/IG/4 para el 30 de marzo del 2010.

2.4 Para la fecha indicada, la Oficina Regional SAM recibió un Plan de Acción elaborado por Uruguay y una carta de Brasil pidiendo una extensión para la elaboración del plan de acción. A este respecto, la Oficina Regional de la OACI envió la carta SA110 de fecha 31 de marzo de 2010 extendiendo la fecha hasta el 30 de abril de 2010. En la carta se indicaba que, para la elaboración del plan de acción, se utilizara la estrategia aprobada en la primera reunión del Subgrupo CNS/ATM. Se espera que durante la reunión SAM/IG/5 los Estados de la Región presenten sus plan de acción iníciales.

Nominación de punto focal para la coordinación de la implantación de la Enmienda 1 del PANS –ATM

2.5 Con el fin de poder implantar en forma coordinada el nuevo formato de plan de vuelo en la Región SAM, es necesario que los Estados nominen una persona como punto focal, esta persona coordinará con la OACI y los otros puntos focales nominados en la Región, la implantación del nuevo formato durante la fase de transición. A este respecto, la Oficina Regional SAM de la OACI envió la carta SA224 de fecha 14 de abril de 2010 a todos los Estados de la Región SAM, solicitando el envío a esta Oficina del nombre del punto focal antes del 7 de mayo de 2010. En el **Apéndice D** de esta nota de estudio figura la lista de puntos focales que se ha recibido en la Oficina Regional.

2.6 Asimismo, los Estados deberían implantar un comité a nivel nacional conformado por proveedores de los servicios de navegación aérea y los usuarios, a efecto de coordinar las labores de implantación del nuevo formato a través de reuniones de coordinación.

Análisis del impacto de la Enmienda 1 al PANS/ATM en los sistemas automatizados

2.7 Antes de implantar el nuevo formato de plan de vuelo, es necesario que cada Estado de la Región SAM realice un análisis sobre el posible impacto de la implantación de la Enmienda 1 al PANS/ATM en los sistemas automatizados que intervienen en el proceso de un plan de vuelo. A este respecto, el **Apéndice E** de esta nota de estudio presenta una tabla en la cual se indican todos los cambios previstos en las casillas 10 y 18 del nuevo formato de plan de vuelo y un análisis inicial de su impacto en los posibles equipos que intervienen en el proceso de un plan de vuelo, como son el sistema AFTN, el sistema repetitivo de plan de vuelo, el procesador de plan de vuelo, el impresor de cintas de vuelo, el sistema de procesamiento de datos radar y el sistema de presentación de planes de vuelo. Los mensajes de plan de vuelo afectados con el nuevo formato de plan de vuelo (casillas 10 y 18) son el FPL, ALR y CPL.

2.8 La Reunión debería analizar dicha tabla y, si la considera apropiada, la misma sería utilizada por los Estados de la Región SAM para analizar el impacto del nuevo formato de plan de vuelo en los sistemas automatizados involucrados en el proceso de un plan de vuelo.

2.9 Los Estados, una vez completado este análisis, estarían en conocimiento de los cambios a realizar para la implantación el nuevo formato. Se espera que los Estados de la Región presenten el resultado del análisis del impacto de la Enmienda 1 a los sistemas automatizados para finales de agosto de 2010.

Seminario/Taller para la implantación de la Enmienda 1 a la 15ª Edición del Documento 4444

2.10 Para apoyar a los Estados de la Región SAM en la implantación del nuevo formato de plan de vuelo, se tiene prevista la realización de un seminario/taller del 13 al 15 de septiembre de 2010 en Lima, Perú. El seminario tendrá como propósito dar a conocer los aspectos involucrados en la implantación de la Enmienda 1 al PANS/ATM, formular orientaciones para analizar el impacto de la implantación de la Enmienda en los sistemas automatizados, analizar los estudios iniciales realizados en la Región SAM y otras regiones de la OACI al respecto, analizar los aspectos contemplados para la conversión de las casillas 10 y 18 del nuevo plan al plan actual, revisar el plan de acción regional para la implantación de la enmienda y formular acciones y recomendaciones para la implantación del plan de acción.

2.11 Para la asistencia al seminario/taller, el Proyecto RLA/06/901 tiene previsto el pago de dos becas por cada Estado miembro del Proyecto. A este respecto, se espera que cada Estado nomine dos candidatos que estén involucrados en el proceso de implantación del nuevo formato de plan de vuelo, sugiriéndose que uno sea de la parte operativa y otro de la parte técnica.

2.12 Adicionalmente, en la Región SAM, la OACI aprobó la implantación de un Proyecto Especial de Ejecución (SIP) con el fin de apoyar a los Estados de la Región en el análisis del impacto del nuevo formato de plan de vuelo en los sistemas automatizados, el cual contempla el apoyo al seminario/taller y visitas a algunos Estados de la Región que tienen sistemas automatizados por parte de un experto en sistemas de automatización involucrado en el proceso de un plan de vuelo. Los Estados que no son parte del proyecto RLA/06/901 financiarán su participación de acuerdo a los procedimientos internos de cada Estado.

Conversión de las casillas 10 y 18 del nuevo plan al plan actual durante el periodo de transición

2.13 Una vez analizado el impacto de la implantación del nuevo formato en los sistemas automatizados que intervienen en el proceso del plan de vuelo, se deberá proceder a la implantación de los cambios necesarios a cada uno de los sistemas afectados. Asimismo, se deberán analizar las actividades necesarias para que, durante el periodo de transición, operen tanto el plan de vuelo actual como el nuevo plan.

2.14 El Apéndice B de esta nota de estudio presenta los aspectos a considerar para la conversión de los aspectos a contemplados en las casillas 10 y 18 del nuevo formato de plan de vuelo al formato actual de plan de vuelo, con el fin de que durante el periodo de transición puedan operar ambos plan de vuelos. El periodo de transición considerado para las Regiones CAR/SAM para que opere el nuevo y actual plan de vuelo, inicia el 1 de julio del 2012 y culmina el 15 de noviembre del 2012. Después del 15 de noviembre del 2012, operará solamente el nuevo plan de vuelo.

Plan de acción para la implantación de la Enmienda 1 a la 15ª Edición del PANS/ATM-Doc 4444

2.15 Como **Apéndice F** de esta nota de estudio se presenta un plan de acción inicial para el seguimiento de la implantación regional del nuevo formato de plan de vuelo, el cual está alineado con la estrategia CAR/SAM aprobado en la primera reunión del Subgrupo CNS/ATM. La Reunión debería analizar el plan de acción presentado para su posible aprobación.

2.16 Adicionalmente, es importante señalar que la sede de la OACI ha desarrollado un sitio web llamado Sistema de Seguimiento de la Aplicación de los Planes de Vuelo (FITS), donde se registra el estado de implementación de las nuevas disposiciones en todas las regiones de información de vuelo (FIR). En este sitio web se publica información relacionada con el tema y se incluyen asuntos relativos a la implementación, los cuales están disponibles para que los puntos de focales designados por los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales intercambien información en la materia.

3. Acción sugerida

3.1 Se invita a la Reunión a:

a) tomar nota de la información presentada en la nota de estudio y en los Apéndices A, B y C, a efecto de conocer la Enmienda 1 del PANS/ATM, las directrices para la operación del nuevo plan de vuelo durante la fase de transición y la estrategia adoptada en las Regiones CAR/SAM para la implantación de la Enmienda 1;

b) revisar los planes de acción para la implantación de la Enmienda 1 preparados por los Estados de la Región SAM como seguimiento a la Conclusión SAM/IG/4-8;

c) revisar la lista de puntos focales presente en el Apéndice D y, si aún no lo han hecho, instar a sus autoridades aeronáuticas a nominar puntos focales, así como a la implantación de comité nacionales para la implantación de la Enmienda 1 al PANS/ATM;

d) revisar y, de ser el caso, aprobar para su utilización por los Estados SAM la tabla presente en el Apéndice E que muestra un análisis inicial del impacto de la implantación del nuevo formato de plan de vuelo en los sistemas automatizados involucrados en el proceso del plan de vuelo;

e) analizar el impacto de la implantación del nuevo formato en los sistemas automatizados y presentar su resultado a la Oficina Regional SAM de la OACI a finales de agosto del 2010;

f) asistir al seminario/taller para la implantación de la Enmienda 1 de la 15ª Edición del PANS/ATM, que se celebrará en Lima del 13 al 15 de septiembre del 2010;

g) revisar, para su aprobación, el plan de acción para el seguimiento de la implantación a nivel regional de la Enmienda 1 al PANS/ATM; y

h) analizar otras consideraciones al respecto que la Reunión considere necesario.

- - - - - - -

International Civil Aviation Organization | Organisation de l'aviation civile internationale | Organización de Aviación Civil Internacional | Международная организация гражданской авиации | منظمة الطيران المدني الدولي | 国际民用航空组织

Tel.: +1 514-954-6711

Ref.: AN 13/2.1-08/50 25 de junio de 2008

Asunto: Aprobación de la Enmienda 1 de los PANS-ATM

Tramitación: a) Aplicación de la enmienda a partir del 15 de noviembre de 2012; b) Publicación de las diferencias existentes al 15 de noviembre de 2012

Señor/Señora:

1. Tengo el honor de comunicarle que la Comisión de Aeronavegación, actuando por delegación de poderes, en las sesiones primera y segunda de su 177º período de sesiones, celebradas los días 22 y 24 de enero de 2008, aprobó la Enmienda 1 de los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo,* 15ª edición (PANS-ATM, Doc 4444) para que sea aplicable a partir del 15 de noviembre de 2012. El Presidente del Consejo, en nombre de dicho órgano y de conformidad con el procedimiento establecido, aprobó la enmienda el 27 de mayo de 2008.

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

3. En el sitio web ICAO-NET (www.icao.int/icaonet) podrá consultarse la edición provisional de la enmienda, la cual aparece adjunta a la versión electrónica de esta comunicación. La edición provisional proporcionada contiene el texto aprobado por el Consejo, aunque siguen pendientes las páginas sustitutivas de los PANS-ATM en las que se incorporará la enmienda. Señalo a su atención que la enmienda adjunta consiste únicamente en un cambio en el modelo del plan de vuelo de la OACI, relacionado con los mensajes y procedimientos ATS, y tiene como fecha de aplicación el 15 de noviembre de 2012. Dado que el plan de vuelo de la OACI actual seguirá utilizándose en el período de transición, se considera prematuro que la OACI distribuya el ejemplar de cubierta azul con las páginas sustitutivas correspondientes a la enmienda. En consecuencia, estas páginas se distribuirán en octubre de 2012.

S08-2578

999 University Street
Montréal, Quebec
Canada H3C 5H7

Tel.: +1 514-954-8219
Fax: +1 514-954-6077

E-mail: icaohq@icao.int
www.icao.int

Entre tanto, posiblemente le convenga utilizar la enmienda contenida en esta comunicación para empezar la actualización de sus sistemas de procesamiento de datos de vuelo con el objeto de cumplir los nuevos requisitos que se aplicarán en 2012.

4. De conformidad con la decisión del 26º período de sesiones de la Asamblea, me complace señalar a su atención la costumbre ya establecida en la Organización de proporcionar documentación a los Estados que la soliciten. A este respecto, deseo remitirle al sitio web ICAO-NET (www.icao.int/icaonet), donde podrá acceder a toda la documentación pertinente. Ya no se sigue la práctica de enviar ejemplares impresos de dicha documentación.

5. El Consejo invita a su Gobierno a que ponga en práctica las disposiciones de los PANS-ATM modificados. A este respecto, me permito señalar a su atención la decisión del Consejo, de fecha 1 de octubre de 1973, de suspender la publicación de diferencias en suplementos de los documentos PANS y, en su lugar, pedir a los Estados que publiquen listas actualizadas de las diferencias importantes respecto a los PANS en sus publicaciones de información aeronáutica (AIP).

6. Me permito, por lo tanto, invitar a su Gobierno a reproducir en sus AIP una lista de todas las diferencias importantes que puedan existir al 15 de noviembre de 2012 entre las disposiciones modificadas de los PANS-ATM y los reglamentos y métodos de su país.

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

Taïeb Chérif
Secretario General

Adjunto:
Enmienda del Preámbulo de los PANS-ATM

ADJUNTO a la comunicación AN 13/2.1-08/50

ENMIENDA DEL PREÁMBULO DE LOS PANS-ATM, 15ª EDICIÓN

Añádase lo siguiente al final de la Tabla A:

Enmienda	***Origen***	***Tema***	***Aprobada*** ***Aplicable***
1	Grupo de estudio sobre planes de vuelo (FPLSG)	Actualización del modelo del plan de vuelo de la OACI.	27 de mayo de 2008 15 de noviembre de 2012

— FIN —

ENMIENDA NÚM. 1

DE LOS

PROCEDIMIENTOS
PARA LOS
SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO

(Doc 4444)

EDICIÓN PROVISIONAL

El texto de la Enmienda núm. 1 de los PANS-ATM (Doc 4444) fue aprobado por el Presidente del Consejo de la OACI en nombre de ese órgano el **27 de mayo de 2008** para que se aplique a partir del **15 de noviembre de 2012**. Esta edición provisional se distribuye para facilitar la aplicación de la enmienda por los Estados (Véase la comunicación AN 13/2.1-08/50). Se espera que las páginas sustitutivas que incorporan la Enmienda núm. 1 sean distribuidas en octubre de 2012.

MAYO DE 2008

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

PROPUESTA DE ENMIENDA
DE LOS *PROCEDIMIENTOS PARA LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA — GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO (PANS-ATM, DOC 4444)*

NOTAS SOBRE LA PRESENTACIÓN DE LA PROPUESTA DE ENMIENDA

El texto de la enmienda se presenta de modo que el texto que ha de suprimirse aparece tachado y el texto nuevo se destaca con sombreado, como se ilustra a continuación:

1.	~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado~~	texto que ha de suprimirse
2.	el nuevo texto que ha de insertarse se destaca con sombreado	nuevo texto que ha de insertarse
3.	~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado~~y a continuación aparece el nuevo texto que se destaca con sombreado	nuevo texto que ha de sustituir al actual

***PROCEDIMIENTOS PARA LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA — GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO* (PANS-ATM, DOC 4444)**

. . .

CAPÍTULO 4. DISPOSICIONES GENERALES PARA LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

. . .

4.4 PLAN DE VUELO

4.4.1 Formulario de plan de vuelo

Nota.— Los procedimientos para la utilización de planes de vuelo repetitivos figuran en el Capítulo 16, Sección 16.4.

. . .

4.4.1.3 Los explotadores y las dependencias de los servicios de tránsito aéreo ~~observarán~~deberían observar:

a) las instrucciones para llenar los formularios de plan de vuelo y los de las listas de planes de vuelo repetitivos que figuran en el Apéndice 2~~.~~; y

b) toda restricción que se determine en las publicaciones de información aeronáutica (AIP).

Nota 1.— La no observancia de las disposiciones del Apéndice 2 o de cualquier restricción determinada en las AIP pertinentes, puede ocasionar que los datos se rechacen, se procesen de manera incorrecta o se pierdan.

Nota 2.— Las instrucciones para completar el formulario de plan de vuelo dadas en el Apéndice 2 pueden imprimirse en el dorso de la tapa del bloque de formularios, o exhibirse en las salas donde se dan las instrucciones de última hora (exposiciones verbales).

. . .

4.4.2 Presentación del plan de vuelo

4.4.2.1 ANTES DE LA SALIDA

4.4.2.1.1 Los planes de vuelo no se presentarán con más de 120 horas de anticipación respecto de la hora prevista de fuera calzos de un vuelo.

4.4.2.1.~~1~~2 Excepto cuando se hayan hecho otros arreglos para la presentación de planes de vuelo repetitivos, la presentación de plan de vuelo antes de la salida debería hacerse a la oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo en el aeródromo de salida. Si no hay tal oficina en el aeródromo de salida, el plan de vuelo debería transmitirse a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo designada para servir al aeródromo de salida.

4.4.2.1.~~2~~3 En el caso de que haya una demora de más de 30 minutos respecto a la hora prevista de fuera calzos, para un vuelo controlado, o de una hora para un vuelo no controlado para el que se haya presentado un plan de vuelo, el plan de vuelo debería enmendarse, o debería presentarse un nuevo plan de vuelo cancelando el antiguo, según proceda.

CAPÍTULO 11. MENSAJES DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

. . .

11.4 TIPOS DE MENSAJES Y SU APLICACIÓN

. . .

11.4.2 Mensajes de movimiento y de control

. . .

11.4.2.2 MENSAJES DE MOVIMIENTO

. . .

11.4.2.2.2 *MENSAJES DE PLAN DE VUELO PRESENTADO (FPL)*

Nota.— En el Apéndice 2 figuran instrucciones sobre la transmisión de mensajes FPL .

. . .

11.4.2.2.2.5 ~~Normalmente, los mensajes FPL se transmitirán inmediatamente después de la presentación del plan de vuelo. No obstante, si se hubiera presentado un plan de vuelo con más de 24 horas de anticipación con respecto a la hora prevista de fuera calzos del vuelo al cual se refiere, este plan de vuelo se mantendrá en suspenso hasta un máximo de 24 horas antes de que comience el vuelo para evitar la necesidad de insertar un grupo fecha en este plan de vuelo. Además, si se presentara con anticipación un plan de vuelo y se aplicaran las disposiciones de 11.4.2.2.2.2 b) o e) o 11.4.2.2.2.3, la transmisión del mensaje FPL podría aplazarse hasta una hora antes de la hora prevista de fuera calzos, siempre que esto permita que cada dependencia de los servicios de tránsito aéreo interesada reciba la información por lo menos 30 minutos antes de la hora en que se espera que la aeronave entre en su área de responsabilidad.~~ Los mensajes FPL deberían transmitirse inmediatamente después de la presentación del plan de vuelo. Si un plan de vuelo se presenta con más de 24 horas de anticipación con respecto a la hora prevista de fuera calzos del vuelo al cual se refiere, la fecha de salida del vuelo se insertará en la casilla 18 del plan de vuelo.

. . .

11.4.2.2.4 *MENSAJES DE MODIFICACIÓN (CHG)*

Cuando haya de efectuarse un cambio de los datos básicos de plan de vuelo de los FPL o RPL transmitidos anteriormente, se transmitirá un mensaje CHG. El mensaje CHG se enviará a todos los destinatarios de datos básicos de plan de vuelo que estén afectados por el cambio. Los datos pertinentes del plan de vuelo básico modificado se proporcionarán a las entidades afectadas que no los hayan recibido previamente.

Nota.— Véase en 11.4.2.3.4 lo referente a la notificación de un cambio de datos de coordinación de los mensajes de plan de vuelo actualizado o de estimación transmitidos anteriormente.

. . .

APÉNDICE 2. PLAN DE VUELO

. . .

2. Instrucciones para completar el formulario de plan de vuelo

. . .

2.2 Instrucciones para la inserción de los datos ATS

Complétense las casillas 7 a 18 como se indica a continuación.

Complétese también la casilla 19 como se indica a continuación, cuando lo requiera la autoridad ATS competente o cuando se considere necesario.

Nota 1.— Los números de las casillas del formulario no son ~~consecutivas~~consecutivos, ya que corresponden a los números de ~~las Secciones Tipo~~los Tipos de campo de los mensajes ATS.

Nota 2.— Los sistemas de datos de los servicios de tránsito aéreo pueden imponer restricciones de comunicación o procesamiento en cuanto a la información de los planes de vuelo presentados. Las posibles restricciones pueden ser, por ejemplo, las limitaciones respecto al espacio de las casillas, el número de elementos de la casilla de ruta o el espacio total de las casillas del plan de vuelo. Las restricciones importantes se documentan en la publicación de información aeronáutica pertinente.

CASILLA 7: IDENTIFICACIÓN DE LA AERONAVE (MÁXIMO 7 CARACTERES)

INSÉRTESE una de las siguientes identificaciones de aeronave, sin exceder de 7 caracteres alfanuméricos y sin guiones o símbolos:

~~a)~~b)la~~s~~ marca~~s~~ de nacionalidad o común y la marca de matrícula de la aeronave (p. ej., EIAKO, 4XBCD, N2567GA) cuando:

1) el distintivo de llamada radiotelefónico que empleará la aeronave consista en esta identificación solamente (p. ej., ~~OOTEK~~CGAJS), o cuando vaya precedida del designador telefónico OACI de la empresa explotadora de aeronaves (p. ej., ~~SABENA OOTEK~~BLIZZARD CGAJS);

2) la aeronave no esté equipada con radio;

O ~~b)~~a)el designador OACI de la empresa explotadora de aeronaves seguido de la identificación del vuelo (p. ej., KLM511, NGA213, JTR25) cuando el distintivo de llamada radiotelefónico que empleará la aeronave consista en el designador telefónico OACI de la empresa explotadora de aeronaves, seguido de la identificación del vuelo (p. ej., KLM511, NIGERIA 213, ~~HERBIE~~JESTER 25)~~.~~;

Nota 1.— Las normas relativas a las marcas de nacionalidad, comunes y de matrícula que deben utilizarse figuran en el Anexo 7, Capítulo 2.

Nota 2.— Las disposiciones relativas al empleo de los distintivos de llamada radiotelefónicos están contenidas en el Anexo 10, Volumen II, Capítulo 5. Los designadores OACI y los designadores telefónicos de empresas explotadoras de aeronaves están contenidos en el Doc 8585 — Designadores de empresas explotadoras de aeronaves, de entidades oficiales y de servicios aeronáuticos.

CASILLA 8: REGLAS DE VUELO Y TIPO DE VUELO (UNO O DOS CARACTERES)

Reglas de vuelo

INSÉRTESE una de las siguientes letras para indicar la clase de reglas de vuelo que el piloto se propone observar:

I si ~~son~~ se tiene previsto que todo el vuelo se realizará con IFR
V si ~~son~~ se tiene previsto que todo el vuelo se realizará con VFR
Y si ~~son~~ el vuelo se realizará inicialmente con IFR~~ primero) e indíquese en la casilla 15~~, seguida de uno o más cambios subsiguientes en las reglas de vuelo o
Z si ~~son~~ el vuelo se realizará inicialmente con VFR ~~primero) el punto, o puntos, en los cuales se ha previsto hacer el cambio de reglas de vuelo.~~, seguida de uno o más cambios subsiguientes en las reglas de vuelo

Especifíquese en la casilla 15 el punto o puntos en los que se ha previsto hacer el cambio de reglas de vuelo.

Tipo de vuelo

INSÉRTESE una de las letras siguientes para indicar el tipo de vuelo, cuando lo requiera la autoridad ATS competente:

S si es de servicio aéreo regular
N si es de transporte aéreo no regular
G si es de aviación general
M si es militar
X si corresponde a alguna otra categoría, distinta de las indicadas.

Especifíquese en la casilla 18 el estado de un vuelo luego del indicador STS, o cuando sea necesario para señalar otros motivos para manejo específico por los ATS, indíquese el motivo después del indicador RMK en la casilla 18.

. . .

CASILLA 10: EQUIPO Y CAPACIDADES

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 cualificaciones de la tripulación de vuelo; y

c) la autorización, cuando corresponda, de la autoridad competente.

Equipo y capacidades de radiocomunicaciones~~,~~ y de ayudas para la navegación y la aproximación

INSÉRTESE una letra, como sigue:

N si no se lleva equipo COM/NAV de ayudas para la aproximación, para la ruta considerada, o si el equipo no funciona.

O, S si se lleva equipo normalizado COM/NAV de ayuda para la aproximación para la ruta considerada y si este equipo funciona (*véase la Nota 1*),

Y/O

INSÉRTESE una o más de las letras siguientes para indicar el equipo y las capacidades COM/NAV y de ayudas para la navegación y la aproximación~~,~~ disponibles y ~~que funciona~~ en funcionamiento:

A	~~(Sin asignar)~~Sistema de aterrizaje GBAS	J7	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
B	~~(Sin asignar)~~LPV (APV con SBAS)	K	~~(~~MLS~~)~~
C	LORAN C	L	ILS
D	DME	M1	~~Omega~~ATC RTF SATCOM (INMARSAT)
E1	~~(Sin asignar)~~FMC WPR ACARS	M2	ATC RTF (MTSAT)
E2	D-FIS ACARS	M3	ATC RTF (Iridium)
E3	PDC ACARS	O	VOR
F	ADF	~~P~~P1–P9	~~(Sin asignar)~~Reservado para RCP
G	~~(~~GNSS~~)~~ (v*éase Nota 2*)	~~Q~~	~~(Sin asignar)~~
H	HF RTF	R	~~Certificación de tipo de RNP~~ PBN aprobada *(véase Nota ~~5~~4)*
I	Navegación inercial	T	TACAN
J1	~~Enlace de datos~~CPDLC ATN VDL Modo 2 (v*éase Nota 3*)	U	UHF RTF
J2	CPDLC FANS 1/A HFDL	V	VHF RTF
J3	CPDLC FANS 1/A VDL Modo A	W	RVSM aprobada
J4	CPDLC FANS 1/A VDL Modo 2	X	MNPS aprobada
J5	CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)	Y	~~Cuando lo prescriba el ATS~~ VHF con capacidad de separación de canales de 8,33 kHz
J6	CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)	Z	Demás equipo instalado a bordo u otras capacidades *(véase Nota ~~2~~5)*

Los caracteres alfanuméricos que no aparecen más arriba están reservados.

Nota 1.— ~~Los~~ Si se usa la letra S, los equipos VHF RTF, ~~ADF,~~ VOR e ILS se consideran normalizados, salvo que la autoridad ATS competente prescriba alguna otra combinación.

Nota 2.— Si se utiliza la letra G, los tipos de aumentación GNSS externa, si la hay, se especifican en la casilla 18 después del indicador NAV/ y se separan mediante un espacio.

Nota ~~2~~5.— Si se usa la letra Z, especifíquese en la casilla 18 cualquier otro tipo de equipo o capacidades instalados a bordo, precedido ~~de~~ por COM/ ~~y/o~~, NAV/ y/o DAT, según corresponda.

Nota 3.— ~~Si se usa la letra J especifíquese en la casilla 18 el equipo instalado a bordo, precedido de DAT/ , seguido de una o varias letras según corresponda.~~ Véase RTCA/EUROCAE Interoperability Requirements Standard For ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard – DO-280B/ED-110B) con respecto a servicios por enlace de datos/autorizaciones e información de control de tránsito aéreo/gestión de las comunicaciones de control de tránsito aéreo/verificación de micrófonos de control de tránsito aéreo.

Nota ~~4~~6.— La información sobre capacidad de navegación se proporciona al ATC a efectos de autorización y encaminamiento.

Nota ~~5~~4.— ~~La inclusión de la letra R indica que la aeronave satisface las condiciones del tipo de RNP prescrito para el tramo o tramos de ruta, la ruta o rutas o el área en cuestión~~. Si se usa la letra R, los niveles de navegación basada en la performance que pueden alcanzarse se especifican en la casilla 18 después del indicador PBN/. En el Manual sobre navegación basada en la performance *(Doc 9613) figuran textos de orientación sobre la aplicación de la navegación basada en la performance a tramos de ruta, rutas o áreas específicos.*

Equipo y capacidades de vigilancia

INSÉRTESE la letra N si no se lleva a bordo equipo de vigilancia para la ruta que debe volarse o si el equipo no funciona.

O,

INSÉRTESE ~~una o dos de las letras siguientes~~ uno o más de los siguientes descriptores, hasta un máximo de 20 caracteres, para indicar el tipo de equipo y/o capacidades de vigilancia en funcionamiento, ~~instalado~~ a bordo:

~~*Equipo*~~ *SSR en Modos A y C*

~~N Nil~~
A Transpondedor — Modo A (4 dígitos — 4 096 códigos)
C Transpondedor — Modo A (4 dígitos — 4 096 códigos) y Modo C

SSR en Modo S

~~X Transpondedor — Modo S sin transmisión de identificación de aeronave ni de altitud de presión~~
E Transpondedor — Modo S, comprendida la identificación de aeronave, la altitud de presión y la capacidad de señales espontáneas ampliadas (ADS-B)
H Transpondedor — Modo S, comprendida la identificación de aeronave, la altitud de presión, y la capacidad de vigilancia mejorada

I Transpondedor — Modo S, comprendida la identificación de aeronave, pero sin capacidad de altitud de presión
L Transpondedor — Modo S, comprendida la identificación de aeronave, la altitud de presión, la capacidad de señales espontáneas ampliadas (ADS-B) y de vigilancia mejorada
P Transpondedor — Modo S, comprendida la ~~transmisión de~~ altitud de presión pero sin ~~transmisión~~ capacidad de identificación de aeronave
~~I Transpondedor — Modo S, comprendida la transmisión de identificación de aeronave pero sin transmisión de altitud de presión~~
S Transpondedor — Modo S, comprendida la ~~transmisión de~~ altitud de presión y la ~~transmisión~~ capacidad de identificación de aeronave~~.~~
X Transpondedor — Modo S, sin identificación de aeronave ni capacidad de altitud de presión

Nota.— La capacidad de vigilancia mejorada es la capacidad que tiene la aeronave de transmitir en enlace descendente datos derivados de la aeronave vía un transpondedor en modo S.

ADS-B

B1 ADS-B con capacidad especializada ADS-B "out" de 1090 MHz
B2 ADB-B con capacidad especializada ADS-B "out" e "in" de 1090 MHz
U1 Capacidad ADS-B "out" usando UAT
U2 Capacidad ADS-B "out" e "in" usando UAT
V1 Capacidad ADS-B "out" usando VDL en Modo 4
V2 Capacidad ADS-B "out" e "in" usando VDL en Modo 4

ADS-C

D1 ADS-C con capacidades FANS 1/A
G1 ADS-C con capacidades ATN

~~*Equipo ADS*~~

~~D Función ADS.~~

Los caracteres alfanuméricos que no aparecen más arriba están reservados.

Ejemplo: ADE3RV/HB2U2V2G1

Nota.— En la casilla 18, después del indicador SUR/, deberían enumerarse aplicaciones de vigilancia adicionales.

CASILLA 13: AERÓDROMO DE SALIDA Y HORA (8 CARACTERES)

INSÉRTESE el indicador de lugar OACI de cuatro letras del aeródromo de salida, como se especifica en *Indicadores de lugar* (Doc 7910),

O, si no se ha asignado indicador de lugar,

INSÉRTESE ZZZZ, e *INDÍQUESE*, en la casilla 18, el nombre y lugar del aeródromo, precedido de DEP/ ,

O, el primer punto de la ruta o la radiobaliza precedida de DEP/…, si la aeronave no ha despegado del aeródromo,

O, si el plan de vuelo se ha recibido de una aeronave en vuelo,

INSÉRTESE AFIL, e INDÍQUESE, en la casilla 18, el indicador de lugar OACI de cuatro letras de la dependencia ATS de la cual pueden obtenerse datos del plan de vuelo suplementario, precedidos de DEP/ .

LUEGO, SIN NINGÚN ESPACIO,

INSÉRTESE para un plan de vuelo presentado antes de la salida, la hora prevista de fuera calzos (EOBT),

O, para un plan de vuelo recibido de una aeronave en vuelo, la hora prevista o actual de paso sobre el primer punto de la ruta a la cual se refiere el plan de vuelo.

CASILLA 15: RUTA

INSÉRTESE la *primera velocidad de crucero* como en a) y el *primer nivel de crucero* como en b), sin espacio alguno entre ellos.

LUEGO, siguiendo la flecha, *INSÉRTESE* la descripción de la ruta, como en c).

a) Velocidad de crucero (máximo 5 caracteres)

INSÉRTESE la *velocidad verdadera*, para la primera parte o la totalidad del vuelo en crucero, en función de:

Kilómetros por hora, mediante la letra K seguida de 4 cifras (p. ej., K0830), *o*

Nudos, mediante la letra N seguida de 4 cifras (p. ej., N0485), *o*

Número de Mach verdadero, cuando la autoridad ATS competente lo haya prescrito, redondeando a las centésimas más próximas de unidad Mach, mediante la letra M seguida de 3 cifras (p. ej., M082).

b) Nivel de crucero (máximo 5 caracteres)

INSÉRTESE el nivel de crucero proyectado para la primera parte o para toda la ruta que haya que volar, por medio de:

Nivel de vuelo, expresado mediante una F seguida de 3 cifras (p. ej., F085; F330); *o*

***** *Nivel métrico normalizado en decenas de metros*, expresado mediante una S seguida de 4 cifras (p. ej., S1130), *o*

Altitud en centenares de pies, expresada mediante una A seguida de 3 cifras (p. ej., A045; A100); *o*

Altitud en decenas de metros, expresada mediante una M seguida de 4 cifras (p. ej., M0840); *o*

respecto a los vuelos VFR no controlados, las letras VFR.

* Cuando lo indiquen las autoridades ATS competentes.

c) Ruta (incluyendo cambios de velocidad, nivel o reglas de vuelo)

Vuelos a lo largo de las rutas ATS designadas

INSÉRTESE, si el aeródromo de salida está situado en la ruta ATS o conectado a ella, el designador de la primera ruta ATS,

O, si el aeródromo de salida no está en la ruta ATS ni conectado a ella, las letras DCT seguidas del punto de encuentro de la primera ruta ATS, seguido del designador de la ruta ATS.

LUEGO

INSÉRTESE cada punto en el cual esté previsto ~~cambiar la~~ comenzar un cambio de velocidad y/o nivel, o cambiar de ruta ATS~~,~~ y/o ~~cambiar~~ de reglas de vuelo,

Nota.— Cuando se planee la transición entre una ruta ATS inferior y una ruta ATS superior, y cuando la orientación de dichas rutas sea la misma, no será necesario insertar el punto de transición.

SEGUIDO, EN CADA CASO

O, del designador del próximo tramo de rutas ATS, incluso si es el mismo que el precedente, de DCT, si el vuelo hasta el punto próximo se va a efectuar fuera de una ruta designada, a no ser que ambos puntos estén definidos por coordenadas geográficas.

Vuelos fuera de las rutas ATS designadas

INSÉRTENSE los puntos normalmente separados por no más de 30 minutos de tiempo de vuelo o por 370 km (200 NM), incluyendo cada punto en el cual se piensa cambiar de velocidad o nivel, cambiar de derrota, o cambiar de reglas de vuelo.

O, cuando lo requieran las autoridades ATS competentes.

DEFÍNASE la derrota de los vuelos que predominantemente siguen la dirección este-oeste entre los 70ºN y los 70ºS, por referencia a los puntos significativos formados por las intersecciones de paralelos de latitud en grados enteros, o medios, con longitud. Para los vuelos fuera de dichas latimeridianos espaciados a intervalos de 10º de latitudes las derrotas se definirán mediante puntos significativos formados por intersecciones de paralelos de latitud con meridianos normalmente espacios a 20º de longitud. En la medida de lo posible, la distancia entre dos puntos significativos no excederá de una hora de tiempo de vuelo. Se establecerán otros puntos significativos según se considere necesario.

Para los vuelos que predominantemente siguen la dirección norte-sur, defínanse derrotas por referencia a los puntos significativos formados por la intersección de meridianos en grados completos de longitud con paralelos especificados, espaciados a 5º.

INSÉRTESE DCT entre puntos sucesivos, a no ser que ambos puntos estén definidos por coordenadas geográficas o por marcación y distancia.

ÚSESE la presentación convencional de los datos que figuran en 1) a 5), que *SOLAMENTE* siguen, y *SEPÁRESE* cada elemento con un espacio.

(1) | Ruta ATS (2 a 7 caracteres) |

El designador cifrado asignado a la ruta o al tramo de ruta, con inclusión, cuando corresponda, del designador cifrado asignado a la ruta normalizada de salida o de llegada (p. ej., BCN1, B1, R14, UB10, KODAP2A).

Nota.— Las disposiciones relativas a la aplicación de designadores de ruta figuran en el Anexo 11, Apéndice 1~~, en tanto que los textos de orientación relativos a la aplicación del tipo de RNP a tramos, rutas, o área específicos, figuran en el Manual sobre la performance de navegación requerida (RNP) (Doc 9613)~~.

(2) | Punto importante (2 a 11 caracteres) |

El designador cifrado (2 a 5 caracteres) asignado al punto (p. ej., LN, MAY, HADDY), *o*,

si no ha sido asignado ningún designador cifrado, una de las indicaciones siguientes:

— *Grados solamente* (7 caracteres):

2 cifras que indiquen la latitud en grados, seguida de “N” (Norte) o “S” (Sur), seguida de 3 cifras que indiquen la longitud en grados, seguida de “E” (Este) o “W” (Oeste). Complétese el número correcto de cifras, cuando sea necesario, insertando ceros, p. ej., 46N078W.

— *Grados y minutos* (11 caracteres):

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

— *Marcación y distancia con respecto a un~~a ayuda para la navegación~~punto significativo*:

La identificación de un~~a ayuda para la navegación (normalmente un VOR)~~ punto significativo~~, con 2 ó 3 caracteres; *LUEGO*~~ seguida de la marcación desde ~~la ayuda~~ el punto, con 3 cifras, dando los grados magnéticos~~;~~, ~~*LUEGO*~~ seguida de la distancia desde ~~la ayuda~~el punto, con 3 cifras que expresen millas marinas. En áreas de gran latitud en las que 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 180º magnéticos y una distancia del VOR “DUB” de 40 NM, debería indicarse así: DUB180040.

(3) | Cambio de velocidad o de nivel (máximo 21 caracteres)

El punto en el cual esté previsto cambiar de velocidad (5% TAS o 0,01 Mach o más) o cambiar de nivel para comenzar, expresado exactamente como en 2) anterior, seguido de una *barra oblicua y tanto la velocidad de crucero como el nivel de crucero*, expresados exactamente como en a) y b) anteriores, sin un espacio entre ellos, *aun cuando solamente se cambie uno de estos elementos*.

Ejemplos: LN/N0284A045
MAY/N0305F180
HADDY/N0420F330
4602N07805W/N0500F350
46N078W/M082F330
DUB180040/N0350M0840

(4) | Cambio de reglas de vuelo (máximo 3 caracteres)

El punto en el cual está previsto cambiar de reglas de vuelo, expresado exactamente como en 2) ó 3) anteriores, *seguido de un espacio y de una de las indicaciones siguientes*:

VFR si es de IFR a VFR
IFR si es de VFR a IFR

Ejemplos: LN VFR
LN/N0284A050 IFR

(5) | Ascenso en crucero (máximo 28 caracteres)

La letra C seguida de una *barra oblicua; LUEGO el punto en el cual esté previsto iniciar el ascenso en crucero*, expresado como en 2) anterior, *seguido de una barra oblicua; LUEGO la velocidad que se piense mantener durante el ascenso en crucero*, expresada exactamente como en a) anterior seguida de *los dos niveles que determinan la capa que se piensa ocupar durante el ascenso en crucero*, cada nivel expresado exactamente como en b) anterior, *o el nivel sobre el cual el ascenso en crucero esté previsto, seguido de las letras PLUS*, sin un espacio entre ellos:

Ejemplos: C/48N050W/M082F290F350
C/48N050W/M082F290PLUS
C/52N050W/M220F580F620.

CASILLA 16: AERÓDROMO DE DESTINO Y DURACIÓN TOTAL PREVISTA, AERÓDROMOS DE ALTERNATIVA DE DESTINO

Aeródromo de destino y duración total prevista (8 caracteres)

INSÉRTESE el indicador de lugar OACI de cuatro letras del aeródromo de destino, ~~seguido, sin un espacio, de la duración total prevista,~~ como se especifica en *Indicadores de lugar* (Doc 7910),

O, si no se ha asignado indicador de lugar,

INSÉRTESE *ZZZZ* ~~seguido, sin un espacio, de la duración total prevista~~ e *INDÍQUESE* en la casilla 18 el nombre y lugar del aeródromo, precedido de DEST/ .

DESPUÉS, SIN DEJAR UN ESPACIO

INSÉRTESE la duración total prevista.

Nota.— En el caso de un plan de vuelo recibido de una aeronave en vuelo, la duración total prevista se cuenta a partir del primer punto de la ruta a la que se aplica el plan de vuelo hasta el punto de terminación del plan de vuelo.

Aeródromos de alternativa de destino ~~(4 caracteres)~~

INSÉRTENSE los indicadores de lugar OACI de cuatro letras, de no más de dos aeródromos de alternativa de destino, como se especifica en *Indicadores de lugar* (Doc 7910), separados por un espacio,

O, si no se ha asignado un indicador de lugar a~~l~~los aeródromos de alternativa de destino,

INSÉRTESE ZZZZ e INDÍQUESE en la casilla 18 el nombre y lugar de~~l~~los aeródromos de alternativa de destino, precedido de ALTN/ .

CASILLA 18: OTROS DATOS

Nota.— El uso de indicadores que no se incluyen en esta casilla, puede ocasionar que los datos se rechacen, se procesen de manera incorrecta o se pierdan.

Los guiones o barras oblicuas sólo deben usarse como se estipula a continuación.

INSÉRTESE 0 (cero) si no hay otros datos,

O, cualquier otra información necesaria~~, preferentemente~~ en el orden indicado a continuación, mediante el indicador apropiado seleccionado de los que se definen a continuación seguido de una barra oblicua y de la información que ha de consignarse:

STS/ Motivo del manejo especial por parte del ATS, p. 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/.

PBN/ Indicación de las capacidades RNAV y/o RNP. 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 BARO-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.

~~EET/ Designadores de puntos significativos o límites de la FIR y duración total prevista hasta esos puntos o designadores de 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~~

~~RIF/ Los detalles relativos a 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 debe ser objeto de renovación en vuelo de la autorización.~~

~~Ejemplos: RIF/DTA HEC KLAX~~
~~RIF/ESP G94 CLA YPPH~~
~~RIF/LEMD~~

~~REG/ Marcas de matrícula de la aeronave, si son distintas de la identificación de la aeronave consignada en la casilla 7.~~

~~SEL/ Clave SELCAL, si está prescrito por la autoridad ATS competente.~~
~~OPR/ Nombre del explotador, si no se desprende claramente de la identificación de la aeronave consignada en la casilla 7.~~

~~STS/ Razón del tratamiento especial por parte del ATS, p. ej., aeronave hospital, un motor parado, p. ej., STS/HOSP, STS/ONE ENG INOP.~~

~~TYP/ Tipos de aeronaves, precedidos, en caso necesario, de los números de aeronaves, cuando ZZZZ esté insertado en la casilla 9.~~

~~PER/ Datos de performance de la aeronave, cuando así lo prescriba la autoridad ATS competente.~~

~~COM/ Datos importantes relativos al equipo de comunicaciones según lo requiera la autoridad ATS competente, p. ej., COM/UHF solamente.~~

~~DAT/ Datos importantes relacionados con la capacidad de enlace de datos, utilizando una o varias de las letras S, H, V y M; p. ej., DAT/S para enlace de datos por satélite, DAT/H para enlace de datos HF, DAT/V para el enlace de datos VHF, DAT/M para el enlace de datos SSR en Modo S.~~

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.

COM/ Indíquense las aplicaciones o capacidades de comunicaciones no especificadas en la Casilla 10a.

DAT/ Indíquense las aplicaciones o capacidades de datos no especificadas en la Casilla 10a.

SUR/ Inclúyanse las aplicaciones o capacidades de vigilancia no especificadas en la Casilla 10b.

DEP/ Nombre y lugar del aeródromo de salida, cuando ZZZZ ~~esté insertado~~ se inserte en la casilla 13, o ~~el indicador de lugar OACI de cuatro letras de la ubicación de~~ la dependencia ATS, de la cual pueden obtenerse datos del plan de vuelo suplementario, cuando AFIL ~~esté insertado~~ 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 marinas. 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 180º magnéticos y una distancia al VOR "DUB" de 40 millas marinas, 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.

DEST/ Nombre y lugar 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/.

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).

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.

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

SEL/ Clave SELCAL, para aeronaves equipadas de este modo.

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

~~ALTN/ Nombre de los aeródromos de alternativa, si se inserta ZZZZ en la casilla 16.~~

~~RALT/ Nombre de los aeródromos de alternativa en ruta.~~

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.

DLE/ Demora o espera en ruta: insértense 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

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

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.

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.

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/.

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/.

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/.

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

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

CASILLA 19: INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA

. . .

4. Instrucciones para la transmisión de los mensajes de plan de vuelo suplementario (SPL)

Conceptos que han de transmitirse

Transmítanse los conceptos que se indican a continuación, a menos que se prescriba lo contrario:

a) el indicador de prioridad AFTN, indicadores de destinatario <<≡, hora de depósito, indicador del remitente <<≡ y, de ser necesario, indicación específica de los destinatarios o del remitente;

b) comenzando con <<≡ (SPL:

todos los símbolos y datos de las partes no sombreadas de las casillas 7, 13, 16 y 18, pero el ")", del final de la casilla 18, *no* ha de transmitirse, y luego los símbolos contenidos en la parte no sombreada de la casilla 19 hasta el)<<≡, inclusive, de la casilla 19,

las funciones de alineación adicionales que sean necesarias para impedir la inclusión de más de 69 caracteres en cualquier línea de las casillas 18 y 19. La función de alineación ha de insertarse sólo en lugar de un espacio, a fin de no subdividir un grupo de datos,

cambios a letras y cambios a cifras (no impresos previamente en el formulario) que sean necesarios;

c) el fin de la AFTN, como se indica a continuación:

Señal de Fin de Texto

a) un CAMBIO A LETRAS

b) dos RETORNOS DE CARRO, un CAMBIO DE LÍNEA

Orden de la alimentación de página

Siete CAMBIOS DE LÍNEA

Señal de Fin de Mensaje

Cuatro letras N.

. . .

7. Instrucciones para completar el formulario de lista de plan de vuelo repetitivo (RPL)

. . .

7.4 Instrucciones para la inserción de los datos RPL

. . .

CASILLA G: DATOS SUPLEMENTARIOS EN AT

INSÉRTESE nombre ~~del lugar~~ ~~en el que~~ y detalles apropiados del contacto de la entidad donde se mantiene disponible, y puede obtenerse inmediatamente, la información normalmente proporcionada en la casilla 19 del FPL.

. . .

APÉNDICE 3. MENSAJES DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

1. Contenido y formato de los mensajes y representación convencional de los datos

. . .

1.2 Tipos normalizados de campo

. . .

Los datos que pueden figurar en un campo de mensajes ATS son los indicados en la tabla siguiente. Los números de la columna 1 corresponden con los indicados en la tabla de la página A3-30.

Tipo de campo	*Datos*
3	Tipo, número y datos de referencia del mensaje
5	Descripción de emergencia
7	Identificación de la aeronave y modo y clave SSR
8	Reglas de vuelo y tipo de vuelo
9	Número y tipo de aeronave y categoría de estela turbulenta
10	Equipo y capacidades
13	Aeródromo de salida y hora
14	Datos estimados
15	Ruta
16	Aeródromo de destino y duración total prevista, aeródromos de alternativa de destino
17	Aeródromo de llegada y hora
18	Otros datos
19	Información suplementaria
20	Información de alerta referente a búsqueda y salvamento
21	Información referente a la falla de las comunicaciones
22	Enmienda

. . .

1.6 Representación convencional de los datos

. . .

1.6.3 *La expresión de la posición o de la ruta*

Al expresar la posición o la ruta se pueden utilizar las siguientes representaciones convencionales:

a) de 2 a 7 caracteres, correspondientes al designador cifrado asignado o la ruta ATS que debe correrse;

b) de 2 a 5 caracteres, correspondientes al designador cifrado designado como punto de la ruta;

c) 4 cifras indicadoras de la altitud en grados y en decenas y unidades de minuto, seguidas de "N" (para indicar el "Norte") o "S" (Sur), seguidas de 5 cifras indicadoras de la longitud en centenas, decenas y unidades de minuto, seguidas de "E" (Este) o "W" (Oeste). Para completar la cantidad de cifras necesaria pueden utilizarse ceros, como, por ejemplo, "4620N07805W";

d) 2 cifras correspondientes a la latitud en grados, seguida de "N" (Norte) o "S" (Sur), y de 3 cifras correspondientes a la longitud en grados, seguidas de "E" (Este) o "W" (Oeste). También en este caso, la cantidad necesaria de números puede completarse mediante ceros, como, por ejemplo, "46N078W";

e) 2 ~~ó 3~~a 5 caracteres correspondientes a la identificación de ~~una ayuda para la navegación (normalmente un VOR)~~ un punto significativo, seguidos de 3 cifras indicadoras de la marcación del punto en grados magnéticos, seguidas de tres cifras indicadoras de la distancia al punto en millas marinas. En caso necesario puede completarse la cantidad de cifras mediante ceros, así pues, un punto situado a 180° magnéticos y a una distancia de 40 millas marinas del VOR "FOJ", se expresaría por "FOJ180040".

. . .

Tipo de campo 8 — Reglas de vuelo y tipo de vuelo

Formato:– | a | b | *

GUIÓN

a) *Reglas de vuelo*

1 LETRA, de la manera siguiente~~s~~:

I ~~cuando sean~~ si se tiene previsto que todo el vuelo se realizará con IFR
V ~~cuando sean~~ si se tiene previsto que todo el vuelo se realizará con VFR
Y ~~cuando sean IFR primeramente y después VFR~~ si el vuelo se realizará inicialmente con IFR, seguida de uno o más cambios subsiguientes en las reglas de vuelo
Z ~~cuando sean VFR primeramente y después IFR~~si el vuelo se realizará inicialmente con VFR, seguida de uno o más cambios subsiguientes en las reglas de vuelo

Nota.— Cuando se utilice la letra Y o Z, el punto, o los puntos, en los que se pretende cambiar las reglas de vuelo deben indicarse en la forma señalada en el tipo de campo 15.

* Este campo deberá terminar aquí, a no ser que la autoridad ATS competente requiera indicación del tipo de vuelo.

. . .

Tipo de campo 10 — Equipo y capacidades

Formato:– [a] / [b]

GUIÓN

a) *Equipo y capacidades de radiocomunicaciones, de ayudas para la navegación y la aproximación*

1 LETRA de la manera siguiente:

N si no se lleva equipo COM/NAV de ayuda para la aproximación para la ruta considerada, o si el equipo no funciona,

O S si se lleva equipo normalizado COM/NAV de ayuda para la aproximación para la ruta considerada y este equipo funciona *(véase la Nota 1)*,

Y/O UNA O MÁS DE LAS LETRAS SIGUIENTES para indicar el equipo y las capacidades COM/NAV de ayuda para la aproximación~~, en estado de servicio~~ que están en funcionamiento

A	~~(Sin asignar)~~Sistema de aterrizaje GBAS	J7	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
B	~~(Sin asignar)~~LPV (APV con SBAS)	K	~~(~~MLS~~)~~
C	LORAN C	L	ILS
D	DME	M1	~~Omega~~ATC RTF SATCOM (INMARSAT)
E1	~~(Sin asignar)~~FMC WPR ACARS	M2	ATC RTF (MTSAT)
E2	D-FIS ACARS	M3	ATC RTF (Iridium)
E3	PDC ACARS	O	VOR
F	ADF	~~P~~P1–P9	~~(Sin asignar)~~Reservado para RCP
G	~~(~~GNSS~~)~~ (*véase Nota 2*)	~~Q~~	~~(Sin asignar)~~
H	HF RTF	R	~~Certificación de tipo de RNP~~ PBN aprobada *(véase Nota ~~5~~ 4)*
I	Navegación inercial	T	TACAN
J1	~~Enlace de datos~~CPDLC ATN VDL Modo 2 (*véase Nota 3*)	U	UHF RTF
J2	CPDLC FANS 1/A HFDL	V	VHF RTF
J3	CPDLC FANS 1/A VDL Modo A	W	RVSM aprobada
J4	CPDLC FANS 1/A VDL Modo 2	X	MNPS aprobada
J5	CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)	Y	~~Cuando lo prescriba el ATS~~ VHF con capacidad de separación de canales de 8,33 kHz
J6	CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)	Z	Demás equipo instalado a bordo u otras capacidades *(véase Nota ~~2~~ 5)*

Nota 1.— ~~Los~~ Si se usa la letra S, los equipos VHF RTF, ~~ADF~~, VOR e ILS, se consideran normalizados, salvo que la autoridad ATS competente prescriba alguna otra combinación.

Nota 2.— Si se utiliza la letra G, los tipos de aumentación GNSS externa, si la hay, se especifican en la casilla 18 después del indicador NAV/ y se separan mediante un espacio.

Nota ~~2~~5.— Si se usa la letra Z, especifíquese en la casilla 18 cualquier otro tipo de equipo o capacidades instalados a bordo, precedido ~~de~~ por COM/ ~~o~~, NAV/ y/o DAT, según corresponda.

Nota 3. ~~— Si se usa la letra J, especifíquese en la casilla 18 el equipo instalado a bordo, precedido de DAT/ , seguido de una o varias letras según corresponda.~~ Véase RTCA/EUROCAE Interoperability Requirements Standard For ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard – DO-280B/ED-110B) con respecto a servicios por enlace de datos/autorizaciones e información de control de tránsito aéreo/gestión de las comunicaciones de control de tránsito aéreo/verificación de micrófonos de control de tránsito aéreo.

Nota ~~4~~6.— La información sobre capacidad de navegación se proporciona al ATC a efectos de autorización y encaminamiento.

Nota ~~5~~4.— ~~La inclusión de la letra R indica que la aeronave satisface las condiciones del tipo de RNP prescrito para los tramos de ruta, las rutas, o el área en cuestión.~~. Si se usa la letra R, los niveles de navegación basada en la performance que pueden alcanzarse se especifican en la casilla 18 después del indicador PBN/. En el Manual sobre navegación basada en la performance *(Doc 9613) figuran textos de orientación sobre la aplicación de la navegación basada en la performance a tramos de ruta, rutas o áreas específicos.*

BARRA OBLICUA

b) *Equipo y capacidades de vigilancia*

~~UNA O DOS LETRAS~~ UNO O MÁS de los siguientes descriptores, hasta un máximo de 20 caracteres para indicar el tipo de equipo y/o capacidades de vigilancia en funcionamiento, ~~instalado~~ a bordo:

~~Equipo~~ SSR en Modos A y C

~~N Nil~~
A Transpondedor — Modo A (4 dígitos — 4 096 códigos)
C Transpondedor — Modo A (4 dígitos — 4 096 códigos) y Modo C

SSR en Modo S

~~X Transpondedor — Modo S sin transmisión de identificación de aeronave ni de altitud de presión~~
E Transpondedor — Modo S, comprendida la identificación de aeronave, la altitud de presión y la capacidad de señales espontáneas ampliadas (ADS-B)
H Transpondedor — Modo S, comprendida la identificación de aeronave, la altitud de presión, y la capacidad de vigilancia mejorada
I Transpondedor — Modo S, comprendida la identificación de aeronave, pero sin capacidad de altitud de presión
L Transpondedor — Modo S, comprendida la identificación de aeronave, la altitud de presión, la capacidad de señales espontáneas ampliadas (ADS-B) y de altitud de presión

P Transpondedor — Modo S, comprendida la ~~transmisión de~~ altitud de presión pero sin ~~transmisión~~ capacidad de identificación de aeronave

~~I Transpondedor — Modo S, comprendida la transmisión de identificación de aeronave pero sin transmisión de altitud de presión~~

S Transpondedor — Modo S, comprendida la ~~transmisión de~~ altitud de presión y la ~~transmisión~~ capacidad de identificación de aeronave~~.~~

X Transpondedor — Modo S, sin identificación de aeronave ni capacidad de altitud de presión

Nota.— La capacidad de vigilancia mejorada es la capacidad que tiene la aeronave de transmitir en enlace descendente datos derivados de la aeronave vía un transpondedor en modo S.

ADS-B

B1 ADS-B con capacidad especializada ADS-B “out” de 1090 MHz
B2 ADS-B con capacidad especializada ADS-B “out” e “in” de 1090 MHz
U1 Capacidad ADS-B “out” usando UAT
U2 Capacidad ADS-B “out” e “in” usando UAT
V1 Capacidad ADS-B “out” usando VDL en Modo 4
V2 Capacidad ADS-B “out” e “in” usando VDL en Modo 4

ADS-C

D1 ADS-C con capacidades FANS 1/A
G1 ADS-C con capacidades ATN

~~*Equipo ADS*~~

~~D Función ADS.~~

Los caracteres alfanuméricos que no aparecen más arriba están reservados.

Nota.— En la casilla 18, después del indicador SUR/, deberían enumerarse las aplicaciones de vigilancia adicionales.

Ejemplos: –S/A
–SC~~HJ~~I/C~~D~~B1
–SAF~~J~~R/S~~D~~V1

. . .

Tipo de campo 13 — Aeródromo de salida y hora

Formato:– * a b

GUIÓN

a) *Aeródromo de salida*

4 LETRAS, consistentes en

las 4 letras del indicador de lugar de la OACI asignadas al aeródromo de salida, como se especifica en *Indicadores de lugar* (Doc 7910); o

ZZZZ en el caso de que no tenga asignado ningún indicador de lugar OACI *(véase la Nota 1)* o que no se conozca el aeródromo de salida; o

AFIL cuando el plan de vuelo haya sido notificado desde el aire *(véase la Nota 2)*.

Nota 1.— Cuando se utilice ZZZZ, el nombre y lugar del aeródromo de salida debe consignarse en el campo Otros datos (véase el tipo de campo 18), si este tipo de campo figura en el mensaje.

Nota 2.— Cuando se utilice AFIL, la dependencia ATS de la que pueden obtenerse los datos de vuelo suplementarios deberá indicarse en el campo Otros datos (véase el tipo de campo 18).

* Este campo terminará aquí en los mensajes ~~CHG, CNL, ARR,~~ CPL, EST, CDN~~,~~ y ACP ~~y RQS~~. Si no se conoce la hora prevista de fuera calzos, este campo terminará aquí en el mensaje RQP.

b) *Hora*

4 CIFRAS indicadoras de

la hora prevista fuera calzos (EOBT) en el aeródromo indicado en a), en los mensajes FPL, ARR, CHG, CNL, ~~y~~ DLA y RQS transmitidos antes de la salida y en el mensaje RQP, si se conoce; o

la hora real de salida del aeródromo indicado en a) en los mensajes ALR, DEP y SPL, o

la hora real o prevista de salida del primer punto indicado en el sector de ruta (véase tipo de campo 15), en los mensajes FPL derivados de los planes de vuelo notificados desde el aire, según se indica por las letras AFIL en a).

Ejemplos: –EHAM0730
–AFIL1625

. . .

Tipo de campo 14 — Datos de estimación

Formato:– [a] / [b] [c]* [d] [e]

GUIÓN

a) *Punto limítrofe (véase la Nota 1)*

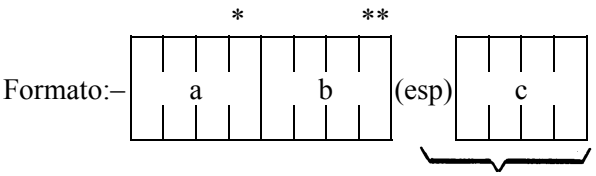
El PUNTO LIMÍTROFE, expresado por un designador que conste de 2 a 5 caracteres, en coordenadas geográficas, en coordenadas geográficas abreviadas, o mediante una marcación y una distancia a un punto ~~designado (por ejemplo, un VOR)~~significativo.

Nota 1.— Este punto puede ser un punto convenido próximo al límite de la FIR y no precisamente en la línea limítrofe.

Nota 2.— Véase 1.6 para la representación convencional de los datos.

. . .

Tipo de campo 16 — Aeródromo de destino y duración total prevista, aeródromos de alternativa de destino



Véase la Nota al margen de la página A3-2~~0~~1.

TIPO DE CAMPO 16

Tipo de campo o símbolo anteriores	*Este tipo de campo se utiliza en*	*Tipo de campo o símbolo siguientes*
15	ALR	18
15	FPL	18
13	CHG	~~22~~18
13	CNL	~~)~~18
13	DLA	~~)~~18
13	DEP	~~)~~18
13	ARR***	17
15	CPL	18
14	EST	)
13	CDN	22
13	ACP	)
13	RQS	~~)~~18
13	SPL	18

*** Solamente en caso de aterrizajes en aeródromos distintos al de destino.

GUIÓN

a) *Aeródromo de destino*

4 LETRAS, consistentes en

las 4 letras del indicador de lugar de la OACI asignado al aeródromo de destino, como se especifica en *Indicadores de lugar* (Doc 7910), o

ZZZZ cuando no tenga ningún indicador asignado.

Nota.— Cuando se utilice ZZZZ deberá indicarse el nombre y lugar del aeródromo de destino en la sección Otros datos (véase el tipo de campo 18).

* Este campo terminará aquí en todos los tipos de mensaje distintos de los ALR, FPL y SPL.

. . .

ESPACIO

c) *Aeródromos de alternativa de destino*

4 LETRAS, consistentes en

las 4 letras del indicador de lugar de la OACI asignado al aeródromo de alternativa, como se especifica en *Indicadores de lugar* (Doc 7910), o

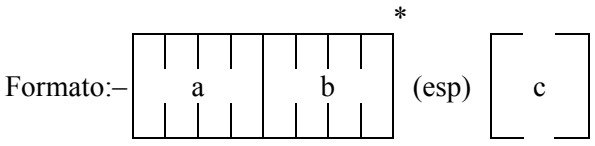
ZZZZ cuando no tenga ningún indicador de lugar de la OACI asignado.

Nota.— Cuando se utilice ZZZZ deberá indicarse el nombre y lugar del aeródromo de alternativa de destino en el campo Otros datos (véase el tipo de campo 18).

Nota.— Si es necesario, se puede añadir otro elemento c), precedido de un espacio.

Ejemplos: –EINN0630
–EHAM0645 EBBR
–EHAM0645 EBBR EDDL

Tipo de campo 17 — Aeródromo de llegada y hora



GUIÓN

a)	*Aeródromo de llegada* 4 LETRAS, consistentes en las 4 letras del indicador de lugar de la OACI asignado al aeródromo de llegada, como se especifica en *Indicadores de lugar* (Doc 7910), o ZZZZ cuando no se haya asignado un indicador de lugar OACI. *Nota.— Si se usa ZZZZ, en el campo correspondiente a Otros datos (véase el tipo de campo 18), debe mostrarse el nombre o lugar del aeródromo de llegada.*

b)	*Hora de llegada* 4 CIFRAS que indiquen la hora real de llegada.

* Este campo terminará aquí si se ha asignado un indicador de lugar OACI al aeródromo de llegada.

Tipo de campo 18 — Otros datos

Nota.— El uso de indicadores que no se incluyen en esta casilla, puede ocasionar que los datos se rechacen, se procesen de manera incorrecta o se pierdan.

Los guiones o barras oblicuas sólo deben usarse como se estipula a continuación.

Formato:– a

o bien

– [ ] (esp) [ ] (esp) * (esp) [ ]

(* elementos complementarios en caso necesario)

GUIÓN

a)	0 (cero) cuando no se haya de transmitir otra información

O,

Cualquier otra información necesaria, ~~en el orden de prelación indicado a continuación, en la forma abreviada apropiada, seguida de una barra oblicua y de la información que debe registrarse:~~ en el orden indicado a continuación, mediante el indicador apropiado seleccionado de los que se definen a continuación seguido de una barra oblicua y de la información que ha de consignarse:

STS/ Motivo del manejo especial por parte del ATS, p. 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/.

PBN/ Indicación de las capacidades RNAV y/o RNP. 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.

~~EET/ Designadores de puntos significativos o límites de la FIR y duración total prevista hasta esos puntos o designadores de 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~~

~~RIF/ Los detalles relativos a 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 debe ser objeto de renovación en vuelo de la autorización.~~

~~Ejemplos: RIF/DTA HEC KLAX~~
~~RIF/ESP G94 CLA YPPH~~
~~RIF/LEMD~~

~~REG/ Marcas de matrícula de la aeronave, si son distintas de la identificación de la aeronave consignada en la casilla 7.~~

~~SEL/ Clave SELCAL, si está prescrito por la autoridad ATS competente.~~

~~OPR/ Nombre del explotador, si no se desprende claramente de la identificación de la aeronave consignada en la casilla 7.~~

~~STS/ Razón del tratamiento especial por parte del ATS, p. ej., aeronave hospital, un motor parado, p. ej., STS/HOSP, STS/ONE ENG INOP.~~

~~TYP/ Tipos de aeronaves, precedidos, en caso necesario, de los números de aeronaves, cuando ZZZZ esté insertado en la casilla 9.~~

~~PER/ Datos de performance de la aeronave, cuando así lo prescriba la autoridad ATS competente.~~

~~COM/ Datos importantes relativos al equipo de comunicaciones según lo requiera la autoridad ATS competente, p. ej., COM/UHF solamente.~~

~~DAT/ Datos importantes relacionados con la capacidad de enlace de datos, utilizando una o varias de las letras S, H, V y M; p. ej., DAT/S para enlace de datos por satélite, DAT/H para enlace de datos HF, DAT/V para el enlace de datos VHF, DAT/M para el enlace de datos SSR en Modo S.~~

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.

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

DAT/ Indíquense las aplicaciones o capacidades de datos no especificadas en la casilla 10a.

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

DEP/ Nombre y lugar del aeródromo de salida, cuando ZZZZ ~~esté insertado~~ se inserte en la casilla 13, o ~~el indicador de lugar OACI de cuatro letras de la ubicación~~ de la dependencia ATS, de la cual pueden obtenerse datos del plan de vuelo suplementario, cuando AFIL ~~esté insertado~~ 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 marinas. 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 180º magnéticos y una distancia al VOR "DUB" de 40 millas marinas, 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.

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/.

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).

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.

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

SEL/ Clave SELCAL, para aeronaves equipadas de este modo.

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

~~ALTN/ Nombre de los aeródromos de alternativa, si se inserta ZZZZ en la casilla 16.~~

~~RALT/ Nombre de los aeródromos de alternativa en ruta.~~

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.

DLE/ Demora o espera en ruta: insértense 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

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

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.

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.

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/.

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/.

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/.

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

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

Ejemplos: –0
–STS/MEDEVAC
–EET/015W0315 020W0337 030W0420 040W0502
~~–STS/ONE ENG INOP~~
~~–DAT/S~~

. . .

Tipo de cambio 22 — Enmienda

TIPO DE CAMPO 22

Tipo de campo o símbolo anteriores	*Este tipo de campo se utiliza en*	*Tipo de campo o símbolo siguientes*
~~16~~18	CHG	*)*
16	CDN	**22 o)*

* Indica que pueden añadirse otros campos de esta clase

. . .

REGLAS PARA LA COMPOSICIÓN DE LOS MENSAJES ATS
(Véanse las Secciones 1.3 a 1.8 de este Apéndice)

. . .

MENSAJES NORMALIZADOS Y SU COMPOSICIÓN

DESIGNADOR	. . .		. . .	Información suplementaria
TIPO DE MENSAJE				18
Alerta		ALR		
Falla de radiocomunicaciones		RCF		
Plan de vuelo presentado		FPL		
Demora		DLA		18
Modificación		CHG		18
Cancelación de plan de vuelo		CNL		18
Salida		DEP		18
Llegada		ARR		
Plan de vuelo actualizado		CPL		
Estimación		EST		
Coordinación		CDN		
Aceptación		ACP		
Mensaje de acuse de recibo lógico		LAM		
Solicitud de plan de vuelo		RQP		18
Solicitud de plan de vuelo		RQS		18
Plan de vuelo suplementario		SPL		

. . .

La expresión de la posición o de la ruta

Al expresar la posición o la ruta se pueden utilizar las siguientes representaciones convencionales:

. . .

e) 2 ~~ó 3~~a 5 caracteres correspondientes a la identificación de ~~una ayuda para la navegación (normalmente un VOR)~~ un punto significativo, seguidos de 3 cifras indicadoras de la marcación del punto en grados magnéticos, seguidas de tres cifras indicadoras de la distancia al punto en millas marinas. En caso necesario puede completarse la cantidad de cifras mediante ceros, así pues, un punto situado a 180° magnéticos y a una distancia de 40 millas marinas del VOR “FOJ”, se expresaría por “FOJ180040”.

. . .

2. Ejemplos de mensajes ATS

. . .

2.2 Mensajes de emergencia

2.2.1 *Mensaje de alerta (ALR)*

2.2.1.1 *Composición*

. . .

– | 9
Tipo de aeronave y categoría de estela turbulenta | – | 10
Equipo y capacidades |

. . .

16 Aeródromo de destino y duración total prevista, aeródromos de alternativa de destino

. . .

2.2.1.2 *Ejemplo*

El siguiente es un ejemplo de un mensaje de alerta relativo a una fase de incertidumbre, enviado por el control de aproximación de Atenas al centro de Belgrado y a otras dependencias ATS, con respecto a un vuelo de Atenas a Munich.

(ALR–INCERFA/LGGGZAZX/RETRASO
–FOX236/A360024–IM
–C141/H–S/C~~D~~
–LGAT1020
–N0430F220 B9 3910N02230W/N0415F240 B9 IVA/N0415F180 B9
–EDDM0227 EDDF
–REG/A43123 EET/LYBE0020 EDMI0133 ~~REG/A43213~~ OPR/USAF RMK/NO INFORME POSICIÓN DESDE 2 MINUTOS DESPUÉS SALIDA
–E/0720 P/12 R/UV J/LF D/02 014 C NARANJA A/PLATEADO C/SIGGAH
–USAF LGGGZAZX 1022 126,7 GN 1022 PILOTO NOTIFICÓ HALLARSE SOBRE NDB DEPENDENCIAS ATS FIR ATENAS ALERTADAS NIL)

2.2.1.2.1 *Significado*

Mensaje de alerta — fase de incertidumbre declarada por Atenas al no haber recibido informes de posición y por haber perdido el contacto de radio dos minutos después de la salida — identificación de la aeronave FOX236 — IFR, vuelo militar — Starlifter, categoría de estela turbulenta fuerte, provista del equipo normal de comunicaciones y de ayudas para la navegación y la aproximación en dicha ruta y de transpondedor SSR en Modos A (con capacidad de 4 096 códigos) y C — ~~función ADS~~ — último código asignado 3624 — hora de salida de Atenas 1020 UTC — velocidad de crucero para la primera parte de la ruta 430 nudos — primer nivel de crucero solicitado FL 220 — sigue la aerovía Azul 9 hasta 3910N2230W donde cambiaría la TAS a 415 nudos y se pediría FL240 — prosiguiendo por aerovía Azul 9 hasta el VOR Ivanic Grad, donde debería solicitar FL 180, manteniendo TAS de 415 nudos y se pediría FL240 — seguirá la aerovía Azul 9 hasta Munich, duración total prevista 2 horas 27 minutos — la

alternativa de destino es Francfort —matrícula de la aeronave A43213 — duración prevista acumulada en límites FIR de Belgrado y Munich 20 minutos y 1 hora 33 minutos respectivamente — ~~matrícula de la aeronave A43213 —~~ aeronave explotada por la USAF — no se han recibido informes de posición desde 2 minutos después de la salida — autonomía 7 horas y 20 minutos desde el despegue — 12 personas a bordo — transporta equipo de radio portátil con frecuencias de trabajo en VHF 121,5 MHz y en UHF 243 MHz chalecos salvavidas con luces y flouresceína — transporta 2 botes neumáticos con cobertura color naranja, con una capacidad total de 14 personas — aeronave de color plateado — el nombre del piloto SIGGAH — la entidad explotadora es la USAF — el control de aproximación de Atenas fue la última dependencia que estableció contacto a las 1022 UTC en 126,7 MHz, cuando el piloto notificó hallarse sobre la vertical del faro de localización de pista GN — el control de aproximación de Atenas ha alertado a todas las dependencias ATS del FIR Atenas — no se dispone de ninguna otra información pertinente.

. . .

2.3 Plan de vuelo presentado y mensajes de actualización correspondientes

2.3.1 *Mensaje de plan de vuelo presentado (FPL)*

2.3.1.1 *Composición*

(3 Tipo, número y datos de referencia del mensaje – 7 Identificación de la aeronave y modo y código SSR – 8 Reglas de vuelo y tipo de vuelo

– 9 Tipo de aeronave y categoría de estela turbulenta – 10 Equipo y capacidades

– 13 Aeródromo de salida y hora

– 15 Ruta (utilizando más de una línea si fuera necesario)

– 16 Aeródromo de destino y duración total prevista, aeródromos de alternativa de destino

– 18 Otros datos (utilizando más de una línea si fuera necesario))

2.3.1.2 *Ejemplo*

El siguiente es un ejemplo de un plan de vuelo presentado enviado por el aeropuerto de Londres a los centros de Shannon, Shanwick y Gander. Se puede enviar igualmente el mensaje al centro de Londres o comunicar esta información por fonía.

(FPL–~~TPR~~ACA101–IS
–~~B707M~~B773/H –CHO~~P~~V/C~~D6~~
–EGLL1400
–N0450F310 ~~G1 UG1~~L9 UL9 STU285036/M082F310 ~~UG1~~ UL9 ~~52N015W~~LIMRI
52N020W 52N030W 50N040W 49N050W
–CYQX0455 CYYR
–EET/EIS~~N~~N0026 EGGX0111 020W0136 CYQX0228 040W0330 050W0415 SEL/FJEL)

2.3.1.2.1 *Significado*

Mensaje de plan de vuelo presentado — identificación de la aeronave ~~TPR~~ACA101 — IFR, vuelo regular — Boeing ~~707~~777-300, categoría de estela turbulenta ~~media~~fuerte, equipado con Loran C, HF RTF, VOR, ~~Doppler,~~ VHF RTF y con SSR transpondedor en los Modos A (con capacidad para 4 096 códigos) y C — ~~función ADS~~ — el aeródromo de salida es Londres, la hora prevista de fuera calzos 1400 UTC — la velocidad de crucero y el nivel de vuelo solicitados para la primera parte de la ruta son 450 nudos y FL 310 — el vuelo seguirá la aerovía ~~Verde 1~~Lima 9 y la aerovía ~~Verde~~Lima 9 superior ~~1~~, hasta un punto situado en la marcación de 285° magnéticos del VOR Strumble y a 36 NM del mismo. Desde este punto el vuelo continuará al valor constante Mach 0,82, siguiendo la aerovía ~~Verde~~Lima 9 superior ~~1~~ hasta ~~52N15W~~LIMRI; de allí a 52N20W; a 52N30W; a 50N40W; a 49N50W; hasta el punto de destino Gander, duración total prevista 4 horas y 55 minutos — el aeródromo de alternativa de destino es Goose Bay — el comandante ha notificado duraciones previstas acumuladas sobre puntos importantes a lo largo de la ruta que son: en el límite de la FIR Shannon 26 minutos, en el límite de la FIR oceánica de Shanwick 1 hora y 11 minutos, en los 20W 1 hora y 36 minutos, en el límite de la FIR oceánica de Gander 2 horas y 28 minutos, en los 40W 3 horas y 30 minutos y en los 50W 4 horas y 15 minutos — la clave SELCAL es FJEL.

2.3.2 *Mensajes de modificación (CHG)*

2.3.2.1 *Composición*

(3 Tipo, número y datos de referencia del mensaje – 7 Identificación de la aeronave y modo y código SSR – 13 Aeródromo de salida y hora

– 16 Aeródromo de destino y duración total prevista, aeródromos de alternativa de destino

– 18 Información suplementaria (utilizando más de una línea si fuera necesario)

– 22 Enmienda - - - - 22 Enmienda etc. (utilizando más de una) línea si fuera necesario)

2.3.2.2 *Ejemplo*

El siguiente es un ejemplo de un mensaje de modificación enviado por el centro de Amsterdam al centro de Francfort rectificando la información enviada previamente a Francfort en un mensaje de plan de vuelo presentado. Se supone que los dos centros cuentan con computadoras.

(CHGA/F016A/F014-GABWE/A2173-EHAM0850-EDDF-DOF/080122-8/I-16/EDDN)

2.3.2.2.1 *Significado*

Mensaje de modificación — los indicadores A y F de las unidades calculadoras de Amsterdam y Francfort, seguidos del número de serie (016) de este mensaje enviado por Amsterdam, repetición del indicador de la unidad calculadora seguido del número de serie (014) del mensaje de plan de vuelo presentado en cuestión — identificación de la aeronave GABWE, código SSR 2173 operando en Modo A, en ruta de Amsterdam EOBT0850 a Francfort fecha de vuelo 22 de enero de 2008 — se corrige la sección 8 del mensaje de plan de vuelo presentado en cuestión para que diga IFR — se corrige la sección 16 del plan de vuelo presentado en cuestión, indicando el nuevo punto de destino Nüremberg.

. . .

2.3.3 *Mensaje de cancelación de plan de vuelo (CNL)*

2.3.3.1 *Composición*

(3 Tipo, número y datos de referencia del mensaje – 7 Identificación de la aeronave y modo y código SSR – 13 Aeródromo de salida y hora

– 16 Aeródromo de destino y duración total prevista, aeródromos de alternativa de destino)

– 18 Información suplementaria (utilizando más de una línea si fuera necesario))

2.3.3.2 *Ejemplo 1*

El siguiente es un ejemplo de un mensaje de cancelación de plan de vuelo enviado por una dependencia ATS a todos los destinatarios del mensaje de plan de vuelo presentado enviado previamente por dicha dependencia.

(CNL-DLH522-EDBB0900-LFPO-0)

2.3.3.2.1 *Significado*

Mensaje de cancelación de plan de vuelo — cancela el plan de vuelo de la aeronave con identificación DLH522 — vuelo previsto de Berlín EOBT0900 a París — no se dispone de otra información.

2.3.3.3 *Ejemplo 2*

El siguiente es un ejemplo de mensaje de cancelación de vuelo enviado por un centro a otro centro adyacente. Se supone que los dos centros cuentan con computadoras ATC.

(CNLF/B127F/B055-BAW580-EDDF1430-EDDW-0)

2.3.3.3.1 *Significado*

Mensaje de cancelación de plan de vuelo — indicadores F y B de las dependencias de computadora ATC remitente y destinataria, seguidos del número de serie (127) de este mensaje, y de la repetición de los indicadores de la dependencia de computadora seguido del número de serie (055) de mensaje de plan de vuelo actualizado transmitido previamente — cancela el plan de vuelo de la aeronave con identificación BAW580 — vuelo previsto de Francfort EOBT1430 a Bremen — no se dispone de otra información.

2.3.4 *Mensaje de demora (DLA)*

2.3.4.1 *Composición*

(3
Tipo, número y datos de referencia del mensaje – 7
Identificación de la aeronave y modo y código SSR – 13
Aeródromo de salida y hora

– 16
Aeródromo de destino y duración total prevista, aeródromos de alternativa de destino)

– 18
Información suplementaria (utilizando más de una línea si fuera necesario))

2.3.4.2 *Ejemplo*

El siguiente es un ejemplo de un mensaje de demora enviado por un aeródromo de salida o por una dependencia principal que cursa las comunicaciones de un aeródromo de salida, a cada uno de los destinatarios de un mensaje de plan de vuelo presentado.

(DLA-KLM671-LIRF0900-LYDU-0)

2.3.4.2.1 *Significado*

Mensaje de demora — identificación de la aeronave KLM671 — hora prevista fuera calzos revisada Fiumicino 0900 UTC — con destino a Dubrovnik — no se dispone de otra información.

2.3.5 *Mensaje de salida (DEP)*

2.3.5.1 *Composición*

(3
Tipo, número y datos de referencia del mensaje – 7
Identificación de la aeronave y modo y código SSR – 13
Aeródromo de salida y hora

– 16
Aeródromo de destino y duración total prevista, aeródromos de alternativa de destino)

– 18
Información suplementaria (utilizando más de una línea si fuera necesario))

2.3.5.2 *Ejemplo*

El siguiente es un ejemplo de un mensaje de salida enviado por un aeródromo de salida, o por una dependencia principal que cursa las comunicaciones de un aeródromo de salida, a cada uno de los destinatarios de un mensaje de plan de vuelo presentado.

(DEP-CSA4311-EGPD1923-ENZV-0)

2.3.5.2.1 *Significado*

Mensaje de salida — identificación de la aeronave CSA4311 — salió de Aberdeen a las 1923 UTC — con destino a Stavanger— no se dispone de otra información.

2.3.6 *Mensaje de llegada (ARR)*

2.3.6.1 *Composición*

(3 Tipo, número y datos de referencia del mensaje – 7 Identificación de la aeronave y modo y código SSR – 13 Aeródromo de salida y hora – 17 Aeródromo de llegada y hora)

2.3.6.2 *Ejemplo 1*

El siguiente es un ejemplo de un mensaje de llegada enviado desde el aeródromo de llegada (el de destino) al aeródromo de salida.

(ARR–CSA406–LHBP–LKPR0913)

2.3.6.2.1 *Significado*

Mensaje de llegada — identificación de la aeronave CSA406 — salió de Budapest/Ferihegy — aterrizó en el aeropuerto Praga/Ruzyne a las 0913 UTC.

2.3.6.3 *Ejemplo 2*

El siguiente es un ejemplo de mensaje de llegada enviado por una aeronave que aterrizó en un aeródromo al que no se había asignado un indicador de lugar OACI. El código SSR no tendría sentido.

(ARR– ~~HELI13~~HHE13–EHAM–ZZZZ1030 DEN HELDER)

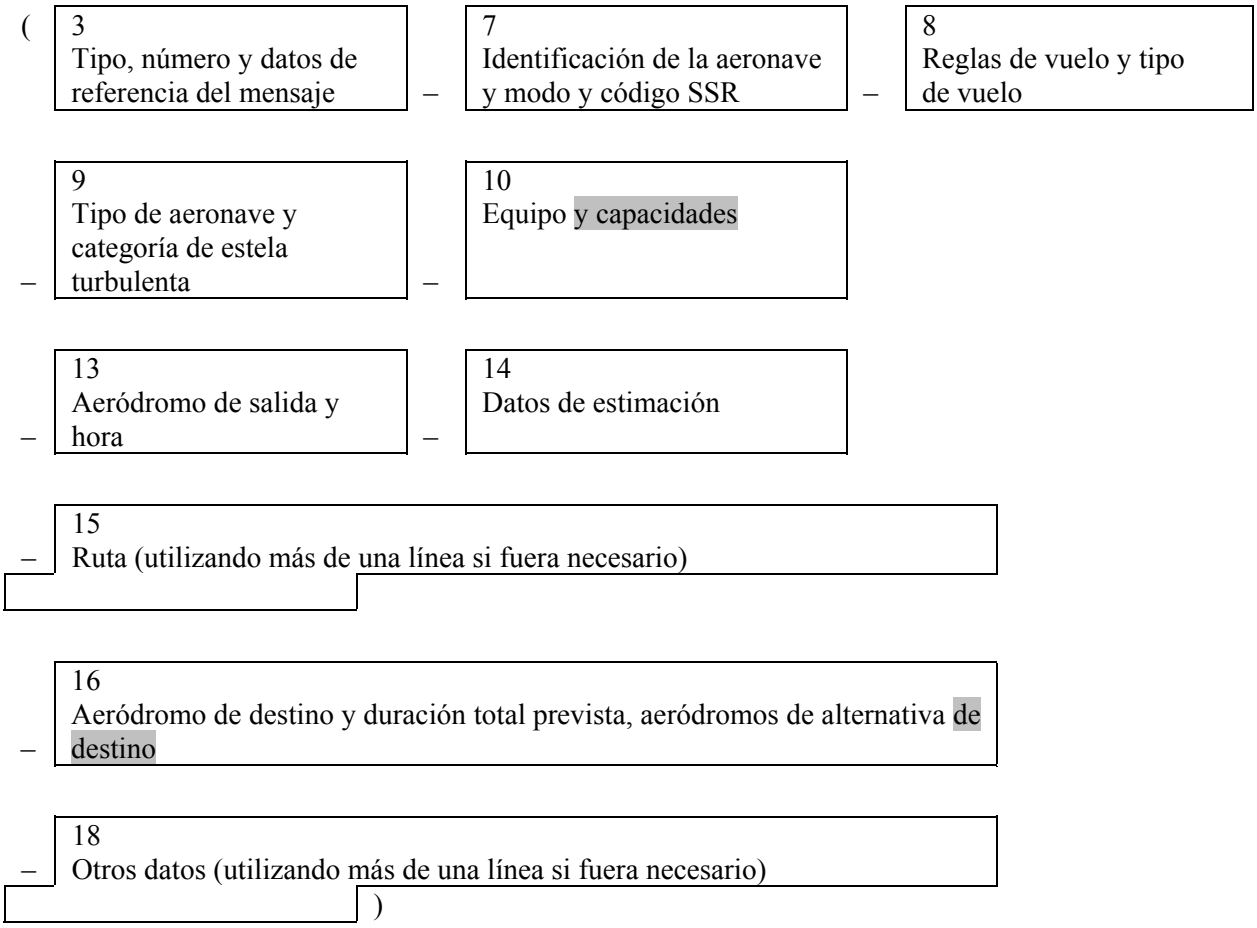
2.3.6.3.1 *Significado*

Mensaje de llegada — identificación de la aeronave ~~HELI13~~HHE13 — salió de Amsterdam — aterrizó en el helipuerto de Den Helder a las 1030 UTC.

2.4 Mensajes de coordinación

2.4.1 *Mensaje de plan de vuelo actualizado (CPL)*

2.4.1.1 *Composición*



2.4.1.2 *Ejemplo 1*

El siguiente es un ejemplo de un mensaje de plan de vuelo actualizado enviado del centro de Boston al centro de Nueva York relativo a un vuelo que se encuentra en ruta desde Boston al aeropuerto La Guardia.

(CPL–UAL621/A5120–IS
–~~DC9~~A320/M–S/C~~D~~
–KBOS–HFD/1341A220A200A
–N0420A220 V3 AGL V445
–KLGA
–0)

2.4.1.3 *Ejemplo 2*

El siguiente es un ejemplo del mismo mensaje de plan de vuelo actualizado, pero en este caso el mensaje se intercambia entre computadoras ATC.

(CPLBOS/LGA052–UAL621/A5120–IS
–~~DC9~~A320/M–S/C~~D~~
–KBOS–HFD/1341A220A200A
–N0420A220 V3 AGL V445
–KLGA
–0)

Nota.— Los mensajes que figuran en los ejemplos 1 y 2 son idénticos con la excepción de que el número de mensaje del ejemplo 2 no figura en el ejemplo 1.

2.4.1.4 *Significado*

Mensaje de plan de vuelo actualizado [con identificación de la dependencia remitente (BOS) e identificación de la dependencia receptora (LGA), seguidos del número de serie de este mensaje (052)] — identificación de la aeronave UAL621, último código SSR asignado 5120 en Modo A — vuelo IFR, regular — un ~~DC9~~A320, categoría de estela turbulenta media, provista de respondedor SSR en Modos A (con capacidad de 4 096 códigos) y C — ~~función ADS —~~ salió de Boston — se estima que el vuelo cruce el "límite" Boston/Nueva York en el punto HFD a las 1341 UTC, autorizado por el centro de Boston a la altitud de 22 000 pies, pero debiendo encontrarse a una altitud de 20 000 pies en HFD — la TAS es 420 nudos, el nivel de crucero solicitado es de 22 000 pies — el vuelo seguirá la aerovía V3 hasta el punto de notificación AGL y luego la aerovía V445 — el punto de destino es el aeropuerto La Guardia — no se dispone de otra información.

2.4.2 *Mensaje de estimación (EST)*

2.4.2.1 *Composición*

(| 3
Tipo, número y datos de referencia del mensaje | – | 7
Identificación de la aeronave y modo y código SSR | – | 13
Aeródromo de salida y hora |

– | 14
Datos de estimación | – | 16
Aeródromo de destino y duración total prevista, aeródromos de alternativa de destino |)

. . .

2.4.3 *Mensaje de coordinación (CDN)*

2.4.3.1 *Composición*

(| 3
Tipo, número y datos de referencia del mensaje | – | 7
Identificación de la aeronave y modo y código SSR | – | 13
Aeródromo de salida y hora |

– 16
Aeródromo de destino y duración total prevista, aeródromos de alternativa de destino

– 22
Enmienda - - - - 22
Enmienda etc. (utilizando más de una) línea si fuera necesario)

. . .

2.4.4 *Mensaje de aceptación (ACP)*

2.4.4.1 *Composición*

(3
Tipo, número y datos de referencia del mensaje – 7
Identificación de la aeronave y modo y código SSR – 13
Aeródromo de salida y hora

– 16
Aeródromo de destino y duración total prevista, aeródromos de alternativa de destino)

. . .

2.5 Mensajes suplementarios

2.5.1 *Mensaje de solicitud de plan de vuelo (RQP)*

2.5.1.1 *Composición*

(3
Tipo, número y datos de referencia del mensaje – 7
Identificación de la aeronave y modo y código SSR

– 13
Aeródromo de salida y hora – 16
Aeródromo de destino y duración total prevista, aeródromos de alternativa de destino)

– 18
Información suplementaria (utilizando más de una línea si fuera necesario))

2.5.1.2 *Ejemplo*

El siguiente es un ejemplo del mensaje de solicitud de plan de vuelo enviado por un centro a otro centro adyacente después de recibir un mensaje de estimación, para el cual no se había recibido previamente un mensaje correspondiente de plan de vuelo presentado.

(RQP-PHOEN-EHRD-EDDL-0)

2.5.1.2.1 *Significado*

Mensaje de solicitud de plan de vuelo — identificación de la aeronave PHOEN — salió de Rotterdam — destino Düsseldorf— no se dispone de otra información.

2.5.2 *Mensaje de solicitud de plan de vuelo suplementario (RQS)*

2.5.2.1 *Composición*

(3 Tipo, número y datos de referencia del mensaje – 7 Identificación de la aeronave y modo y código SSR – 13 Aeródromo de salida y hora

– 16 Aeródromo de destino y duración total prevista, aeródromos de alternativa de destino)

– 18 Información suplementaria (utilizando más de una línea si fuera necesario))

2.5.2.2 *Ejemplo*

El siguiente es un ejemplo de un mensaje de solicitud de plan de vuelo suplementario enviado por una dependencia ATS, a la dependencia ATS que sirve al aeródromo de partida, solicitando la información contenida en el formulario de plan de vuelo, pero que no se transmite en los mensajes de plan de vuelo presentado o de un plan de vuelo actualizado.

(RQS-KLM405/A4046-EHAM-CYMX-0)

2.5.2.2.1 *Significado*

Mensaje de solicitud de plan de vuelo suplementario — identificación de la aeronave KLM405/código SSR 4046 operando en Modo A — aeródromo de salida Amsterdam — aeródromo de destino Mirabel — no se dispone de otra información.

2.5.3 *Mensaje de plan de vuelo suplementario (SPL)*

2.5.3.1 *Composición*

(3 Tipo, número y datos de referencia del mensaje – 7 Identificación de la aeronave y modo y código SSR – 13 Aeródromo de salida y hora

– 16 Aeródromo de destino y duración total prevista, aeródromos de alternativa de destino

. . .

— — — — — — — —

International Civil Aviation Organization | Organisation de l'aviation civile internationale | Organización de Aviación Civil Internacional | Международная организация гражданской авиации | منظمة الطيران المدني الدولي | 国际民用航空组织

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

Ref.: AN 13/2.1-09/9

6 de febrero de 2009

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

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

Señor/Señora:

1. Tengo el honor de dirigirme a usted para señalar a su atención el contenido de la Enmienda 1 de los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo,* 15ª edición (PANS-ATM, Doc 4444) relacionada con la actualización del formulario de plan de vuelo y nuevos procedimientos de planificación de vuelo.

2. Como se indicó en la comunicación AN 13/2.1-08/50, la enmienda tiene como naturaleza y alcance la actualización del formulario de plan de vuelo de la OACI para satisfacer las necesidades de las aeronaves con capacidades avanzadas y los requisitos en evolución de los sistemas automatizados de gestión del tránsito aéreo (ATM), teniendo en cuenta al mismo tiempo la compatibilidad con los sistemas existentes, los factores humanos, la instrucción, el costo y los aspectos relativos a la transición.

3. Teniendo en cuenta que la transición del actual formulario de plan de vuelo y sus requisitos correspondientes al nuevo plan de vuelo podría plantear desafíos para los Estados y organizaciones que participan en el procesamiento de los planes de vuelo, la OACI ha preparado las directrices que figuran en el Adjunto a la presente. El objetivo principal de estas directrices es apoyar un esfuerzo mundial coordinado durante el período de transición, a fin de lograr una transición exitosa y coordinada para la fecha de aplicación del 15 de noviembre de 2012.

999 University Street
Montréal, Quebec
Canada H3C 5H7

Tel.: +1 514-954-8219
Fax: +1 514-954-6077

E-mail: icaohq@icao.int
www.icao.int

4. Con el propósito de apoyar la transición, la OACI está desarrollando un sitio web público en el que los Estados, los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) y los usuarios del espacio aéreo encontrarán información relativa al estado de aplicación de la enmienda y en el que se comentarán las cuestiones y dificultades más comunes. Una vez esté listo el citado sitio, se notificará a los Estados.

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

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

Taïeb Chérif
Secretario General

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

ADJUNTO a la comunicación AN 13/2.1-09/9

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

1. INTRODUCCIÓN

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. OBJETIVO

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

3. FECHA DE APLICACIÓN

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

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

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

4. ALCANCE

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

5. ENTORNO DE PLANIFICACIÓN DE VUELO

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

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

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

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

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

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

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

6. DIRECTRICES PARA LA APLICACIÓN DE LA ENMIENDA

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

6.2 Directriz 1

a) A medida que los ANSP efectúen la transición hacia la NUEVA información, es fundamental que también apoyen la ACTUAL hasta la fecha de aplicación del 15 de noviembre de 2012.

b) No se exige que los ANSP acepten y procesen los datos ACTUALES después de la fecha de aplicación, a menos que así lo especifique la autoridad competente.

c) Estas directrices se refieren a la situación en la que algunos ANSP y/o usuarios del espacio aéreo no apliquen los cambios de planificación de vuelo sino hasta el final del período de transición.

6.3 Directriz 2

a) Se alienta a los PIRG a que planifiquen y publiquen los cambios aplicados a nivel regional con suficiente antelación a la fecha de aplicación, de forma que los usuarios del espacio aéreo y los ANSP puedan responder y resolver cualquier problema operacional imprevisto.

b) Se prevé que la aplicación tendrá lugar progresivamente a medida que los PIRG vayan trabajando con sus Estados miembros/organizaciones internacionales y usuarios del espacio aéreo para coordinar la transición regional antes del 15 de noviembre de 2012.

c) Los planes de transición deberían alentar a todos los ANSP a efectuar la transición hacia la NUEVA información algo antes del 15 de noviembre de 2012, a fin de que los usuarios del espacio aéreo tengan un período de transición hacia la NUEVA información antes de la fecha de aplicación.

d) Los planes de transición deberían tener en cuenta que es probable que los usuarios del espacio aéreo no puedan utilizar las nuevas oportunidades que ofrece la NUEVA información hasta que los ANSP hayan efectuado la transición, e incluso en ese caso,

la utilización de la NUEVA información podría verse limitada en su aplicación si los vuelos siguen implicando ANSP que no hayan efectuado aún la transición.

6.4 **Directriz 3**

a) Durante el período de transición y después de que el ANSP haya notificado que puede aceptar la NUEVA información, el usuario del espacio aéreo determinará si presenta la NUEVA información o la ACTUAL información al ANSP.

b) Se prevé que los usuarios del espacio aéreo tomarán decisiones sobre el formato que presentarán basándose en las mejoras de performance que puedan lograrse mediante la información de capacidad de las NUEVAS casillas 10 y/o 18.

c) Se prevé que todos los usuarios del espacio aéreo presenten la NUEVA información a partir de la fecha de aplicación, puesto que después de dicha fecha no se garantiza la utilización de la ACTUAL información.

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

6.5 **Directriz 4**

a) Durante el período de transición, cuando no todos los ANSP afectados por un vuelo hayan efectuado la transición a la NUEVA información, el usuario del espacio aéreo debe asegurarse de que se presente la ACTUAL información a los ANSP que no hayan efectuado aún la transición.

b) Esto se puede lograr si el usuario del espacio aéreo sólo presenta la ACTUAL información a todos los ANSP (puesto que los ANSP que apliquen la NUEVA información también apoyarán la ACTUAL información durante la transición).

c) Los ANSP que utilicen la información ACTUAL podrían malinterpretar y rechazar la información de plan de vuelo presentada más de 24 horas antes del vuelo. La presentación con más de 24 horas de antelación al vuelo no puede emplearse si uno o varios ANSP afectados por un vuelo no han efectuado la transición (a menos que dichos ANSP ya estén en condiciones de recibir presentaciones más de 24 horas antes del vuelo). Aunque los ANSP que utilizan la NUEVA información podrían aceptar el plan de vuelo, podrían no estar en condiciones de transmitir coordinación esencial a los ANSP que utilizan la información ACTUAL.

d) El usuario del espacio aéreo podría elegir presentar la NUEVA información a los ANSP que hayan efectuado la transición y la información ACTUAL a los ANSP que no hayan efectuado la transición. Sin embargo, sin procedimientos de transición especiales, podría ocurrir que la NUEVA información sólo pudiera utilizarse hasta el primer ANSP de la ruta de vuelo que utilizara la información ACTUAL. Esto se debe a que el ANSP que utiliza la NUEVA información no estará en condiciones de coordinar la NUEVA información con los ANSP que utilizan la información ACTUAL.

6.6 **Directriz 5**

a) A fin de facilitar la decisión del usuario de si presentar la información ACTUAL, NUEVA o una combinación de la ACTUAL y la NUEVA, la OACI mantendrá un sitio web con la lista de la capacidad de cada ANSP de aceptar la ACTUAL o la NUEVA información.

b) Esta información, que estará a disposición del público, será adicional a los métodos normales de comunicación entre los ANSP y sus usuarios del espacio aéreo.

c) Cada ANSP comunicará a la OACI, por conducto de su Estado o de las Oficinas regionales de la OACI, su capacidad para aceptar la NUEVA información tan pronto como sea posible, a fin de que la OACI pueda asegurar la publicación completa y actualizada de la información en el sitio web. Los ANSP que notifiquen que han terminado la transición a la NUEVA información estarán indicando asimismo que pueden coordinarse con otros ANSP que han hecho la transición a la NUEVA información.

6.7 **Directriz 6**

a) Durante el período de transición, los ANSP que acepten la NUEVA información podrían requerir convertir la información de vuelo a la ACTUAL información, para los fines de coordinación con ANSP adyacentes que no hayan efectuado aún la transición.

b) Para fines de congruencia, se recomienda enfáticamente que todos los ANSP utilicen la tabla de conversión proporcionada a continuación, a fin de que los usuarios del espacio aéreo y los ANSP tengan el mismo conocimiento de la forma en que la NUEVA información se convertirá a la ACTUAL información.

c) Los PIRG, los Estados y los ANSP deben ser conscientes de que podría perderse valiosa información de planificación durante el proceso de conversión, como se indica en la tabla de conversión.

d) No se prevé que la información ACTUAL se convierta a la NUEVA información durante el período de transición.

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

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

- Los ANSP podrían hacer arreglos distintos entre ellos con respecto a la información de la casilla 18 si la conversión causara un rechazo del mensaje por un ANSP que sólo acepte la ACTUAL información.

- ADVERTENCIA: Durante la conversión se perderá cierta información NUEVA, incluida cierta información sobre las capacidades, e información que se mantenga en los indicadores de la casilla 18 que no se suministre en la ACTUAL información, como DOF, DLE y TALT. Como medida de mitigación parcial, toda la información que de otra forma se perdería de la NUEVA casilla, podría traducirse a un único texto libre después de RMK/ en la casilla 18 de la ACTUAL información.

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

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

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

— FIN —

APÉNDICE C

ESTRATEGIA PARA LA IMPLANTACIÓN DE LA ENMIENDA 1 A LA 15ª EDICIÓN DEL PANS-ATM (DOCUMENTO 4444) DE LA OACI EN LAS REGIONES CAR/SAM

ÍNDICE

Página

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

1. Objetivo

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

2. Consideraciones Generales

La OACI, tomando en cuenta que:

- La gestión dinámica de la información proporcionará la más adecuada e integrada visión de la situación ATM, en términos históricos, presentes, planeados o futuros, y proveerá la base para la toma de decisión por toda la comunidad ATM;

- El *Concepto Operacional de Gestión Global del Tránsito Aéreo* (Doc 9854) requiere acciones de gestión de la información para proveer soporte a las operaciones ATM por medio de una información correcta, de calidad y en tiempo; y

- El requerimiento ATM Nº 87 del *Manual de Requerimientos del Sistema de Gestión de Tránsito Aéreo* (Doc 9882) define que trayectorias 4-D serán utilizadas en aplicaciones para sincronización de tránsito para que sean alcanzados los objetivos de desempeño del sistema ATM, aclarando que la automatización, tanto en las aplicaciones "tierra" así como en las aplicaciones "aire", serán utilizadas plenamente para crear un eficiente y seguro flujo del tránsito aéreo en todas las fases del vuelo.

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

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

Como análisis previo realizado en algunos Estados de las Regiones CAR/SAM se ha notado que implantación del nuevo formato de plan vuelo impactara entre otros sistemas a los subsistemas de tratamiento de planes de vuelo, de interfaz de comunicación con otros sistemas, en la interfaz hombre maquina (IHM) de las pantallas de control y en los subsistemas de grabación y de re-visualización.

En virtud de todo lo anterior se elaboro un plan inicial, con la descripción de la estrategia para la implantación de dicha enmienda.

3. Principios

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

1. la voluntad soberana de los Estados;

2. es una guía de orientación para que los Estados de la Regiones CAR/ SAM puedan elaborar sus planes de acción para la implantación del contenido en la enmienda 1 del Doc. 4444.

4. Aplicación

Este documento se aplica a todos los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR/ SAM, específicamente a todos los proveedores de servicios de navegación aérea así como a los usuarios del espacio aéreo.

5. Documentos de referencia

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

a) PANS-ATM, 15ª Edición (Doc 4444) de la OACI

b) Enmienda 1 a la 15ª Edición del Doc 4444;

c) Directrices para la incorporación de la información del plan de vuelo conforme a la Enmienda 1 de los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo, 15ª edición (PANS-ATM, Doc 4444) (carta a los Estados AN 13/2.1-09/9 del 6 de febrero de 2009);

d) Informe Final del GREPECAS 15; y

6. Análisis

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

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

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

1. Plan de Vuelo

   a. Formulario de Plan de Vuelo: los explotadores y las dependencias de los servicios de transito aéreo deberían observar toda restricción que se determine en las publicaciones de información aeronáutica (AIP);

   b. Presentación del Plan de Vuelo: cambios en los plazos de presentación de planes de vuelo;

   c. Casilla 7: Identificación de la Aeronave: utilización de caracteres alfanuméricos;

d. Casilla 8: Reglas de Vuelo: especificación de uno o más puntos de cambio de reglas de vuelo;

e. Casilla 10: Equipo: cambios en la designación de equipos y capacidades

f. Casilla 13: Aeródromo de Partida y Hora

g. Casilla 15: Ruta

h. Casilla 16: Aeródromo de Destino y Duración Total Prevista, Aeródromos de Alternativa de Destino

i. Casilla 18: Otros Datos

2. Mensajes de los Servicios de Tránsito Aéreo

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

6.2. Directrices para la Implementación

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

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

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

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

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

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

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

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

3. El sistema ATM deberá apoyar simultáneamente la información ACTUAL y NUEVA durante un cierto tiempo, con el objetivo de tener tiempo para el tratamiento de los casos particulares de performance;

4. La presentación de planes de vuelo por distintos medios (presentar individualmente los planes de vuelos a cada ANSP, presentar los planes de vuelo en un lugar y el sistema ATM luego los distribuye) no es cambiada por la Enmienda 1, pero la transición a la implantación de la Enmienda 1 podría imponer algunos requisitos durante el período de transición;

5. La Enmienda aplica cambios en los contenidos de los mensajes de planes de vuelo gestionados entre los ANSP.

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

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

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

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

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

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

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

6.3. Escenario Actual de la Regiones CAR/SAM

Las Regiones CAR/SAM presentan, hoy, distintos grados de evolución tecnológica en términos de automatización ATM, los cuales pueden ser clasificados en una de las siguientes situaciones:

- Estados que cuentan con sistemas automatizados (Procesamiento de planes de vuelo y datos radar);
- Estados que poseen sistemas automatizados ATM y que están en proceso de actualización de los mismos;
- Estados que no poseen sistemas automatizados ATM, pero están en fase de implantación de los mismos a corto plazo..
- Estados que no poseen sistemas automatizados ATM y no se conoce planes de adquisición a corto o mediano plazo

La estrategia de implementación debe tener en cuenta los distintos grados evolutivos de tecnología existente en cada Región.

El medio principal utilizado para la transmisión de los planes de vuelo en la Región es la AFTN, que está en proceso de transición al sistema AMHS. Se espera que para el 2015 casi la totalidad de los Estados de las Regiones CAR/SAM cuenten con el sistema AMHS instalado.

6.4. Impactos

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

6.4.1. Impactos Técnicos

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

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

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

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

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

- Atender a todos los cambios contenidos en la enmienda 1 y descritos en el ítem 6.1 de este documento;

- Suministrar al controlador de tránsito aéreo todas las informaciones necesarias para el planeamiento y gestión del tránsito aéreo, incluyendo las alertas de cambio de status de las capacidades de las aeronaves;

- Posibilitar la transmisión correcta de las informaciones del plan de vuelo, ACTUAL o NUEVA, para todos los centros de control involucrados;

- La definición clara de los tamaños de casillas y sus respectivas subdivisiones, así como la secuencia de los datos (por ejemplo: secuencia de inclusión de los datos en la casilla 10);

- Incluir la actualización de toda la documentación técnica del sistema; y

- La ejecución anticipada de pruebas, para validación de los cambios.

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

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

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

6.4.2. Impactos Operacionales

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

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

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

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

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

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

7. Estrategia de Implementación

7.1. Criterios Críticos

La implementación de la enmienda 1 en las Regiones CAR/SAM debe considerar los siguientes aspectos:

- Garantizar que todos los Estados y usuarios del espacio aéreo implementen **t**odos los cambios de la enmienda 1 para el 15 de noviembre de 2012 y no apenas algunos aspectos seleccionados de la misma;

- Los Estados que no cumplieran la implementación completa de la enmienda estarán obligados a publicar las no conformidades en sus AIP como "DIFERENCIA SIGNIFICATIVA" antes del 15 de noviembre de 2012, asimismo la no implementación del cambio será considerada una deficiencia y se incluirá en la Lista de Deficiencias de la Región SAM; y

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

7.2. Preparación

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

Un proyecto para la implantación del nuevo formato del plan de vuelo se hará cargo de los aspectos administrativos de la implantación regional. Para obtener éxito, los Estados, coordinados por las Oficinas Regionales de la OACI y el GREPECAS, necesitan elaborar sus planes de acción con base en los impactos sobre sus sistemas y considerándose los cambios, las directrices y los criterios críticos definidos anteriormente.

Dichos planes como mínimo deben contener los siguientes tópicos:

- Clasificación del grado de evolución de sus sistemas;

- Evaluación detallada de los impactos técnicos y operacionales

- Soluciones para mitigar los impactos, con respectivos cronogramas de ejecución y responsables para la ejecución;

- Plazo para implantación de las soluciones;

- Pruebas de validación de la solución;

- Programas de entrenamiento técnico y operacional; y

- Medidas de contingencia.

Los planes deben ser presentados a las Oficinas Regionales CAR/SAM de la OACI, quienes harán el monitoreo de las siguientes tareas:

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

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

7.3. Transición

Las acciones adoptadas en esta fase de transición deben:

- Seguir la orientación del GREPECAS;

- Observar las directrices de la OACI, descritas en párrafo 6.2;

- Actuar junto al coordinador de la implementación;

- Ejecutar las actividades previstas en los planes de acción para mitigar los impactos técnicos y operacionales;

- Reconocer que las ventajas para los usuarios del espacio aéreo solamente surtirán efecto con la implantación conjunta de los cambios.

En la Regiones CAR/ SAM el periodo de transición para cuando los ANSP deben tener la capacidad de procesar los dos formatos de plan de vuelo, ACTUAL y NUEVO, será del 1 de julio de 2012 hasta el 15 de noviembre de 2012.

Con el propósito de cumplir con estos plazos y armonizar la implantación con otras regiones de la OACI, la entrega y prueba del software y cambios del sistema deberán completarse a más tardar el 30 de junio de 2012.

En consecuencia, se insta a los Estados a tener implementado el NUEVO formato entre 1 de abril y el 30 de junio del 2012, así como a no utilizar este NUEVO formato antes del 1 de abril de 2012.

Los Estados deben, por lo tanto, mantener la coordinación actualizada con respecto a la evolución de los planes de acción, así como informar los eventuales cambios de fechas, plazos, etc., utilizando el periodo 18 de julio 2011 al 1 de abril del 2012 para entregar y probar el software actualizado del sistema ANSP en apoyo al NUEVO formato de mensaje, mientras se continúa apoyando el formato ACTUAL de mensaje.

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

Las reuniones de coordinación de la implantación se llevarán a cabo periódicamente con el propósito de evaluar los planes, a fin de que los Estados y ANSPs estén confiados en que la región pueda implantar la Enmienda 1 entre el 1 de abril y el 30 de junio del 2012.

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

7.4. Pos-Transición

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

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

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

8. Aspectos Administrativos

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

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

1. La celebración de reuniones y discusiones periódicas para identificar los requisitos y la(s) solución(es) técnica(s) preferencial(es), alternativas y opciones para alcanzar la implantación del nuevo formato de plan de vuelo;

    a) Con el propósito de facilitar un entendimiento común de la Enmienda 1 y de su impacto en los sistemas automatizado y manual entre los Estados miembros y ANSPs, se planifica tentativamente un seminario y taller de dos días para junio de 2010.

    b) Al seminario/taller le seguirá una reunión de dos días del proyecto de implantación del nuevo formato del plan de vuelo, la que abordará las revisiones o actualizaciones de la Estrategia de Implantación de la Enmienda 1, desarrollará las conclusiones a ser enviadas a los distintos subgrupos o comités y determinará el programa de las reuniones del TF adicionales.

2. El intercambio de informes y documentación técnica, planes y programaciones que puedan ser necesarios para asegurar la culminación exitosa y oportuna de estos esfuerzos.

3. Planificación, coordinación técnica y desarrollo de las actividades entre los Estados, bajo la coordinación de las oficinas de la OACI en Lima y México.

9. Aspectos Financieros

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

Los Estados pueden establecer mecanismos para llevar a cabo la implementación de esta estrategia a través, por ejemplo, de Proyectos de Cooperación Técnica de la OACI, bajo la supervisión de las Oficinas Regionales de la OACI.

IMPLEMENTACIÓN DEL NUEVO FORMATO DE PLAN DE VUELO PRESENTADO				
Beneficios				
Eficiencia **Seguridad operacional**	• Eficiencia operacional mejorada; • capacidad de espacio aéreo ampliada; • implementación mejorada a nivel rentabilidad. • Gestión de la seguridad operacional mejorada			
Estrategia Corto Plazo (2012)				
Componente ATM	**DESCRIPCIÓN DE TAREAS**	**INICIO – FIN**	**RESPON-SABLE**	**ESTADO**
SDM	a) Guías sobre la transición al Nuevo Formato de Plan de Vuelo Presentado.	2009	OACI	Finalizada
	b) Elaborar una estrategia regional de transición al nuevo formato de plan de vuelo presentado.	Marzo 2010	OACI	Finalizada
	c) Identificación de interesados involucrados y posible impacto de la implantación del nuevo formato de plan de vuelo presentado (FPL/RPL/CPL).	1/10/2009-30/6/2010	Estados, Territorios, Org. Int.	Válida
	d) Evaluación de las capacidades actuales/futuras de procesamiento de plan de vuelo con respecto al Nuevo formato de plan de vuelo presentado.	1/10/2009-30/12/2010	Estados, Territorios, Org. Int.	Válida
	e) Ensayos de conducta entre sistemas con capacidad de procesamiento del NUEVO Plan de vuelo.	18/7/2011-30/6/2012	Estados, Territorios, Org. Int.	Válida
	f) Elaboración de procedimientos de contingencia y determinación de consideraciones técnicas/ operacionales para la transición.	1/1/2011-30/6/2011	Estados, Territorios, Org. Int.	Válida
	g) Identificación de las partes principales que consideren la afluencia de datos de FP y definición de los pasos de transición basados en: • sistemas con capacidad de procesar ambos formatos: actual y NUEVO. • sistemas a modernizarse/implementarse antes del 2012 y que serán capaces de procesar el nuevo formato de plan de vuelo presentado.	1/1/2011-30/6/2011	Estados, Territorios, Org. Int.	Válida
	h) Publicación de acciones de transición, ensayos y otras publicaciones para los usuarios e interesados	30/6/2011-30/6/2012	GREPECAS	Válida
	i) Evaluación de las acciones de transición y hacer ajustes.	18/7/2011-30/6/2012	Estados, Territorios, Org. Int.	Válida
	j) realizar el plan de transición.	1/4/2012-30/6/2012	Estados, Territorios, Org. Int.	Válida
	k) monitorear las actividades de transición.	1/10/2009-15/12/2012	OACI	Válida
IPM	IPM/4: alineación de la clasificación del espacio aéreo superior. IPM/1: uso flexible del espacio aéreo; IPM/6 Gestión del flujo de tránsito aéreo; IPM/7: gestión dinámica y flexible de rutas ATS; IPM/9: Conciencia situacional; IPM/13: Gestión y diseño de aeródromos; IPM/14: Operaciones en pista; IPM/16: sistemas de alerta en apoyo a decisiones; IPM/17: implantación de aplicaciones de enlace de datos; IPM/18: Información Aeronáutica; IPM/19: sistemas meteorológicos; IPM/21: Sistemas de Navegación; IPM/22: Infraestructura de Comunicación e IPM/23: Radioespectro aeronáutico.			

APPENDIX D / APENDICE D

FOCAL POINTS FOR THE COORDINATION OF THE FLIGHT PLAN FORMAT / PUNTOS FOCALES PARA LA COORDINACIÓN DEL FORMATO DE PLAN DE VUELO

Estado/State Organization	Autoridad / Authority		E-mail	T / F
	Area	Nombre y título / Name and Title		
1	2	3	5	6
Argentina				
Bolivia				
Brasil		Jorge Wilson Avila Pena Departamento de Control del Espacio Aéreo	pln2@decea.gov.br	Ph: +5521 9499 7635 +5521 2101 6477
Chile				
Colombia	PBN	Gladys Mercedes Roa de la Cruz Grupo de Procedimientos	gladis.roa@aerocivil.gov.co	T: +571 266 3693 +571 266 2514
Ecuador				
French Guiana		Jean Jacques DESCHAMPS Head, Technical Department for the ANSP in French Antilles and Guyana	jean-jacques.deschamps@aviation-civile.gouv.fr	
Guyana		Ms. Chaitrani Heeralall Director Air Navigation Services	dans@gcaa-gy.org	Ph: +592 261 2217 Fax: +592 261 2293
		Mr. Rickford Samaroo Manager ATS Operations	satcori@hotmail.com	Ph: +592 261 2564 Fax: +592 261 2279
Panamá				
Paraguay		Daysi Elizabeth Ferreira Cabanellas Jefa Interina de la Sección Normas y Reglamentos	norma_atm@dinac.gov.py tirikadai@gmail.com	TF: +595 21 205 365
Perú				
Suriname				
Uruguay				
Venezuela				

- - - - - -

APENDICE E

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo
1	2	3	4	5	6	7	8
Formulario plan de vuelo Casilla7: Identificación de la aeronave (máximo 7 caracteres)	Para la identificación de la aeronave se utilizaran caracteres alfanumérico y sin guiones o símbolo	No afecta.	No afecta.	No afecta.	No afecta.	No afecta.	No afecta.
Formulario plan de vuelo Casilla 8: Reglas de vuelo y tipos de vuelo (uno o dos caracteres)	a) Se da mayor clarificación en las clases de reglas de vuelo que el piloto se propone observar (I, V, Y, Z). b) Se mantiene las letras para la identificación del tipo de vuelo y se indica que se especifique en la casilla 18 el estado de vuelo luego del indicador STS o cuando sea necesario para señalar otros motivos después del indicador RMK.	a y b) Sin cambio no afecta.	a y b) Sin cambio no afecta.	a y b) Sin cambio no afecta.	a y b) Sin cambio no afecta.	a y b) Sin cambio no afecta.	a y b) Sin cambio no afecta.

* Parte 1 - Equipos y capacidades de radiocomunicaciones y ayudas para la navegación y la aproximación
Parte 2 - Equipos y capacidad de vigilancia

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

* Parte 1 - Equipos y capacidades de radiocomunicaciones y ayudas para la navegación y la aproximación
  Parte 2 - Equipos y capacidad de vigilancia

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

* Parte 1 - Equipos y capacidades de radiocomunicaciones y ayudas para la navegación y la aproximación
Parte 2 - Equipos y capacidad de vigilancia

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

* Parte 1 - Equipos y capacidades de radiocomunicaciones y ayudas para la navegación y la aproximación
Parte 2 - Equipos y capacidad de vigilancia

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

* Parte 1 - Equipos y capacidades de radiocomunicaciones y ayudas para la navegación y la aproximación
Parte 2 - Equipos y capacidad de vigilancia

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

* Parte 1 - Equipos y capacidades de radiocomunicaciones y ayudas para la navegación y la aproximación
Parte 2 - Equipos y capacidad de vigilancia

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

* Parte 1 - Equipos y capacidades de radiocomunicaciones y ayudas para la navegación y la aproximación
Parte 2 - Equipos y capacidad de vigilancia

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

* Parte 1 - Equipos y capacidades de radiocomunicaciones y ayudas para la navegación y la aproximación
Parte 2 - Equipos y capacidad de vigilancia

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

* Parte 1 - Equipos y capacidades de radiocomunicaciones y ayudas para la navegación y la aproximación
Parte 2 - Equipos y capacidad de vigilancia

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

* Parte 1 - Equipos y capacidades de radiocomunicaciones y ayudas para la navegación y la aproximación
Parte 2 - Equipos y capacidad de vigilancia

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

* Parte 1 - Equipos y capacidades de radiocomunicaciones y ayudas para la navegación y la aproximación
Parte 2 - Equipos y capacidad de vigilancia

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

* Parte 1 - Equipos y capacidades de radiocomunicaciones y ayudas para la navegación y la aproximación
Parte 2 - Equipos y capacidad de vigilancia

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

* Parte 1 - Equipos y capacidades de radiocomunicaciones y ayudas para la navegación y la aproximación
Parte 2 - Equipos y capacidad de vigilancia

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

* Parte 1 - Equipos y capacidades de radiocomunicaciones y ayudas para la navegación y la aproximación
Parte 2 - Equipos y capacidad de vigilancia

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

* Parte 1 - Equipos y capacidades de radiocomunicaciones y ayudas para la navegación y la aproximación
Parte 2 - Equipos y capacidad de vigilancia

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

* Parte 1 - Equipos y capacidades de radiocomunicaciones y ayudas para la navegación y la aproximación
Parte 2 - Equipos y capacidad de vigilancia

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

* Parte 1 - Equipos y capacidades de radiocomunicaciones y ayudas para la navegación y la aproximación
Parte 2 - Equipos y capacidad de vigilancia

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

* Parte 1 - Equipos y capacidades de radiocomunicaciones y ayudas para la navegación y la aproximación
Parte 2 - Equipos y capacidad de vigilancia

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

* Parte 1 - Equipos y capacidades de radiocomunicaciones y ayudas para la navegación y la aproximación
Parte 2 - Equipos y capacidad de vigilancia

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

* Parte 1 - Equipos y capacidades de radiocomunicaciones y ayudas para la navegación y la aproximación
Parte 2 - Equipos y capacidad de vigilancia

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

* Parte 1 - Equipos y capacidades de radiocomunicaciones y ayudas para la navegación y la aproximación
Parte 2 - Equipos y capacidad de vigilancia

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

* Parte 1 - Equipos y capacidades de radiocomunicaciones y ayudas para la navegación y la aproximación
Parte 2 - Equipos y capacidad de vigilancia

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 18 Indicador DOF/	La fecha de la salida del vuelo en formato de seis cifras (AAMMDD) donde AA es el año, MM mes y DD día.	Considerando que en el template del AFTN para el FPL en la casilla 18 del formato del plan de vuelo representa texto libre no debería estar afectado por este nuevo indicativo.	No debería afectarse en vista que la información contenida en esta casilla 18 no aparece en el formato contemplado para los RPL (Apéndice 2, Sección 6, Capítulo 16 del Doc 4444).	Podría estar afectado considerando que el indicador DOF/ no está en el plan actual de vuelo.	No debería estar afectado directamente en vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el proceso de impresión. Si el plan de vuelo no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 18 y, por lo tanto, no envía información a la impresora de planes de planes de vuelo.	No debería estar afectado en vista que los RDP no procesan el indicativo DOF/ por no estar contemplado en el formato de plan de vuelo actual.	No debería estar afectado directamente en vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en la presentación del plan. Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio de la casilla 18, pero no directamente con el sistema de presentación.

- - - - - - - -

* Parte 1 - Equipos y capacidades de radiocomunicaciones y ayudas para la navegación y la aproximación
Parte 2 - Equipos y capacidad de vigilancia

APENDICE F

PLAN DE ACCIÓN PARA LA IMPLANTACIÓN DEL NUEVO FORMATO DE PLAN DE VUELO - ENMIENDA 1 A LA 15ª EDICIÓN DEL DOCUMENTO 4444 DE LA OACI (PANS/ATM)

ACTIVIDADES	ACCIÓN A SER EMPRENDIDA POR	ENTREGABLE	FECHA LIMITE	OBSERVACIONES
1	2	3	4	5
Aprobación de la Enmienda 1 de la Edición 15 del PANS/ATM - Doc 4444, (*Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo)* (carta OACI a Estados AN 13/2.1-08/50 del 25 de junio de 2008)	Estados SAM	Tomar nota de la Enmienda	Diciembre 2008	Finalizada
Directrices para la incorporación de la información del plan de vuelo conforme a la Enmienda 1 de la 15ª Edición del PANS/ATM- Doc 4444 (carta OACI Estados AN 13/2.1-09/9 del 6 de febrero de 2009)	Estados SAM	Tomar nota directrices OACI	Junio 2009	Finalizada
Elaborar una Estrategia Regional para la implantación de la Enmienda 1 de los PANS/ATM	Proyecto RLA/06/901	Estrategia regional para la implantación de la Enmienda 1 de la 15ª Edición de los PANS/ATM-Doc 4444	Octubre 2009	Finalizada. La estrategia aprobada en la SAM/IG/4 para su adopción en la Región SAM fue aprobada para las Regiones CAR/SAM en la Reunión del Subgrupo CNS/ATM (marzo 2010)
Elaborar plan nacional para la implantación de la Enmienda 1 de los PANS/ATM	Estados Región SAM	Plan nacional para la implantación de la Enmienda 1 de la 15ª Edición de los PANS/ATM-Doc 4444	Finales de abril 2010	Solo se recibió de Uruguay y Brasil solicitó extensión de prórroga

ACTIVIDADES	ACCIÓN A SER EMPRENDIDA POR	ENTREGABLE	FECHA LIMITE	OBSERVACIONES
1	2	3	4	5
Nominación de puntos focales para la coordinación entre la OACI y los Estados en la implantación de la Enmienda 1 de los PANS/ATM.	Estados de la Región SAM	Punto focales de los Estados SAM para la coordinación entre la OACI y los Estados en la implantación de la Enmienda 1 de los PANS/ATM	7 de mayo 2010	Ver Apéndice D a esta nota de estudio
Analizar la lista de chequeo de sistemas involucrados en el proceso de un plan de vuelo para evaluar el impacto de la implantación del nuevo formato de plan de vuelo en los sistemas automatizados	Reunión SAM/IG	Lista de chequeo de sistemas involucrados en el proceso de un plan de vuelo y su impacto con el nuevo formato de plan de vuelo	SAM/IG/5	Ver Apéndice E a esta nota de estudio
Llevar a cabo el análisis sobre el impacto de la implantación de la enmienda del nuevo formato en los sistemas automatizados en los Estados de la Región SAM	Estados de la Región SAM	Impacto de la implantación de la enmienda en los sistemas automatizados	Finales de agosto 2010	
Elaboración de un seminario taller para la implantación de la Enmienda 1 del PANS/ATM en la Región SAM	Secretaría OACI	Seminario/Taller para la Implantación de la Enmienda 1 al PANS/ATM	Lima, Perú, 13 al 15 de septiembre de 2010	El proyecto RLA/06/901 otorgará dos becas por Estado miembro para especialista en aérea operativa y técnica involucrados en la implantación de la enmienda
Realización a nivel nacional reuniones entre proveedor y usuarios a la hora implantar la Enmienda 1 al PANS/ATM	Estados Región SAM	Establecimiento de un programa de reuniones nacionales para la implantación de la Enmienda 1 de los PANS/ATM	Reuniones nacionales necesarias para 2010-2012	El número de reuniones nacionales lo estarían determinando los Estados
Preparación del personal usuario y prestador del servicio sobre la implantación de la Enmienda 1 de los PANS/ATM	Estados Región SAM	Personal capacitado en el ámbito de los proveedores de servicio y usuarios sobre la Enmienda 1 de los PANS/ATM bajo un programa de capacitación nacional	Octubre 2010-noviembre 2012	

ACTIVIDADES	ACCIÓN A SER EMPRENDIDA POR	ENTREGABLE	FECHA LIMITE	OBSERVACIONES
1	2	3	4	5
Estudio de la implantación de la transición al nuevo formato de plan de vuelo (operación considerando el formato ACTUAL y NUEVO)	Proyecto RLA/06/901	Estudio de implantación Enmienda 1 PANS/ATM durante la fase de transición	SAM/IG/6	
Implantación del nuevo formato del Plan de Vuelo de acuerdo a la estrategia sobre la implantación de la Enmienda 1 a la 15ª Edición de los PANS/ATM- Doc 4444	Estados Región SAM	Sistemas involucrados en el proceso de los FPL en capacidad de operar el nuevo formato de FPL	Finales de junio de 2012	
Implantación de actividades que permiten a los sistemas involucrados en el FPL operar con el FPL actual y nuevo	Estados Región SAM	Sistemas involucrados en el proceso FPL con capacidad de actuar el plan de vuelo actual y nuevo en el periodo de transición	Finales de junio de 2012	Si se implementa el nuevo plan antes de finales de junio del 2012 el mismo se mantendrá solamente a nivel de ensayo (nacionales, intra e inter regionales) continuando a operarse con el formato actual de plan de vuelo. Asimismo, durante este periodo se podrán realizar ensayos pre operacional (nacional, intra e inter regional)
Mantener informada la Oficina Regional el avance de las actividades, así como los cambios de fecha en sus planes de acción	Estados Región SAM	Información actualizada plan de acción	Proceso continuo hasta el 15/12/2012	
Implantación fase operativa con el plan de vuelo actual y nuevo	Estados Región SAM	Sistemas involucrados en el proceso del FPL operando con el formato actual y nuevo	1 de julio 2012 al 15 de noviembre de 2012	El nuevo formato de FPL no debería entrar en operación antes del 1 de julio de 2012

- FIN -