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

SEGUIMIENTO A LA IMPLANTACION DEL NUEVO FORMATO DE PLAN DE VUELO EN LA REGION

(Presentada por Secretaría)

RESUMEN

Esta nota de estudio presenta información sobre las actividades realizadas hasta la fecha en relación a la implantación del nuevo formato de plan de vuelo y presenta acciones con el fin de que el nuevo plan de vuelo se implemente para el 15 de noviembre de 2012.

Referencias:

- Primera Reunión del Subgrupo CNS/ATM (Lima, Perú, 15-19 de marzo de 2010);
- Quinto Taller/Reunión del Grupo de Implantación SAM (SAM/IG/5) Proyecto RLA/06/901 (Lima, Perú, 10-14 de mayo de 2010); y
- Seminario/Taller sobre la implantación del nuevo formato de plan de vuelo (Lima, Perú, 13-15 de septiembre de 2010).

Objetivos estratégicos de la OACI:	*D – Eficiencia*

1. Introducción

1.1 A través de la comunicación de la OACI a los Estados AN 13/2.1-08/50 del 25 de junio de 2008, se dio a conocer la Enmienda 1 a la 15ª Edición del PANS-ATM, Doc 4444, relativa a la actualización al formato/modelo de plan de vuelo de la OACI con fecha de aplicación del 15 de noviembre de 2012. La Enmienda contempla las necesidades de aeronaves con capacidades avanzadas y los requerimientos futuros de sistemas automatizados ATM, tomando en consideración la compatibilidad de los sistemas existentes, factores humanos, instrucción, costo y aspectos de transición.

1.2 Para apoyar a los Estados durante la fase de transición en la cual estarán operando el ACTUAL y NUEVO formato de plan de vuelo, la OACI, a través de la carta a los Estados AN 13/2.1-09/9 del 6 de febrero de 2009, da directrices al respecto y orientaciones para efectuar cambios del formato de plan de vuelo NUEVO al ACTUAL en las casillas 10 y 18.

1.3 La OACI también desarrolló el sitio web Sistema de Rastreo de Implementación del Plan de vuelo presentado (FITS) y, a través del comunicado de la OACI AN 13/2-10/31 del 29 de marzo de 2010, se instó a los Estados a interactuar y usar extensivamente el FITS que está disponible en http://www2.icao.int/en/FITS/Pages/home.aspx.

1.4 El Consejo encomendó a la Oficina de Aeronavegación de la OACI que garantice la armonización en la implantación y transición al nuevo plan de vuelo por parte de todas las partes involucradas el 15 de noviembre de 2012.

1.5 A este respecto, en las Regiones CAR/SAM se elaboró una estrategia para implementación del nuevo formato de plan de vuelo alineada con la estrategia de implantación con el resto de las Regiones de la OACI.

1.6 Para la coordinación y seguimiento de la implantación del nuevo formato de plan de vuelo en las Regiones CAR y SAM, la primera reunión del Subgrupo CNS/ATM del GREPECAS consideró que estas actividades se realizarían bajo el Proyecto Implantación del Nuevo Modelo de Plan de Vuelo de la OACI del Programa de Automatización y Comprensión situacional ATM.

1.7 La reunión SAM/IG/5, como seguimiento a la estrategia CAR/SAM para la implantación del nuevo formato de plan de vuelo, aprobó un plan de acción que se presenta como **Apéndice A** de esta nota de estudio.

1.8 La reunión SAM/IG/5, como fase preparatoria para la implantación del nuevo formato de plan de vuelo, consideró que los Estados de la Región debían analizar el impacto de la implantación del nuevo formato de plan de vuelo en los sistemas automatizados involucrados en el proceso de plan de vuelo y enviar los resultados del análisis a la Oficina Regional de la OACI para el 30 de agosto de 2010. A este respecto, la Reunión formuló la Conclusión SAM/IG/5-9 - *Análisis del impacto de la Enmienda 1 al PANS/ATM en los sistemas automatizados.*

1.9 A través de un Proyecto Especial de Ejecución (SIP) de la OACI y con el apoyo del Proyecto RLA/06/901, se llevó a cabo un Seminario/Taller para la Implantación del Nuevo Formulario de Plan de Vuelo para la Región SAM en Lima, Perú, del 13 al 15 de septiembre de 2010.

2. Análisis

Estrategia de implantación del nuevo formato de plan de vuelo

2.1 Las fechas de implantación del nuevo formato de plan de vuelo están especificadas en el documento regional *Estrategia de implantación del nuevo formato de plan de vuelo en las Regiones CAR/SAM*, aprobado por el procedimiento expreso del GREPECAS. Estas fechas están alineadas con las fechas de implantación establecidas en otras regiones de la OACI, de acuerdo a lo siguiente:

a) 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;**

b) 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;**

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

d) Los Estados deben, por lo tanto, mantener la coordinación actualizada con la Oficina Regional Sudamericana de la OACI 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 de 2011 al 1 de abril de 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;

e) Asimismo, 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; y

f) 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 de 2012 y el 30 de junio de 2012.**

Puntos focales

2.2 La lista de puntos focales de los Estados de la Región encargados de la coordinación de las actividades para la implantación del nuevo formato de plan de vuelo se presenta como **Apéndice B** a esta nota de estudio. De la misma se observa que solamente un Estado de la Región todavía no ha nominado su punto focal.

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

2.3 Como seguimiento a la Conclusión SAM/IG/5-9 - *Análisis del impacto de la Enmienda 1 al PANS/ATM en los sistemas automatizados* en el **Apéndice C** de esta nota de estudio se presenta el análisis realizado por algunos de los Estados de la Región en los sistemas automatizados instalados en las principales dependencias ATS.

2.4 Para llevar a cabo el análisis del impacto en la implantación del nuevo formato de plan de vuelo, se utilizó un formulario recomendado por la reunión SAM/IG/5 (Conclusión SAM/IG/5-9). El formulario contempla todos los cambios previstos en el nuevo formato de plan de vuelo y los sistemas y equipos involucrados en el proceso de un plan de vuelo: sistema AFTN, sistema AMHS, sistema repetitivo de plan de vuelo, sistema de procesamiento de plan de vuelo (FDP), equipo de impresión automática de progreso de vuelo, sistema de procesamiento de datos radar (RDP) y sistema de presentación del plan de vuelo (IHM), a efecto de que se pueda analizar para cada cambio en el formato de plan de vuelo su efecto en cada de los sistemas indicados.

2.5 El análisis sobre el impacto de la implantación del nuevo formato de plan de vuelo en los sistemas automatizados se llevó a cabo en Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Panamá, Perú, Uruguay y Venezuela.

2.6 El análisis del impacto de la implantación del nuevo formato de plan de vuelo en Argentina y Chile fue realizado con el apoyo de un grupo de expertos de automatización y comunicaciones de Brasil, gracias al apoyo de la Administración Aeronáutica de Brasil.

2.7 El SIP también apoyó la misión de la Secretaría a Ecuador para el análisis del impacto de la implantación del nuevo formato de plan de vuelo en los sistemas automatizados instalados en el ACC de Guayaquil y el APP de Quito.

2.8 Como resultado del análisis realizado, se ha comprobado que los sistemas afectados por el nuevo formato de FPL son las plantillas de formato de plan de vuelo de las terminales de los sistemas AMHS y los procesadores de planes de vuelo (FDP).

2.9 Del análisis realizado, las plantillas y los FDP no aceptan caracteres alfanuméricos en las Casillas 10 y 18 del nuevo formato de plan de vuelo, así como los caracteres E, H y L para la Casilla 10b (equipos y capacidades de vigilancia).

2.10 A este respecto, durante el Seminario/Taller para la Implantación del Nuevo Formulario de Plan de Vuelo para la Región SAM realizado en Lima del 13 al 15 de septiembre del 2010, se consideró que los Estados de la Región deberán iniciar la elaboración de las especificaciones técnicas para la implantación de las modificaciones en las plantillas de los terminales AMHS instalados a efecto de aceptar los nuevos valores alfanuméricos en la Casilla 10 del nuevo formato de plan de vuelo, así como el incremento de capacidad de caracteres alfanuméricos en las Casillas 10 y 18 de las plantillas de los terminales AMHS. Los cambios deberían implantarse para el **31 de diciembre de 2011**.

2.11 De la misma forma, los Estados deberían iniciar la preparación de especificaciones técnicas para que los sistemas de procesamiento de planes de vuelo (FDP) procesen los cambios efectuados en el nuevo formulario de plan de vuelo. Los cambios en el FDP deberían completarse para **finales de marzo de 2012.**

Seminario Taller sobre la implantación del nuevo formato de plan de vuelo

2.12 El Seminario/Taller para la Implantación del Nuevo Formato de Plan de Vuelo en la Región SAM contó con la asistencia de 41 delegados de 10 Estados – Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Panamá, Paraguay, Perú, Suriname, Uruguay y Venezuela, 1 Organismo Internacional -- IATA, y 5 proveedores de la industria – Adacel Inc., Atech, Indra, Ineco-Tifsa y Radiocom Inc.

2.13 Las presentaciones, notas de estudio y el informe con los aspectos relevantes del seminario/taller de plan de vuelo se encuentran publicadas en la página WEB de la Oficina Regional de la OACI
http://www.lima.icao.int/MeetProg/mt_MeetingDocumentation.asp?wShortTitle=FLIGTPLAN&wLanguage=S&wYear=2010

Planes de acciones nacionales para la implantación del nuevo formato de plan de vuelo

2.14 Durante el Seminario/Taller para la Implantación del Nuevo Formato de Plan de Vuelo en la Región SAM, la Secretaría presentó un modelo de plan de acción para que los Estados de la Región lo pudiera utilizar para la elaboración de su plan de acción nacional. El modelo de plan de acción se presenta como **Apéndice D** de esta nota de estudio.

2.15 También, durante el Seminario/Taller se presentó el plan de acción de Brasil para la implantación del nuevo formato de plan de vuelo, el cual se presenta como **Apéndice E** de esta nota de estudio y que también puede ser utilizado como referencia para los Estados que no han elaborado sus planes de acción al respecto.

2.16 Se espera que durante esta Reunión, los Estados presenten sus planes de acción nacionales, o un borrador de los mismos. Los planes de acción definitivos deberían ser enviados a esta Oficina Regional de la OACI a más tardar el **30 de noviembre de 2010**.

Operación del NUEVO y ACTUAL formato de plan de vuelo durante el periodo de transición

2.17 Durante el periodo de transición del 1 de julio al 15 de noviembre de 2012, todos los Estados que han implantado el NUEVO formato de plan de vuelo tienen que mantener el ACTUAL formato de plan de vuelo.

2.18 A este respecto, los Estados, adicionalmente a los cambios requeridos en los FDP, así como en las plantillas de los terminales AMHS para la implantación del NUEVO formato de plan de vuelo, deben implantar una solución a efecto que se pueda seguir operando con el ACTUAL formato de plan de vuelo y poder enviar el plan de vuelo NUEVO o ACTUAL, dependiendo de lo que tienen implantado los Estados a los cuales se va a enviar el plan de vuelo.

2.19 Durante el Seminario/Taller para la Implantación del Nuevo Formato de Plan de Vuelo en la Región SAM, empresas como INDRA y ADACEL presentaron soluciones a este respecto. En la siguiente página WEB se puede ver las presentaciones de estas empresas. http://www.lima.icao.int/MeetProg/mt_MeetingDocumentation.asp?wShortTitle=FLIGTPLAN&wLanguage=S&wYear=2010.

2.20 Todos los cambios para aceptar el NUEVO formato de plan de vuelo, así como la solución a adoptar para que durante el periodo de transición puedan operar el NUEVO y ACTUAL plan de vuelo, deben efectuarse antes del **1 de julio de 2012**.

Organización y eventos como apoyo al nuevo formato de plan de vuelo

2.21 En vista de la importancia de tener implantado el nuevo formato de plan de vuelo para el 15 de noviembre de 2012, se requieren realizar reuniones de seguimiento, así como talleres/seminarios que apoyen los Estados y los usuarios en esta implantación.

2.22 El análisis sobre las acciones a llevar a cabo para la implantación del nuevo formato de plan de vuelo se ha efectuado hasta la fecha a través del Grupo sobre Automatización del Grupo SAM/IG. En vista de que este asunto contempla aspectos operacionales y consideraciones de los usuarios, el tema podría ser manejado por un grupo especifico, que podría llamarse Grupo de Implantación del Nuevo Formato de Plan de Vuelo.

2.23 Por lo tanto, en cada reunión SAM/IG a llevarse a cabo en el 2011 y 2012 el Grupo tendrá la oportunidad de tener un foro para el seguimiento de esta actividad.

2.24 Para mediados del 2011 se ha previsto un segundo taller/seminario sobre la implantación del nuevo formato de plan de vuelo, a fin de llevar a cabo, entre otros aspectos, una evaluación cuantitativa de los riesgos del sistema antes de la implantación de la Enmienda 1 del PANS/ATM y lo documente a través de la formulación de un plan de seguridad operacional para la implantación y, de esa manera, cumplir con lo establecido en el Anexo 11 de la OACI (para. 2.27).

2.25 Para la realización de este seminario/taller, la reunión SAM/IG solicitaría al Proyecto RLA/06/901 el apoyo para su realización. De la misma forma, la Oficina Regional ha introducido un SIP al respecto para su aprobación.

3. **Conclusiones**

3.1 Para la implantación del nuevo formato de plan de vuelo, los Estados de la Región cuentan con una estrategia regional, un plan de acción regional, un formulario para evaluar el impacto de la implantación del nuevo formato de plan de vuelo, directrices a aplicar durante el periodo de transición para aquellos Estados que han implantado el NUEVO formato de plan de vuelo; asimismo, se tiene definido los sistemas que mayormente son afectado por el nuevo formato de plan de vuelo, como lo son las plantillas de los terminales AMHS y los sistemas de procesamiento de planes de vuelo (FDP) como resultado del análisis del impacto de la implantación del nuevo formato de plan de vuelo en los sistemas automatizados.

3.2 A efecto de que para el 15 de noviembre de 2012 los Estados de la Región SAM operen con el nuevo formato de plan de vuelo, los Estados que han identificado problemas en sus sistemas AMHS (Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Perú, Paraguay y Venezuela) deben efectuar los cambios antes del **21 de diciembre de 2011**. De la misma forma, los cambios a realizar en los FDP instalados en las distintas dependencias ATS de los Estados de la Región deben realizarse para **finales de marzo de 2012.**

3.3 También, durante el periodo de transición, todo Estado que haya implantado los cambios necesarios para aceptar el NUEVO formato de plan de vuelo tienen que seguir operando con el ACTUAL formato de plan de vuelo. A este respecto, los Estados requieren que se implemente la solución correspondiente, preferiblemente antes del **1 de julio de 2012.**

3.4 Se insta a los Estados que mantengan actualizada la lista de puntos focales y que el Estado de la Región que todavía no ha nominado su punto focal, lo nombre a la brevedad.

3.5 Asimismo, se espera que en esta Reunión los Estados de la Región que todavía no han implantado sus planes de acción nacionales para la implantación del nuevo formato de plan de vuelo, presenten sus planes de acción, o un borrador del mismo. Los planes de acción definitivos deberían ser enviados a esta Oficina Regional de la OACI a más tardar el **30 de noviembre de 2010**.

3.6 Para el seguimiento de la implantación del nuevo formato de plan de vuelo en la Región SAM, se utilizarán las reuniones SAM/IG, a través de un Grupo de Plan de Vuelo. Adicionalmente, a mediados de 2011 se estaría llevando a cabo un segundo taller/seminario, con el posible apoyo del Proyecto RLA/06/901 y de un SIP de la OACI.

4. **Acciones sugeridas**

4.1 Se invita a la Reunión:

a) tomar nota de la información presentada;
b) completar y actualizar, si fuera necesario, la lista de puntos focales que se presenta como Apéndice B a esta nota de estudio;
c) analizar las consideraciones sobre el impacto de la implantación del nuevo formato de plan de vuelo en los sistemas automatizados indicadas en la Sección 2, párrafos 2.3 al 2.11, la Sección 3, párrafo 3.2 y el Apéndice C a esta nota de estudio y formular una conclusión al respecto;
d) analizar las consideraciones indicadas en la Sección 2, párrafos 2.14 a 2.16 , la Sección 3, párrafo 3.5 y los Apéndices D y E para la elaboración de los planes de acción nacionales;

e) analizar las consideraciones indicadas en la Sección 2, párrafos 2.17 a 2.20 y la Sección 3, párrafo 3.3 y formular acciones a seguir al respecto;

f) analizar para su aprobación las consideraciones indicadas en la Sección 2, párrafos 2.21 a 2.25 y Sección 3, párrafo 3.6, en referencia a la organización y evento para la implantación del nuevo formato de plan de vuelo; y

g) otras consideraciones al respecto que la Reunión considere necesario.

- - - - - - -

APENDICE A

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) EN LA REGION SAM

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 Panamá, Paraguay y Uruguay. 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 C a esta cuestión del orden del día
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 B C a esta cuestión del orden del día
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.

- - - - - - -

APPENDIX B / APENDICE B

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

Estado/State Organization	Autoridad / Authority		E-mail	T / F
	Area	Nombre y título / Name and Title		
1	2	3	5	6
Argentina		Omar GouarnalusseDepartamento CNS de la Dirección Nacional de Servicio de Navegación Aérea y Aeródromo, ANAC	ogouarna@faa.mil.ar	T: + 54 11 4317 6667
Bolivia		Miguel Castillo Ochoa Jefe Unidad ATM/SAR, DGAC	mcastillo@dgac.gov.bo	T: +591 2 211 4465
		Ivan Rojas Zeballos Supervisor ACC, AASANA	irojas@asana.gov.bo	T: +591 2 281 0203
Brasil	ATM/ PBN	Jorge Wilson de Avila F. Penna Departamento de Control del Espacio Aéreo, DECEA	adjpln@decea.gov.br	T: +5521 94997635 +5521 21016477
Chile		Marcial Vidal Arriagada Controlador de Tránsito Aéreo, DGAC	mvidal@dgac.cl	T: +56 2 290 4709
Colombia	PBN	Gladys Mercedes Roa de la Cruz AIS, UAEAC	gladis.roa@aerocivil.gov.co	T: +571 266 3693 +571 266 2514
Ecuador		**TBD**		
French Guiana		Jean Jacques Deschamps Head, Technical Department for the ANSP in French Antilles and Guyana, DIRAC	jean-jacques.deschamps@aviation-civile.gouv.fr	
Guyana		Chaitrani Heeralall Director Air Navigation Services, CAD	dans@gcaa-gy.org	T: +592 261 2217 F: +592 261 2293
		Rickford Samaroo Manager ATS Operations, CAD	satcori@hotmail.com	T: +592 261 2564 F: +592 261 2279
Panamá		Arístides Villareal Jefe del Departamento de Telecomunicaciones, AAC	avillareal@aeronautica.gob.pa	T: +507 501 9825/501 9826 F: +507 501 9848
Paraguay		Liz Rocío Portillo Castellanos Sección Normas y Reglamentos, DINAC	nyrlrpc@dinac.gov.py lizroportillo@gmail.com	T: +595 21 205 365
		David Ricardo Torres Sección Terminales AMHS/GTE, DINAC	dr.torres33@gmail.com	T: +595 21 645707/08 +595 21 205365 F: +595 21 645598
Perú		Paulo Vila Inspector CNS, DGAC	pvila@mtc.gob.pe	T: +511 615 7880 F: +511 615 7881
Suriname		Lunette Rinelda Edam AIS/Maps and Charts and Communication	ais@cadsur.sr; edamlunette@hotmail.com	T: +597 498-898 F:+ 597 498-901
		Doris Kranenburg AIS/Maps and Charts and Communication	ais@cadsur.sr; do12burg@hotmail.com	Tel.: +597 498-898 Fax:+ 597 498-901
Uruguay		José Pastoriza Rodríguez Adjunto Oficina Técnica de Tránsito Aéreo, DINACIA	jpastori@gmail.com	T: +5982 604 0251, Ext. 5200 F: +5982 6040251, Ext. 5201

Estado/State Organization	Autoridad / Authority		E-mail	T / F
	Area	Nombre y título / Name and Title		
1	2	3	5	6
Venezuela		Kender Ferrer Jefe OPS ACC MIQ, INAC	k.ferrer@inac.gob.ve	T: +58 212 580 4444 F: +58 426 3317 687
		Vicente Fiore Jefe de MMTO Radar Maiquetía, INAC	v.fiore@inac.gob.ve	T: +58 416 6235 643
		Benjamín Uquillas Jefe Subcentro Comunicaciones Maiquetía, INAC	buquillas@gmail.com	T: +58 412 721 5068

- - - - - - -

Note: N/A = Not available

APENDICE C

RESULTADO DE LAS PRUEBAS EN ARGENTINA

Las pruebas se realizaron del 5 y 6 de agosto de 2010 en el ACC-EZEIZA. El ACC de Ezeiza tiene instalado terminales del sistema de mensaje AMHS de RADIOCOM. El sistema de automatización para el ACC de Ezeiza es de marca INDRA, modelo AIRCON 2100 y fue instalado en el 2009. El sistema AIRCOM 2100 comprende procesador de planes de vuelo, procesador de datos radar, interfaces señales radar, posiciones operadores de control, pantallas de situación aérea, pantallas de información aeronáutica, impresora de fajas de vuelo, sistema de control y supervisión y sistema de grabación de datos.

Las pruebas evaluaran los impactos de los cambios en las Casillas 7, 8, 10 15 y 18 del plan de vuelo en los sistemas AFTN, AMHS, sistema repetitivo de plan de vuelo, sistema de procesamiento de plan de vuelo, impresión automática de cintas de progreso de vuelo, sistema de procesamiento de datos radar y presentación del plan de vuelo. Los resultados obtenidos están presentados como **Adjunto A** de este Apéndice B.

Adicionalmente a los resultados presentados en el Adjunto A, las siguientes observaciones fueron relevadas:

a) No se utiliza el sistema repetitivo de planes de vuelo (RPL), aun cuando el sistema AIRCON 2100 tiene capacidad de procesarlo;
b) El AMHS no está todavía integrado al sistema AIRCON 2100, los mensajes pasan por el gateway AMHS/AFTN del sistema AMHS de RADIOCOM;
c) El AMHS presenta un límite de hasta 14 caracteres alfabético en la Casilla 10 del template FPL;
d) El FDP del sistema AIRCON 2100, al rechazar mensajes de contenido desconocido, presenta el siguiente mensaje de error **"**Unknown Message Type" y no permite realizar ningún cambio manual a dicho mensaje, lo que dificulta efectuar correcciones manuales. Sin embargo, este hecho garantiza que ningún mensaje equivocado ingrese al sistema y sus posibles consecuencias;
e) El máximo de caracteres permitido en la Casilla 18 del template FPL del sistema AMHS aparenta ser suficiente; sin embargo, habría que revisar el formato para contemplar todos los casos del formato NUEVO de plan de vuelo;
f) No se ha determinado el máximo de caracteres permitidos en la Casilla 18 del FDP, que debería ser correspondiente al máximo permitido por el AMHS para evitar la eventual pérdida de información de esa Casilla;
g) Los cambios de la Enmienda 1 al Doc 4444 afectarán al sistema AMHS de Argentina; sin embargo, ANAC ya ha empezado las gestiones para proceder a la correspondiente actualización; y
h) No se han realizado pruebas de la impresión automática de cintas de progreso de vuelo; sin embargo, se estima que no se verá afectado. Igual, sobre la presentación del plan de vuelo (IHM).

Se tiene programado instalar el sistema AIRCON 2100 también en el ACC Córdoba y, eventualmente, en los demás ACC de Argentina. La actualización del sistema cuenta ya con arreglos contractuales y el proveedor ha asegurado que se procesaran los cambios requeridos por la Enmienda 1 al Doc 4444 en fecha adecuada.

RESULTADO DE LAS PRUEBAS EN BRASIL

Las pruebas se realizaron el 17 de agosto de 2010 en el ACC-Brasilia. El ACC de Brasilia maneja terminales AFTN (Sistema ATECH, instalado en el año 1998) y terminales AMHS originario de RADIOCOM instalados por ATECH. El sistema de automatización del ACC de Brasilia es el sistema X-4000, de la empresa ATECH, instalado en 2008. El sistema básicamente incluye procesador de datos de vuelo, procesador de datos radar, interfaces señales radar, posiciones operadores de control, pantallas de situación aérea, pantallas de información aeronáutica, impresora de fajas de vuelo, sistema de control y supervisión y sistema de grabación de datos.

Las pruebas evaluaran los impactos de los cambios en las Casillas 7, 8, 10 15 y 18 del plan de vuelo en los sistemas AFTN, AMHS, Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo, Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo, Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo, Sistema de Procesamiento de Datos Radar y Presentación del Plan de Vuelo. Los resultados obtenidos están presentados como **Adjunto B** de este Apéndice B.

Además de los resultados presentados en el Adjunto B, las siguientes observaciones fueran relevadas:

a) El FDP del sistema X4000 acepta de 1 a 26 caracteres alfabético, excepto la letra “N”, en la Casilla 10 (Equipment);
b) El terminal de usuario AMHS solo permite insertar los caracteres de la Casilla 10 seleccionados de un menú del témplate;
c) El sistema X-4000 todavía está pendiente de integración con el AMHS;
d) El máximo de caracteres permitido en la Casilla 18 del AMHS es 1024; y
e) Los caracteres ingresados en la Casilla 18 ya son automáticamente presentados en las Cintas de Progreso de Vuelo; sin embargo, limitado hasta un máximo de 37 caracteres.

RESULTADOS DE LAS PRUEBAS EN CHILE

Las pruebas se realizaron los días 3 y 4 de agosto de 2010 en el ACC-Santiago. El ACC de Santiago tiene instalado terminales AFTN y terminales AMHS de la empresa THALES. El AMHS se instaló en el 2009. El sistema automatizado implantado es el AIRCAT C, de la empresa THALES, instalado en diciembre de 2009.

Las pruebas evaluaran los impactos de los cambios en las Casillas 7, 8, 10 15 y 18 del plan de vuelo en los sistemas AFTN, AMHS, Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo, Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo, Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo, Sistema de Procesamiento de Datos Radar y Presentación del Plan de Vuelo. Los resultados obtenidos están presentados como **Adjunto C** de este Apéndice B.

Además de los resultados presentados en el Adjunto C, las siguientes observaciones fueran efectuadas:

a) El FDP del sistema EUROCAT C acepta de 1 a 25 caracteres alfabético en la Casilla 10 (Equipment);
b) El AMHS presenta un límite de hasta 19 caracteres alfabético en la Casilla 10 del template FPL;
c) El sistema EUROCAT C no está todavía integrado con el AMHS;
d) El ACC-Santiago está equipado con el EUROCAT C; sin embargo, los APP y los ACC instalados en el resto del país todavía siguen con el EUROCAT 1000. La actualización de estos APP y ACC se tiene programado para el 2014. DGAC Chile evaluará si sería factible anticipar eso para el 2012;
e) El máximo de caracteres permitido en la Casilla 18 del template FPL del AMHS aparenta ser suficiente; sin embargo, habría que revisar el formato para contemplar todos los casos del formato NUEVO de plan de vuelo. También se ha observado, por ejemplo, que el campo “TYP/” acepta un número ilimitado de caracteres, mientras el campo “RMK/” se ha limitado al ingreso de 51 caracteres;
f) No se ha determinado el máximo de caracteres permitidos en la Casilla 18 del FDP, que debería ser correspondiente al máximo permitido por el AMHS para evitar la eventual pérdida de información de esa Casilla;
g) Los cambios de la Enmienda 1 al Doc 4444 afectarán al sistema IFIS de Chile; y
h) No se han realizado pruebas de la Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo; sin embargo, se estima que no se verá afectado. Igual, sobre la presentación del Plan de Vuelo (IHM).

Chile no posee actualmente cualquier contrato con THALES y, para implantar los cambios, tendrá que iniciar un nuevo contrato.

RESULTADO PRUEBAS EN ECUADOR

APP DE QUITO

AFTN

Utilizando el formato de plan de vuelo instalado en el terminal AFTN, se introdujeron los nuevos valores en las Casillas 10 y 18 del nuevo formato de plan de vuelo y se comprobó que la plantilla del FPL acepta los nuevos valores indicados en el FPL. La plantilla FPL no tiene un número fijo determinado de caracteres para las Casillas 10 y 18; esto puede ser definido por el operador del terminal.

El problema que tiene este formato es que no tiene filtros que evitan errores en la transcripción del plan de vuelo; por lo tanto, del terminal AFTN no se filtra ningún mensaje, todos los mensajes son enviados. Si estos poseen errores, los mismos serán rechazados por los FDP.

El sistema AFTN instalado en Ecuador es de Marca Syseca y se instaló en 1996.

Sistema automatizado

En el APP de Quito, se instaló en el 2009 un sistema automatizado ATS de la marca Indra, Modelo 2100, el cual está compuesto de un sistema FDP, un sistema RPL, un sistema RDP, terminales de usuarios de FDP, pantallas de visualización de datos radar de planes de vuelo e impresoras de faja de vuelo (Marca EIR).

Sistema FDP

Para probar el comportamiento del FDP antes el nuevo formato del FPL, se originaron mensajes FPL desde un terminal AFTN con los nuevos valores previstos en el FPL. De los resultados del proceso de estos mensajes FPL de prueba, se comprobó lo siguiente:

a) El FDP no acepta los caracteres E, H y L en la Casilla 10 para la identificación de equipos y capacidades de vigilancia, asimismo, no acepta los nuevos caracteres alfanuméricos para identificar los nuevos equipos de comunicaciones, navegación y vigilancia en la Casilla 10;
b) El número de caracteres máximo aceptado por la Casilla 10 del FPL del FDP es de 12 caracteres: 10 para los caracteres requeridos para los equipos de comunicación y navegación; y 2 para los equipos de vigilancia; y
c) El sistema acepta todos los nuevos valores de indicativos previstos en la Casilla 18. La Casilla 18 acepta un número considerable de caracteres alfanuméricos. De la misma forma, el FDP acepta también los cambios previstos en las restantes casillas del nuevo formato de plan de vuelo.

Sistemas RDP y RPL, pantalla de presentación e impresoras de fajas de vuelo

Estos sistemas no son afectados por el nuevo FPL.

ACC DE GUAYAQUIL

AMHS

En Guayaquil se tiene implantado un sistema AMHS que trabaja a nivel local; solamente se comunica en AFTN con el resto del país a través del Gateway AMHS/AFTN. El sistema instalado es de marca Radiocom y fue instalado en el 2007. En Guayaquil se tienen instalados cinco terminales AMHS, los cuales tienen incorporados plantillas para los mensajes FPL. Estas plantillas poseen filtros a efecto que la información del FPL salga de acuerdo al actual formato de FPL. De las pruebas realizadas, la plantilla no acepta los nuevos valores alfanuméricos establecidos en el nuevo formato FPL, así como las letras E, H y L en la Casilla 10 correspondiente a los equipos y capacidades de vigilancia. La única forma para enviar esta nueva información es enviar el mensaje FPL, sin utilizar la plantilla utilizando el texto libre.

Sistema automatizado

El ACC de Guayaquil cuenta con un sistema automatizado ATS de la marca AMS de la empresa Alenia, instalado en el 2004. El mismo está compuesto de un sistema FDP, un sistema RPL, un sistema RDP, terminales de usuarios de FDP, pantallas de visualización de datos radar de planes de vuelo e impresoras de faja de vuelo.

Sistema FDP

Para probar el comportamiento del FDP antes del nuevo formato del FPL, se originaron mensajes FPL desde un terminal AFTN con los nuevos valores previstos en el FPL. No se pudo enviar mensajes del terminal AMHS dado que la plantilla del FPL no permite los nuevos valores. De los resultados del proceso de estos mensajes FPL de prueba, se comprobó lo siguiente:

a) El FDP no acepta el valor alfanumérico caracteres E, H y L en la Casilla 10 para la identificación de equipos y capacidades de vigilancia, asimismo, no acepta los nuevos caracteres alfanuméricos para identificar los nuevos equipos de comunicaciones, navegación y vigilancia en la Casilla 10;
b) El número de caracteres máximo aceptado por la Casilla 10 del FPL del FDP es de 13 caracteres: 11 para los caracteres requeridos para los equipos de comunicación y navegación y 2 caracteres para los equipos de vigilancia; y
c) El sistema acepta todos los nuevos valores de indicativos previstos en la Casilla 18. La Casilla 18 acepta un número considerable de caracteres alfanuméricos. De la misma forma, el FDP acepta también los cambios previstos en las restantes casillas del nuevo formato de plan de vuelo.

Sistemas RDP y RPL, pantalla de presentación e impresoras de fajas de vuelo

Estos sistemas no son afectados por el nuevo FPL.

ADJUNTO A AL APENDICE C

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Formulario plan de vuelo 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.**	**N/A: No se utiliza sistema RPL en Argentina. Asimismo, el nuevo sistema Indra AIRCON 2100 presenta facilidades que se requerirían para el tratamiento de los RPL.**	**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**	**N/A**	**a y b) Sin cambio no afecta**	**a y b) Sin cambio no afecta**	**a y b) Sin cambio no afecta**	**a y b) Sin cambio no afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 10 (Parte A)* **Equipos y capacidades** **A** Sistema de aterrizaje GBAS	Se asigna para la letra A el sistema de aterrizaje GBAS anteriormente no había asignación para esta letra	**No afecta**	**N/A**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**
Casilla 10 **(**Parte A)* **B** LPV (APV con SBAS)	Se asigna para la letra B para especificar aeronave con capacidad LPV (APV con SBAS) anteriormente no había asignación para esta letra	**No afecta**	**N/A**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**
Casilla 10 **(**Parte A)* **E1, E2 y E3** **E1**: FMC WPR ACARS **E2**: D-FIS ACARS **E3**: PDC ACARS	La letra E estaba sin asignar. Se agrega un valor numérico junto la letra E	**Afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AMHS no acepta números.	**N/A**	**Afecta :** El FDP no admite caracteres numéricos en la casilla 10	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión en forma directa Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta** : La presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10 Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 10 (Parte A)* **J1, J2, J3, J4, J5 y J6 y J7** **J1**: CPDLC ATN VDL Modo 2 **J2**: CPDLC FANS 1/A HFDL **J3**: CPDLC FANS1/A VDL Modo A **J4**: CPDLC FANS1/A VDL Modo 2 **J5**: CPDLC FANS1/A SATCOM (INMARSAT) **J6**: CPDLC 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	**Afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AMHS no acepta números	**N/A**	**Afecta :** El FDP no admite caracteres numérico en la casilla 10	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión en forma directa Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta** : La presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10 Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 10 (Parte A)* **M1, M2 y M3** **M1**: ATC RTF SATCOM (INMARSAT) **M2**: ATC RTF (MTSAT) **M3**: ATC RTF (Iridium)	La letra M está asociada RTF satelital. Junto con la letra M se introduce un número que identifica el sistema satelital utilizado	**Afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AMHS no acepta números	**N/A**	**Afecta:** El FDP no admite caracteres numérico en la casilla 10	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión en forma directa Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**: La presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10 Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio
Casilla 10 (Parte A)* **P1-P9** Reservadas para RCP	La letra P asocia los requerimientos de performance de comunicaciones. Junto con la letra P se introduce un número para identificar los distintos requerimientos de performance	**Afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AMHS no acepta números	**N/A**	**Afecta:** El FDP no admite caracteres numérico en la casilla 10	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión en forma directa Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**: La presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10 Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 10 (Parte A)* **R** PBN aprobada	La letra R se asocia a la PBN aprobada, anteriormente estaba asociada a la certificación de tipo RNP. Al usar la letra R los valores PBN alcanzados se especifican en la casilla 18 después del indicador PBN/	**No afecta**	**N/A**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
Casilla 10 (Parte A)* **W** RVSM aprobado	Letra W se asigna para identificar aprobación RVSM	**No afecta**	**N/A**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**
Casilla 10 (Parte A)* **X** MNPS aprobada	Letra X se asigna para identificar MNPS	**No afecta**	**N/A**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
Casilla 10 (Parte A)* **Y** VHF con capacidad de separación de 8.33Khz	Letra Y se asigna para identificar que el sistema VHF está en capacidad de operar con capacidad de separación de 8.33 Khz	**No afecta**	**N/A**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 10 (Parte A)* **Z** Demás equipos instalados a bordo u otras capacidades	Adicionalmente a los otros equipos instalados a bordo se introduce también el termino de otras capacidades En el plan de vuelo, hay que especificar en la casilla 18 otros equipos o capacidades después de un nuevo indicador DAT/	**No afecta**	**N/A**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
Casilla 10 (Parte B)* **E Transponder-Modo S**	La letra E indica: Transponder Modo S comprendida la identificación de aeronave, la altitud de presión y la capacidad de señal espontanea ampliada (ADS B)	**AMHS:** Actualmente no aceptaría el caracter E	**N/A**	**Afecta:** No acepta letra E	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
Casilla 10 (Parte B)* **H Transponder-Modo S**	La letra H indica Transponder Modo S, comprendida la identificación de la aeronave, la altitud de presión y la capacidad de vigilancia mejorada	**AMHS:** Actualmente no aceptaría el caracter H	**N/A**	**Afecta:** No acepta letra H	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
Casilla 10 (Parte B)* **I Transponder-Modo S**	La letra I indica Transponder Modo S, comprendida la identificación de la aeronave pero sin capacidad de la altitud de presión	**No afecta**	**N/A**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 10 (Parte B)* **L Transponder Modo S**	La letra L en el nuevo formato indica Transponder Modo S, capacidad de altitud de presión, capacidad de señal espontanea ampliada (ADS B) y de vigilancia mejorada	**AMHS:** Actualmente no aceptaría el caracter L	**N/A**	**Afecta:** No acepta letra L	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
Casilla 10 (Parte B)* **X Transponder Modo S**	La letra X en el nuevo formato indica Transponder Modo S, sin identificación de la aeronave ni capacidad de altitud de presión	**No afecta**	**N/A**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 10 (Parte B)* **ADS B** **B1 y B2** **B1**: ADS B con capacidad especializada ADS B out de 1090Mhz **B2**: ADS B con capacidad especializada ADS B out y ADS B in de 1090Mhz **U1 e U2** **U1**: Capacidad ADS B out usando UAT **U2**: Capacidad ADS B out e in usando UAT **V1 y V2** **V1**: Capacidad ADS B out usando VDL-4 **V2**: Capacidad ADS B out e in usando VDL-4	Las letras B, U y V indican nuevas capacidades para el ADS B dependiendo si el equipo transmite en 1090Mhz, UAT o VDL 4. Junto con las letras se anexan números para identificar capacidad ADS B out y ADS B out e in	**Afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AMHS no acepta números	**N/A**	**Afecta :** El FDP no admite caracteres numérico en la casilla 10	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión en forma directa Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta** : La presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10 Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 10 (Parte B)* **ADS C D1y G1** **D1**: ADS-C con capacidades FANS1/A **G1**: ADS–C con capacidades ATN	D y G nuevas letras a las cuales se anexa un valor numérico identifican ADS-C con capacidades FANS1/A y ADS C con capacidades ATN	**Afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AMHS no acepta números	**N/A**	**Afecta :** El FDP no admite caracteres numérico en la casilla 10	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión en forma directa Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta** : La presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10 Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio
Casilla 15 Ruta Marcación y distancia con respecto a un punto significativo	La identificación de un punto significativo seguida de la marcación desde el punto, con 3 cifras, dando los grados magnéticos, seguida de la distancia desde el punto, con 3 cifras que expresen millas marinas.	**No afecta**	**N/A**	**Afecta: El FDP no acepta y presenta un mensaje de error: "Unknown Message Type"**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**
Casilla 18 Indicador SUR/	En la casilla 18 después del indicador SUR/ deberían enumerarse aplicaciones de vigilancia adicionales	**No afecta**	**N/A**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 18 Indicador STS/ 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 afecta**	**N/A**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
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 afecta**	**N/A**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 18 Indicador (Continuación) **STS/ 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 afecta**	**N/A**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	
Casilla 18 Indicador (Continuación) **STS/ SAR STATE**	**SAR**: para un vuelo que realiza una misión de búsqueda y salvamento **STATE**: para un vuelo que realiza servicio militares de aduanas o policías	**No afecta**	**N/A**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 18 Indicador 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	**No afecta**	**N/A**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 18 Indicador (Continuación) **PBN/ Especificación RNAV** **C1:** RNAV2 con todos los sensores **C2:** RNAV2 con GNSS **C3:** RNAV2 DME/DME **C4:** RNAV2 DME/DME/IRU	PBN/ Indicación de la capacidad es RNAV y RNP. Indicase la cantidad de descriptores indicados en la columna 1 que se aplican al vuelo usando un máximo de ocho entradas es decir un total de no más de 16 caracteres	**No afecta**	**N/A**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
Casilla 18 Indicador (Continuación) **PBN/ Especificación RNAV** **D1:** RNAV 1 con todos los sensores **D2:** RNAV1 GNSS **D3:** RNAV1 DME/DME **D4:** RNAV1 DME/DME/IRU	PBN/ Indicación de la capacidad es RNAV y RNP. Indicase la cantidad de descriptores indicados en la columna 1 que se aplican al vuelo usando un máximo de ocho entradas es decir un total de no más de 16 caracteres	**No afecta**	**N/A**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 18 Indicador (Continuación) **PBN/ Especificación RNP** **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	**No afecta**	**N/A**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
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	**No afecta**	**N/A**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 18 Indicador (Continuación) **PBN/ Especificación RNP** **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	**No afecta**	**N/A**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
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	**No afecta**	**N/A**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 18 Indicador 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	**No afecta**	**N/A**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
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/	**No afecta**	**N/A**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 18 Indicador DOF/	La fecha de la salida del vuelo en formato de seis cifras (AAMMDD) donde AA es el año, MM mes y DD día	**No afecta**	**N/A**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

ADJUNTO B AL APENDICE C

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	**Cambio Requerido**	**Sistema AFTN/AMHS**	**Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo**	**Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)**	**Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo**	**Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)**	**Presentación del Plan de Vuelo (IHM)**
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
Formulario plan de vuelo 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**	**No afecta**	**a y b) Sin cambio no afecta** Obs: Cambios sucesivos de IFR a VFR o vice-versa podran no ser procesados, aunque no generarían mensajes de error	**a y b) Sin cambio no afecta**	**a y b) Sin cambio no afecta**	**a y b) Sin cambio no afecta**
Casilla 10 (Parte A)* **Equipos y capacidades** **A** Sistema de aterrizaje GBAS	Se asigna para la letra A el sistema de aterrizaje GBAS anteriormente no había asignación para esta letra	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 10 **(**Parte A)* **B** LPV (APV con SBAS)	Se asigna para la letra B para especificar aeronave con capacidad LPV (APV con SBAS) anteriormente no había asignación para esta letra	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**
Casilla 10 **(**Parte A)* **E1, E2 y E3** **E1**: FMC WPR ACARS **E2**: D-FIS ACARS **E3**: PDC ACARS	La letra E estaba sin asignar. Se agrega un valor numérico junto la letra E	**No afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AFTN acepta los nuevos valores **Afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AMHS no acepta los nuevos valores	**No afecta**	**Afecta :** El FDP no admite caracteres numérico en la casilla 10	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión en forma directa Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta** : La presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10 Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
Casilla 10 (Parte A)* **J1, J2, J3, J4, J5 y J6 y J7** **J1**: CPDLC ATN VDL Modo 2 **J2**: CPDLC FANS 1/A HFDL **J3**: CPDLC FANS1/A VDL Modo A **J4**: CPDLC FANS1/A VDL Modo 2 **J5**: CPDLC FANS1/A SATCOM (INMARSAT) **J6**: CPDLC 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	**No afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AFTN acepta los nuevos valores. **Afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AMHS no acepta los nuevos valores	**No afecta**	**Afecta:** El FDP no admite caracteres numérico en la casilla 10	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión en forma directa Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**: La presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10 Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 10 (Parte A)* **M1, M2 y M3** **M1**: ATC RTF SATCOM (INMARSAT) **M2**: ATC RTF (MTSAT) **M3**: ATC RTF (Iridium)	La letra M está asociada RTF satelital. Junto con la letra M se introduce un número que identifica el sistema satelital utilizado	**No afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AFTN acepta los nuevos valores **Afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AMHS no acepta los nuevos valores	**No afecta**	**Afecta:** El FDP no admite caracteres numérico en la casilla 10	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión en forma directa Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**: La presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10 Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio
Casilla 10 (Parte A)* **P1-P9** Reservadas para RCP	La letra P asocia los requerimientos de performance de comunicaciones. Junto con la letra P se introduce un número para identificar los distintos requerimientos de performance	**No afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AFTN acepta los nuevos valores **Afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AMHS no acepta los nuevos valores	**No afecta**	**Afecta:** El FDP no admite caracteres numérico en la casilla 10	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión en forma directa Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**: La presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10 Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
Casilla 10 (Parte A)* **R** PBN aprobada	La letra R se asocia a la PBN aprobada, anteriormente estaba asociada a la certificación de tipo RNP. Al usar la letra R los valores PBN alcanzados se especifican en la casilla 18 después del indicador PBN/	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
Casilla 10 (Parte A)* **W** RVSM aprobado	Letra W se asigna para identificar aprobación RVSM	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**
Casilla 10 (Parte A)* **X** MNPS aprobada	Letra X se asigna para identificar MNPS	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
Casilla 10 (Parte A)* **Y** VHF con capacidad de separación de 8.33Khz	Letra Y se asigna para identificar que el sistema VHF está en capacidad de operar con capacidad de separación de 8.33 Khz	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 10 (Parte A)* **Z** Demás equipos instalados a bordo u otras capacidades	Adicionalmente a los otros equipos instalados a bordo se introduce también el termino de otras capacidades En el plan de vuelo, hay que especificar en la casilla 18 otros equipos o capacidades después de un nuevo indicador DAT/	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
Casilla 10 (Parte B)* **E Transponder-Modo S**	La letra E indica: Transponder Modo S comprendida la identificación de aeronave, la altitud de presión y la capacidad de señal espontanea ampliada (ADS B)	**No afecta:** El template para el FPL en el terminal de usuario AFTN acepta los nuevos valores **Afecta:** AMHS: actualmente no acepta el caracter "E"	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
Casilla 10 (Parte B)* **H Transponder-Modo S**	La letra H indica Transponder Modo S, comprendida la identificación de la aeronave, la altitud de presión y la capacidad de vigilancia mejorada	**No afecta:** El template para el FPL en el terminal de usuario AFTN acepta los nuevos valores **Afecta:** AMHS: actualmente no acepta el caracter "H"	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
Casilla 10 (Parte B)* **I Transponder-Modo S**	La letra I indica Transponder Modo S, comprendida la identificación de la aeronave pero sin capacidad de la altitud de presión	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
Casilla 10 (Parte B)* **L Transponder Modo S**	La letra L en el nuevo formato indica Transponder Modo S, capacidad de altitud de presión, capacidad de señal espontanea ampliada (ADS B) y de vigilancia mejorada	**No afecta:** El template para el FPL en el terminal de usuario AFTN acepta los nuevos valores **Afecta:** AMHS: actualmente no acepta el caracter "L"	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
Casilla 10 (Parte B)* **X Transponder Modo S**	La letra X en el nuevo formato indica Transponder Modo S, sin identificación de la aeronave ni capacidad de altitud de presión	**No afecta:** El template para el FPL en el terminal de usuario AFTN acepta los nuevos valores **AMHS:** actualmente no aceptaría el caracter "X"	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 10 (Parte B)* **ADS B** **B1 y B2** **B1**: ADS B con capacidad especializada ADS B out de 1090Mhz **B2**: ADS B con capacidad especializada ADS B out y ADS B in de 1090Mhz **U1 e U2** **U1**: Capacidad ADS B out usando UAT **U2**: Capacidad ADS B out e in usando UAT **V1 y V2** **V1**: Capacidad ADS B out usando VDL-4 **V2**: Capacidad ADS B out e in usando VDL-4	Las letras B, U y V indican nuevas capacidades para el ADS B dependiendo si el equipo transmite en 1090Mhz, UAT o VDL 4. Junto con las letras se anexan números para identificar capacidad ADS B out y ADS B out e in	**No afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AFTN acepta los nuevos valores **Afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AMHS no acepta los nuevos valores	**No afecta**	**Afecta:** El FDP no admite caracteres numérico en la casilla 10	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión en forma directa Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**: La presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10 Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
Casilla 10 (Parte B)* **ADS C** **D1y G1** **D1**: ADS-C con capacidades FANS1/A **G1**: ADS–C con capacidades ATN	D y G nuevas letras a las cuales se anexa un valor numérico identifican ADS-C con capacidades FANS1/A y ADS C con capacidades ATN	**No afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AFTN acepta los nuevos valores. **Afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AMHS no acepta los nuevos valores	**No afecta**	**Afecta:** El FDP no admite caracteres numérico en la casilla 10	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión en forma directa Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta** : La presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10 Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio
Casilla 15 **Ruta** Marcación y distancia con respecto a un punto significativo	La identificación de un punto significativo seguida de la marcación desde el punto, con 3 cifras, dando los grados magnéticos, seguida de la distancia desde el punto, con 3 cifras que expresen millas marinas.	**No afecta:**	**No afecta**	**Afecta:** El FDP acepta dicha información y genera un mensaje de “comando aceptado”, sin embargo, el sistema considerara dicho punto significativo fuera de la FIR involucrada**.**	**No afecta:**	**No afecta:**	**No afecta:**
Casilla 18 **Indicador SUR/**	En la casilla 18 después del indicador SUR/ deberían enumerarse aplicaciones de vigilancia adicionales	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 18 Indicador STS/ 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 afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
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 afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
Casilla 18 Indicador (Continuación) **STS/ 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 afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	
Casilla 18 Indicador (Continuación) **STS/ SAR STATE**	**SAR**: para un vuelo que realiza una misión de búsqueda y salvamento **STATE**: para un vuelo que realiza servicio militares de aduanas o policías	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 18 **Indicador 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	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 18 Indicador (Continuación) **PBN/ Especificación RNAV** **C1:** RNAV2 con todos los sensores **C2:** RNAV2 con GNSS **C3:** RNAV2 DME/DME **C4:** RNAV2 DME/DME/IRU	PBN/ Indicación de la capacidad es RNAV y RNP. Indicase la cantidad de descriptores indicados en la columna 1 que se aplican al vuelo usando un máximo de ocho entradas es decir un total de no más de 16 caracteres	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
Casilla 18 Indicador (Continuación) **PBN/ Especificación RNAV** **D1:** RNAV 1 con todos los sensores **D2:** RNAV1 GNSS **D3:** RNAV1 DME/DME **D4:** RNAV1 DME/DME/IRU	PBN/ Indicación de la capacidad es RNAV y RNP. Indicase la cantidad de descriptores indicados en la columna 1 que se aplican al vuelo usando un máximo de ocho entradas es decir un total de no más de 16 caracteres	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
Casilla 18 Indicador (Continuación) **PBN/ Especificación RNP** **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	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
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	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
Casilla 18 Indicador (Continuación) **PBN/ Especificación RNP** **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	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
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	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 18 Indicador 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	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
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/	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
Casilla 18 Indicador DOF/	La fecha de la salida del vuelo en formato de seis cifras (AAMMDD) donde AA es el año, MM mes y DD día	**No afecta**	**No afecta**	**Afecta:** No afecta al sistema acutal, sin embargo, el sistema FDP tendra de interpretar la nueva información	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

ADJUNTO C AL APENDICE C

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Formulario plan de vuelo 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. El AMHS de Chile aunque esté implantado está en estado NO operacional y requiere de ajustes, todavía pendientes de acción de parte del proveedor.	N/A: No se utiliza sistema RPL en Chile (los usuarios llenan planes de vuelo en línea a través del sistema IFIS). Asimismo, el nuevo sistema EUROCAT C presenta facilidades que se requerirían para el tratamiento de los RPL.	**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**	**N/A**	**a y b) Sin cambio no afecta**	**a y b) Sin cambio no afecta**	**a y b) Sin cambio no afecta**	**a y b) Sin cambio no afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
Casilla 10 (Parte A)* **Equipos y capacidades** **A** Sistema de aterrizaje GBAS	Se asigna para la letra A el sistema de aterrizaje GBAS anteriormente no había asignación para esta letra	**No afecta:** El template para el FPL en el terminal de usuario AFTN acepta los nuevos valores **Afecta:** El AMHS actual no acepta números y tampoco los caracteres ABENPQS	**N/A**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**
Casilla 10 (Parte A)* **B** LPV (APV con SBAS)	Se asigna para la letra B para especificar aeronave con capacidad LPV (APV con SBAS) anteriormente no había asignación para esta letra	**No afecta:** El template para el FPL en el terminal de usuario AFTN acepta los nuevos valores **Afecta:** El AMHS actual no acepta números y tampoco los caracteresABENPQS	**N/A**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 10 **(**Parte A)* **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	**No afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AFTN acepta los nuevos valores **Afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AMHS no acepta valores numericos	**N/A**	**Afecta :** El FDP no admite caracteres numérico en la casilla 10	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión en forma directa Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**: La presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10 Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
Casilla 10 (Parte A)* **J1, J2, J3, J4, J5 y J6 y J7** **J1**: CPDLC ATN VDL Modo 2 **J2**: CPDLC FANS 1/A HFDL **J3**: CPDLC FANS1/A VDL Modo A **J4**: CPDLC FANS1/A VDL Modo 2 **J5**: CPDLC FANS1/A SATCOM (INMARSAT) **J6**: CPDLC 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	**No afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AFTN acepta los nuevos valores. **Afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AMHS no acepta valores numéricos.	**N/A**	**Afecta:** El FDP no admite caracteres numérico en la casilla 10	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión en forma directa Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**: La presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10 Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 10 (Parte A)* **M1, M2 y M3** **M1**: ATC RTF SATCOM (INMARSAT) **M2**: ATC RTF (MTSAT) **M3**: ATC RTF (Iridium)	La letra M está asociada RTF satelital. Junto con la letra M se introduce un número que identifica el sistema satelital utilizado	**No afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AFTN acepta los nuevos valores **Afecta:** El template para el FPL en el terminal de usuario AMHS no acepta valores numéricos	**N/A**	**Afecta:** El FDP no admite caracteres numérico en la casilla 10	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión en forma directa Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**: La presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10 Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio
Casilla 10 (Parte A)* **P1-P9** Reservadas para RCP	La letra P asocia los requerimientos de performance de comunicaciones. Junto con la letra P se introduce un número para identificar los distintos requerimientos de performance	**No afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AFTN acepta los nuevos valores **Afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AMHS no acepta valores numéricos	**N/A**	**Afecta:** El FDP no admite caracteres numérico en la casilla 10	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión en forma directa Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**: La presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10 Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 10 (Parte A)* **R** PBN aprobada	La letra R se asocia a la PBN aprobada, anteriormente estaba asociada a la certificación de tipo RNP. Al usar la letra R los valores PBN alcanzados se especifican en la casilla 18 después del indicador PBN/	**No afecta**	**N/A**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
Casilla 10 (Parte A)* **W** RVSM aprobado	Letra W se asigna para identificar aprobación RVSM	**No afecta**	**N/A**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**
Casilla 10 (Parte A)* **X** MNPS aprobada	Letra X se asigna para identificar MNPS	**No afecta**	**N/A**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
Casilla 10 (Parte A)* **Y** VHF con capacidad de separación de 8.33Khz	Letra Y se asigna para identificar que el sistema VHF está en capacidad de operar con capacidad de separación de 8.33 Khz	**No afecta**	**N/A**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 10 (Parte A)* **Z** Demás equipos instalados a bordo u otras capacidades	Adicionalmente a los otros equipos instalados a bordo se introduce también el termino de otras capacidades En el plan de vuelo, hay que especificar en la casilla 18 otros equipos o capacidades después de un nuevo indicador DAT/	**No afecta**	**N/A**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
Casilla 10 (Parte B)* **E Transponder-Modo S**	La letra E indica: Transponder Modo S comprendida la identificación de aeronave, la altitud de presión y la capacidad de señal espontanea ampliada (ADS B)	**No afecta:** El template para el FPL en el terminal de usuario AFTN acepta los nuevos valores **Afecta:** AMHS: actualmente no acepta el carácter "E"	**N/A**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
Casilla 10 (Parte B)* **H Transponder-Modo S**	La letra H indica Transponder Modo S, comprendida la identificación de la aeronave, la altitud de presión y la capacidad de vigilancia mejorada	**No afecta**	**N/A**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 10 (Parte B)* **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	**No afecta**	**N/A**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
Casilla 10 (Parte B)* **L Transponder Modo S**	La letra L en el nuevo formato indica Transponder Modo S, capacidad de altitud de presión, capacidad de señal espontanea ampliada (ADS B) y de vigilancia mejorada	**No afecta**	**N/A**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
Casilla 10 (Parte B)* **X Transponder Modo S**	La letra X en el nuevo formato indica Transponder Modo S, sin identificación de la aeronave ni capacidad de altitud de presión	**No afecta**	**N/A**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
Casilla 10 (Parte B)* **ADS B** **B1 y B2** **B1**: ADS B con capacidad especializada ADS B out de 1090Mhz **B2**: ADS B con capacidad especializada ADS B out y ADS B in de 1090Mhz **U1 e U2** **U1**: Capacidad ADS B out usando UAT **U2**: Capacidad ADS B out e in usando UAT **V1 y V2** **V1**: Capacidad ADS B out usando VDL-4 **V2**: Capacidad ADS B out e in usando VDL-4	Las letras B, U y V indican nuevas capacidades para el ADS B dependiendo si el equipo transmite en 1090Mhz, UAT o VDL 4. Junto con las letras se anexan números para identificar capacidad ADS B out y ADS B out e in	**No afecta** : El template para el FPL en el terminal de usuario AFTN acepta los nuevos valores **Afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AMHS no acepta los nuevos valores (caracteres numérico tampoco el grupo ABENPQS)	**N/A**	**Afecta :** El FDP no admite caracteres numérico en la casilla 10	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión en forma directa Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta** : La presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10 Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 10 (Parte B)* **ADS C D1y G1** **D1**: ADS-C con capacidades FANS1/A **G1**: ADS–C con capacidades ATN	D y G nuevas letras a las cuales se anexa un valor numérico identifican ADS-C con capacidades FANS1/A y ADS C con capacidades ATN	**No afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AFTN acepta los nuevos valores. **Afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AMHS no acepta los nuevos valores	**N/A**	**Afecta :** El FDP no admite caracteres numérico en la casilla 10	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión en forma directa Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta** : La presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10 Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio
Casilla 15 Ruta Marcación y distancia con respecto a un punto significativo	La identificación de un punto significativo seguida de la marcación desde el punto, con 3 cifras, dando los grados magnéticos, seguida de la distancia desde el punto, con 3 cifras que expresen millas marinas.	**No afecta**	**N/A**	**Afecta: El FDP no acepta, genera un mensaje de "error de sintaxis" y pone el cursor sobre el texto correspondiente.**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**
Casilla 18 Indicador SUR/	En la casilla 18 después del indicador SUR/ deberían enumerarse aplicaciones de vigilancia adicionales	**No afecta**	**N/A**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
Casilla 18 Indicador STS/ 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 afecta**	**N/A**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
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 afecta**	**N/A**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 18 Indicador (Continuación) **STS/ 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 afecta**	**N/A**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	
Casilla 18 Indicador (Continuación) **STS/ SAR STATE**	**SAR**: para un vuelo que realiza una misión de búsqueda y salvamento **STATE**: para un vuelo que realiza servicio militares de aduanas o policías	**No afecta**	**N/A**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
Casilla 18 Indicador 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	**No afecta**	**N/A**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
Casilla 18 Indicador (Continuación) **PBN/ Especificación RNAV** **C1:** RNAV2 con todos los sensores **C2:** RNAV2 con GNSS **C3:** RNAV2 DME/DME **C4:** RNAV2 DME/DME/IRU	PBN/ Indicación de la capacidad es RNAV y RNP. Indicase la cantidad de descriptores indicados en la columna 1 que se aplican al vuelo usando un máximo de ocho entradas es decir un total de no más de 16 caracteres	**No afecta**	**N/A**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
Casilla 18 Indicador (Continuación) **PBN/ Especificación RNAV** **D1:** RNAV 1 con todos los sensores **D2:** RNAV1 GNSS **D3:** RNAV1 DME/DME **D4:** RNAV1 DME/DME/IRU	PBN/ Indicación de la capacidad es RNAV y RNP. Indicase la cantidad de descriptores indicados en la columna 1 que se aplican al vuelo usando un máximo de ocho entradas es decir un total de no más de 16 caracteres	**No afecta**	**N/A**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
Casilla 18 Indicador (Continuación) **PBN/ Especificación RNP** **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	**No afecta**	**N/A**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
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	**No afecta**	**N/A**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
Casilla 18 Indicador (Continuación) **PBN/ Especificación RNP** **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	**No afecta**	**N/A**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
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	**No afecta**	**N/A**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
Casilla 18 Indicador 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	**No afecta**	**N/A**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
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/	**No afecta**	**N/A**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
Casilla 18 Indicador DOF/	La fecha de la salida del vuelo en formato de seis cifras (AAMMDD) donde AA es el año, MM mes y DD día	**No afecta**	**N/A**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

ADJUNTO D AL APENDICE C

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	**Cambio Requerido**	**Sistema AFTN**	**Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo**	**Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)**	**Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo**	**Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)**	**Presentación del Plan de Vuelo (IHM)**
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
Formulario plan de vuelo 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**
Casilla 10 (Parte A)* **Equipos y capacidades** **A** Sistema de aterrizaje GBAS	Se asigna para la letra A el sistema de aterrizaje GBAS anteriormente no había asignación para esta letra	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
Casilla 10 **(**Parte A)* **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	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**
Casilla 10 **(**Parte A)* **E1, E2 y E3** **E1**: FMC WPR ACARS **E2**: D-FIS ACARS **E3**: PDC ACARS	La letra E estaba sin asignar. Se agrega un valor numérico junto la letra E	**No afecta** : El template para el FPL en el terminal de usuario AFTN acepta los nuevos valores **Afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AMHS no acepta los nuevos valores	**No afecta:** La información contenida en esta casilla 10 se coloca en la casilla Q del formato de plan de vuelo en los sistemas repetitivo de plan de vuelo (Apéndice 2, Sección 6, Capítulo 16 del Doc 4444) y es aceptada	**Afecta :** El FDP no admite caracteres numérico en la casilla 10	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión en forma directa Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta** : La presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10 Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
Casilla 10 (Parte A)* **J1, J2, J3, J4, J5 y J6 y J7** **J1**: CPDLC ATN VDL Modo 2 **J2**: CPDLC FANS 1/A HFDL **J3**: CPDLC FANS1/A VDL Modo A **J4**: CPDLC FANS1/A VDL Modo 2 **J5**: CPDLC FANS1/A SATCOM (INMARSAT) **J6**: CPDLC 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	**No afecta** : El template para el FPL en el terminal de usuario AFTN acepta los nuevos valores. **Afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AMHS no acepta los nuevos valores	**No afecta:** La información contenida en esta casilla 10 se coloca en la casilla Q del formato de plan de vuelo en los sistemas repetitivo de plan de vuelo (Apéndice 2, Sección 6, Capítulo 16 del Doc 4444) y es aceptada	**Afecta :** El FDP no admite caracteres numérico en la casilla 10	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión en forma directa Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta** : La presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10 Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 10 (Parte A)* **M1, M2 y M3** **M1**: ATC RTF SATCOM (INMARSAT) **M2**: ATC RTF (MTSAT) **M3**: ATC RTF (Iridium)	La letra M está asociada RTF satelital. Junto con la letra M se introduce un número que identifica el sistema satelital utilizado	**No afecta** : El template para el FPL en el terminal de usuario AFTN acepta los nuevos valores **Afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AMHS no acepta los nuevos valores	**No afecta:** La información contenida en esta casilla 10 se coloca en la casilla Q del formato de plan de vuelo en los sistemas repetitivo de plan de vuelo (Apéndice 2, Sección 6, Capítulo 16 del Doc 4444) y es aceptada	**Afecta:** El FDP no admite caracteres numérico en la casilla 10	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión en forma directa Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**: La presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10 Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio
Casilla 10 (Parte A)* **P1-P9** Reservadas para RCP	La letra P asocia los requerimientos de performance de comunicaciones. Junto con la letra P se introduce un número para identificar los distintos requerimientos de performance	**No afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AFTN acepta los nuevos valores **Afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AMHS no acepta los nuevos valores	**No afecta:** La información contenida en esta casilla 10 se coloca en la casilla Q del formato de plan de vuelo en los sistemas repetitivo de plan de vuelo (Apéndice 2, Sección 6, Capítulo 16 del Doc 4444) y es aceptada	**Afecta:** El FDP no admite caracteres numérico en la casilla 10	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión en forma directa Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**: La presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10 Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 10 (Parte A)* **R** PBN aprobada	La letra R se asocia a la PBN aprobada, anteriormente estaba asociada a la certificación de tipo RNP. Al usar la letra R los valores PBN alcanzados se especifican en la casilla 18 después del indicador PBN/	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
Casilla 10 (Parte A)* **W** RVSM aprobado	Letra W se asigna para identificar aprobación RVSM	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**
Casilla 10 (Parte A)* **X** MNPS aprobada	Letra X se asigna para identificar MNPS	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
Casilla 10 (Parte A)* **Y** VHF con capacidad de separación de 8.33Khz	Letra Y se asigna para identificar que el sistema VHF está en capacidad de operar con capacidad de separación de 8.33 Khz	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 10 (Parte A)* **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 afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
Casilla 10 (Parte B)* **E Transponder-Modo S**	La letra E indica: Transponder Modo S comprendida la identificación de aeronave, la altitud de presión y la capacidad de señal espontanea ampliada (ADS B)	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
Casilla 10 (Parte B)* **H Transponder-Modo S**	La letra H indica Transponder Modo S, comprendida la identificación de la aeronave, la altitud de presión y la capacidad de vigilancia mejorada	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
Casilla 10 (Parte B)* **I Transponder-Modo S**	La letra I indica Transponder Modo S, comprendida la identificación de la aeronave pero sin capacidad de la altitud de presión	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
Casilla 10 (Parte B)* **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	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
Casilla 10 (Parte B)* **X Transponder Modo S**	La letra X en el nuevo formato indica Transponder Modo S, sin identificación de la aeronave ni capacidad de altitud de presión	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
Casilla 10 (Parte B)* **ADS B** **B1 y B2** **B1**: ADS B con capacidad especializada ADS B out de 1090Mhz **B2**: ADS B con capacidad especializada ADS B out y ADS B in de 1090Mhz **U1 e U2** **U1**: Capacidad ADS B out usando UAT **U2**: Capacidad ADS B out e in usando UAT **V1 y V2** **V1**: Capacidad ADS B out usando VDL-4 **V2**: Capacidad ADS B out e in usando VDL-4	Las letras B, U y V indican nuevas capacidades para el ADS B dependiendo si el equipo transmite en 1090Mhz, UAT o VDL 4. Junto con las letras se anexan números para identificar capacidad ADS B out y ADS B out e in	**No afecta** : El template para el FPL en el terminal de usuario AFTN acepta los nuevos valores **Afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AMHS no acepta los nuevos valores	**No afecta:** La información contenida en esta casilla 10 se coloca en la casilla Q del formato de plan de vuelo en los sistemas repetitivo de plan de vuelo (Apéndice 2, Sección 6, Capítulo 16 del Doc 4444) y es aceptada	**Afecta :** El FDP no admite caracteres numérico en la casilla 10	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión en forma directa Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta** : La presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10 Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 10 (Parte B)* **ADS C D1y G1** **D1**: ADS-C con capacidades FANS1/A **G1**: ADS–C con capacidades ATN	D y G nuevas letras a las cuales se anexa un valor numérico identifican ADS-C con capacidades FANS1/A y ADS C con capacidades ATN	**No afecta** : El template para el FPL en el terminal de usuario AFTN acepta los nuevos valores. **Afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AMHS no acepta los nuevos valores	**No afecta:** La información contenida en esta casilla 10 se coloca en la casilla Q del formato de plan de vuelo en los sistemas repetitivo de plan de vuelo (Apéndice 2, Sección 6, Capítulo 16 del Doc 4444) y es aceptada	**Afecta :** El FDP no admite caracteres numérico en la casilla 10	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión en forma directa Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta** : La presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10 Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio
Casilla 18 Indicador SUR/	En la casilla 18 después del indicador SUR/ deberían enumerarse aplicaciones de vigilancia adicionales	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
Casilla 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 afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
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 afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 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 afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	
Casilla 18 Indicador (Continuación) **STS/ SAR STATE**	**SAR**: para un vuelo que realiza una misión de búsqueda y salvamento **STATE**: para un vuelo que realiza servicio militares de aduanas o policías	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 18 Indicador 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	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 18 Indicador (Continuación) **PBN/ Especificación RNAV** **C1:** RNAV2 con todos los sensores **C2:** RNAV2 con GNSS **C3:** RNAV2 DME/DME **C4:** RNAV2 DME/DME/IRU	PBN/ Indicación de la capacidad es RNAV y RNP. Indicase la cantidad de descriptores indicados en la columna 1 que se aplican al vuelo usando un máximo de ocho entradas es decir un total de no más de 16 caracteres	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
Casilla 18 Indicador (Continuación) **PBN/ Especificación RNAV** **D1:** RNAV 1 con todos los sensores **D2:** RNAV1 GNSS **D3:** RNAV1 DME/DME **D4:** RNAV1 DME/DME/IRU	PBN/ Indicación de la capacidad es RNAV y RNP. Indicase la cantidad de descriptores indicados en la columna 1 que se aplican al vuelo usando un máximo de ocho entradas es decir un total de no más de 16 caracteres	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
Casilla 18 Indicador (Continuación) **PBN/ Especificación RNP** **L1**: RNP-4 **O1**: RNP básica con todos los sensores permitidos **O2**: RNPGNSS básica **O3**: RNP 1 DME DME básica **O4**: RNP1 DME/DME /IRU básica	PBN/ Indicación de la capacidad es RNAV y RNP. Indicase la cantidad de descriptores indicados en la columna 1 que se aplican al vuelo usando un máximo de ocho entradas es decir un total de no más de 16 caracteres	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
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	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 18 Indicador (Continuación) **PBN/ Especificación RNP** **T1**: RNP AR APPCH con RF **T2**: RNP AR APPCH sin RF	PBN/ Indicación de la capacidad es RNAV y RNP. Indicase la cantidad de descriptores indicados en la columna 1 que se aplican al vuelo usando un máximo de ocho entradas es decir un total de no más de 16 caracteres	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
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	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 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	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
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/	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
Casilla 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	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

ADJUNTO E AL APENDICE C

ANALISIS DEL IMPACTO A LOS SISTEMAS AUTOMATIZADOS INVOLUCRADOS CON EL PROCESO DE PLANES DE VUELO (ENMIENDA 1 DE LA 15ª EDICIÓN DEL DOCUMENTO 4444 DE LA OACI) EN EL ACC DE PANAMA/PANAMA

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	**Cambio Requerido**	**Sistema AFTN/AMHS**	**Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo**	**Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)**	**Impresión Automática de Cinta de Progreso de Vuelo**	**Sistema de Procesamiento de Datos de Radar (RDP**	**Presentación del Plan de Vuelo (IHM)**
1	2	3	4	5	6	7	8
Formulario plan de vuelo Casilla 7: Identificación de la aeronave (máximo 7 caracteres)	Para la identificación de la aeronave se utilizarán 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.
Formulario plan de vuelo Casilla 10: (Parte A) Equipos y capacidades. **A** sistemas de aterrizaje GBAS.	Se asigna para la letra A el sistema de aterrizaje GBAS anteriormente no había asignación para esta letra.	No afecta	El formato actual no contempla la casilla 10. Pero al utilizar la casilla Q si afectaría.	No afecta	No afecta	No afecta	No afecta

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	**Cambio Requerido**	**Sistema AFTN/AMHS**	**Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo**	**Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)**	**Impresión Automática de Cinta de Progreso de Vuelo**	**Sistema de Procesamiento de Datos de Radar (RDP**	**Presentación del Plan de Vuelo (IHM)**
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 10 (Parte B) **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.	No afecta	El formato actual no contempla la casilla 10. Pero al utilizar la casilla Q si afectaría.	No afecta	No afecta	No afecta	No afecta
Formulario plan de vuelo Casilla 10: (Parte A) **E1, E2 Y E3** **E1**: FMC WPR ACARS **E2**: D-FIS ACARS **E3**: PDC ACARS	Letra E estaba sin asignar. Se agrega un valor numérico junto a la letra E	No afecta	El formato actual no contempla la casilla 10. Pero al utilizar la casilla Q si afectaría	Si afecta	No afecta	No afecta	No afecta

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cinta de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos de Radar (RDP	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Formulario plan de vuelo Casilla 10: (Parte A) **J1, J2, J3, J4, J5, J6, J7** **J1**: CPDL ATN VDL Modo 2 **J2**: CPDL FANS 1/A HFDL **J3**: CPDLC FANS 1/A VDL Modo A **J4**: CPDLC FANS 1/A VDL Modo 2 **J5**: CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT) **J6**: CPDLC FANS/ 1/A SATCOM (MTSAT) **J7**: CPDLC FANC 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	No afecta	El formato actual no contempla la casilla 10. Pero al utilizar la casilla Q si afectaría	Si afecta	No afecta	No afecta	No afecta
Formulario plan de vuelo Casilla 10: (Parte A) **M1, M2 y M3** **M1**: ATC RTF SATCOM (INMARSAT) **M2**: ATC RTF (MTSAT) **M3**: ATC RTF (Iridium)	La letra M está asociada RTF satelital. Junto con la letra M se introduce un número que identifica el sistema satelital utilizado.	No afecta	El formato actual no contempla la casilla 10. Pero al utilizar la casilla Q si afectaría	Si afecta	No afecta	No afecta	No afecta

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	**Cambio Requerido**	**Sistema AFTN/AMHS**	**Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo**	**Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)**	**Impresión Automática de Cinta de Progreso de Vuelo**	**Sistema de Procesamiento de Datos de Radar (RDP**	**Presentación del Plan de Vuelo (IHM)**
1	2	3	4	5	6	7	8
(Parte A) **P1- P9** Reservadas para RCP	La letra P asocia los requerimientos de performance de comunicaciones. Junto con la letra P se introduce un número para identificar los distintos requerimientos de performance.	No afecta	El formato actual no contempla la casilla 10. Pero al utilizar la casilla Q si afectaría	Si afecta	No afecta	No afecta	No afecta
Formulario plan de vuelo Casilla 10: (Parte A) **R** **PBN** aprobada	La letra R se asocia a la PBN aprobada, anteriormente estaba asociada a la certificación de tipo RNP. Al usar la letra R los valores alcanzados se especifican en la casilla 18 después del indicador PBN/.	No afecta	El formato actual no contempla la casilla 10. Pero al utilizar la casilla Q si afectaría	No afecta	No afecta	No afecta	No afecta
Formulario plan de vuelo Casilla 10: (Parte A) **W**	La letra W se asigna para identificar aprobación RVSM	No afecta	El formato actual no contempla la casilla 10. Pero al utilizar la casilla Q si afectaría	No afecta	No afecta	No afecta	No afecta
Formulario plan de vuelo Casilla 10: (Parte A) **X** **MNPS** aprobada	La letra X se asigna para identificar MNPS	No afecta	El formato actual no contempla la casilla 10. Pero al utilizar la casilla Q si afectaría	No afecta	No afecta	No afecta	No afecta

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cinta de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos de Radar (RDP	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Formulario plan de vuelo Casilla 10: (Parte A) **Y** **VHF** con capacidad de separación de 8.33Khz	Letra Y se asigna para identificar que el sistema VHF está en capacidad de operar con capacidad de separación de 8.33 Khz	No afecta	El formato actual no contempla la casilla 10. Pero al utilizar la casilla Q si afectaría	No afecta	No afecta	No afecta	No afecta
Formulario plan de vuelo Casilla 10: (Parte A) **Z** Demás equipos instalados a bordo u Otras capacidades	Adicionalmente a los otros equipos instalados a bordo se introduce también el término 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 afecta	El formato actual no contempla la casilla 10. Pero al utilizar la casilla Q si afectaría	No afecta	No afecta	No afecta	No afecta
Formulario plan de vuelo Casilla 10: (Parte B) **E** Transponder- Modo S	La letra E indica: Transponder Modo S comprendida la identificación de aeronave, la altitud de presión y la capacidad de señal espontánea ampliada (ADS B).	No afecta En la plantilla del plan de vuelo no contiene la letra E	El formato actual no contempla la casilla 10. Pero al utilizar la casilla Q si afectaría	Si afecta	No afecta	No afecta	No afecta
Formulario plan de vuelo Casilla 10: (Parte B) **H** Transponder Modo S	La letra H indica Transponder Modo S, comprendida la identificación de la aeronave, la altitud de presión y la capacidad de vigilancia mejorada.	No afecta En la plantilla del plan de vuelo no contiene la letra H	El formato actual no contempla la casilla 10. Pero al utilizar la casilla Q si afectaría	Si afecta	No afecta	No afecta	No afecta

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	**Cambio Requerido**	**Sistema AFTN/AMHS**	**Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo**	**Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)**	**Impresión Automática de Cinta de Progreso de Vuelo**	**Sistema de Procesamiento de Datos de Radar (RDP**	**Presentación del Plan de Vuelo (IHM)**
1	2	3	4	5	6	7	8
Formulario plan de vuelo Casilla 10: (Parte B) **I** Transponder Modo S	La letra I indica Transponder Modo S, Comprendida la identificación de la aeronave pero sin capacidad de altitud de presión.	No afecta	El formato actual no contempla la casilla 10. Pero al utilizar la casilla Q si afectaría	No afecta	No afecta	No afecta	No afecta
Formulario plan de vuelo Casilla 10: (Parte B) **L** Transponder Modo S	La letra L en el nuevo formato indica Transponder Modo S, capacidad de altitud de presión, capacidad de señal espontánea ampliada (ADS B) y de vigilancia mejorada.	No afecta En la plantilla del plan de vuelo no contiene la letra L	El formato actual no contempla la casilla 10. Pero al utilizar la casilla Q si afectaría	Si afecta	No afecta	No afecta	No afecta
Formulario plan de vuelo Casilla 10: (Parte B) **X** Transponder Modo S	La letra X en el nuevo formato indica Transponder Modo S, sin identificación de la aeronave ni capacidad de altitud de presión.	No afecta	El formato actual no contempla la casilla 10. Pero al utilizar la casilla Q si afectaría	No afecta	No afecta	No afecta	No afecta

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cinta de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos de Radar (RDP	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Formulario plan de vuelo Casilla 10: (Parte B)* **ADS B** **B1 y B2** **B1**: ADS B con capacidad especializada ADS B out de 1090Mhz **B2**: ADS B con capacidad especializada ADS **B:** out y ADS B in de 1090Mhz **U1 e U2** **U1**: Capacidad ADS B out usando UAT **U2**: Capacidad ADS B out e in usando UAT **V1 y V2** **V1:** Capacidad ADS B out usando VDL-4 **V2**: Capacidad ADS B out e in usando VDL-4	La letras B, U y V indican nuevas capacidades para el ADS B dependiendo si el equipo transmite en 1090Mhz, UAT o VDL 4. Junto con las letras se anexan números para identificar capacidad ADS B out y ADS B out e in.	No afecta La plantilla del plan de vuelo no contiene las combinaciones de letras y números (alfabético numérico).	El formato actual no contempla la casilla 10. Pero al utilizar la casilla Q si afectaría	Si afecta	No afecta	No afecta	No afecta
Formulario plan de vuelo Casilla 10: (Parte B)* **ADS C** **D1 y G1** **D1**: ADS-C con capacidades FANS 1/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 ATN.	No afecta La plantilla del plan de vuelo no contiene las combinaciones de letras y números (alfabético numérico).	El formato actual no contempla la casilla 10. Pero al utilizar la casilla Q si afectaría	Si afecta	No afecta	No afecta	No afecta

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cinta de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos de Radar (RDP	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Formulario plan de vuelo Casilla 18: **Indicador SUR/**	E la casilla 18 después del indicador SUR/ Deberían enumerarse aplicaciones de vigilancia adicionales.	No afecta	El formato actual no contempla la casilla 10. Pero al utilizar la casilla Q si afectaría	No afecta	No afecta	No afecta	No afecta
Formulario plan de vuelo Casilla 18: Indicador **STS/ ALTR 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 afecta	Actualmente no afecta en vista que la información contenida en esta casilla 18 no aparece en el formato contemplado para los RPL.	No afecta	No afecta	No afecta	No afecta

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cinta de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos de Radar (RDP	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Formulario plan de vuelo Casilla 18: Indicador STS/ **HAZMAT** **HEAD** **HOSP**	**HAZMAT**: para un vuelo que transporta material peligroso. **HEAD**: un vuelo con status Jefe de Estado. **HOSP**: para un vuelo médico declarado por autoridades médicas.	No afecta	Actualmente no afecta en vista que la información contenida en esta casilla 18 no aparece en el formato contemplado para los RPL.	No afecta	No afecta	No afecta	No afecta
Formulario plan de vuelo Casilla 18: Indicador 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 afecta	Actualmente no afecta en vista que la información contenida en esta casilla 18 no aparece en el formato contemplado para los RPL.	No afecta	No afecta	No afecta	No afecta

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	**Cambio Requerido**	**Sistema AFTN/AMHS**	**Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo**	**Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)**	**Impresión Automática de Cinta de Progreso de Vuelo**	**Sistema de Procesamiento de Datos de Radar (RDP**	**Presentación del Plan de Vuelo (IHM)**
1	2	3	4	5	6	7	8
Formulario plan de vuelo Casilla 18: Indicador 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 afecta	Actualmente no afecta en vista que la información contenida en esta casilla 18 no aparece en el formato contemplado para los RPL.	No afecta	No afecta	No afecta	No afecta
Formulario plan de vuelo 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 16 caracteres.	No afecta	Actualmente no afecta en vista que la información contenida en esta casilla 18 no aparece en el formato contemplado para los RPL.	No afecta	No afecta	No afecta	No afecta

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cinta de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos de Radar (RDP	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Formulario plan de vuelo Casilla 18: Indicador 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.	No afecta	Actualmente no afecta en vista que la información contenida en esta casilla 18 no aparece en el formato contemplado para los RPL.	No afecta	No afecta	No afecta	No afecta
Formulario plan de vuelo Casilla 18: Indicador 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.	No afecta	Actualmente no afecta en vista que la información contenida en esta casilla 18 no aparece en el formato contemplado para los RPL.	No afecta	No afecta	No afecta	No afecta

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cinta de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos de Radar (RDP	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Formulario plan de vuelo Casilla 18: Indicador 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.	No afecta	Actualmente no afecta en vista que la información contenida en esta casilla 18 no aparece en el formato contemplado para los RPL.	No afecta	No afecta	No afecta	No afecta
Formulario plan de vuelo Casilla 18: Indicador 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.	No afecta	Actualmente no afecta en vista que la información contenida en esta casilla 18 no aparece en el formato contemplado para los RPL.	No afecta	No afecta	No afecta	No afecta

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cinta de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos de Radar (RDP	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Formulario plan de vuelo Casilla 18: Indicador 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.	No afecta	Actualmente no afecta en vista que la información contenida en esta casilla 18 no aparece en el formato contemplado para los RPL.	No afecta	No afecta	No afecta	No afecta
Formulario plan de vuelo Casilla 18: Indicador DLE	DEL 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.	No afecta	Actualmente no afecta en vista que la información contenida en esta casilla 18 no aparece en el formato contemplado para los RPL.	No afecta	No afecta	No afecta	No afecta

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cinta de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos de Radar (RDP	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Formulario plan de vuelo Casilla 18: Indicador ORGN/	La dirección AFTN de 8 letras del originador y otro detalle del contacto apropiado, cuando el originador del plan de vuelo no puede identificarse fácilmente, como lo disponga la autoridad competente.	No afecta	Actualmente no afecta en vista que la información contenida en esta casilla 18 no aparece en el formato contemplado para los RPL.	No afecta	No afecta	No afecta	No afecta
Formulario plan de vuelo Casilla 18: Indicador TALT/	Indicadores OACI de cuatro letras para aeródromos de alternativa de despegue como se especifica en indicadores de lugar Doc 7810 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 indique el lugar en LAT/LONG o la marcación y distancia respecto al punto significativo más próximo como se describe en DEP/	No afecta	Actualmente no afecta en vista que la información contenida en esta casilla 18 no aparece en el formato contemplado para los RPL.	No afecta	No afecta	No afecta	No afecta

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN/AMHS	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cinta de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos de Radar (RDP	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Formulario plan de vuelo 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.	No afecta	No es aplicable	Si afecta. El sistema actual, la lista de planes de vuelos, está diseñada para mantener planes de vuelos hasta 24 horas antes de su propuesta de salida	No afecta	No afecta	No afecta

ADJUNTO F AL APENDICE C

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Formulario plan de vuelo 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 A - Equipos y capacidades de radiocomunicaciones y ayudas para la navegación y la aproximación
Parte B - Equipos y capacidad de vigilancia

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 10 (Parte A)* **Equipos y capacidades** **A** Sistema de aterrizaje GBAS	Se asigna para la letra A el sistema de aterrizaje GBAS anteriormente no había asignación para esta letra.	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**
Casilla 10 **(**Parte A)* **B** LPV (APV con SBAS)	Se asigna para la letra B para especificar aeronave con capacidad LPV (APV con SBAS) anteriormente no había asignación para esta letra.	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 10 (Parte A)* **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.	**No afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AFTN acepta los nuevos valores. **Afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AMHS no acepta los nuevos valores	**No afecta:** La información contenida en esta casilla 10 se coloca en la casilla Q del formato de plan de vuelo en los sistemas repetitivo de plan de vuelo (Apéndice 2, Sección 6, Capítulo 16 del Doc 4444) y es aceptada.	**Afecta:** El FDP no admite caracteres numérico en la casilla 10	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión en forma directa. Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora.	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta** : La presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10. Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio.

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 10 (Parte A)* **J1, J2, J3, J4, J5 y J6 y J7** **J1**: CPDLC ATN VDL Modo 2 **J2**: CPDLC FANS 1/A HFDL **J3**: CPDLC FANS1/A VDL Modo A **J4**: CPDLC FANS1/A VDL Modo 2 **J5**: CPDLC FANS1/A SATCOM (INMARSAT) **J6**: CPDLC 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.	**No afecta** : El template para el FPL en el terminal de usuario AFTN acepta los nuevos valores. **Afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AMHS no acepta los nuevos valores	**No afecta:** La información contenida en esta casilla 10 se coloca en la casilla Q del formato de plan de vuelo en los sistemas repetitivo de plan de vuelo (Apéndice 2, Sección 6, Capítulo 16 del Doc 4444) y es aceptada.	**Afecta:** El FDP no admite caracteres numérico en la casilla 10	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión en forma directa. Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora.	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta** : La presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10. Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio.

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 10 (Parte A)* **M1, M2 y M3** **M1**: ATC RTF SATCOM (INMARSAT) **M2**: ATC RTF (MTSAT) **M3**: ATC RTF (Iridium)	La letra M está asociada RTF satelital. Junto con la letra M se introduce un número que identifica el sistema satelital utilizado.	**No afecta** : El template para el FPL en el terminal de usuario AFTN acepta los nuevos valores. **Afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AMHS no acepta los nuevos valores	**No afecta:** La información contenida en esta casilla 10 se coloca en la casilla Q del formato de plan de vuelo en los sistemas repetitivo de plan de vuelo (Apéndice 2, Sección 6, Capítulo 16 del Doc 4444) y es aceptada.	**Afecta :** El FDP no admite caracteres numérico en la casilla 10	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión en forma directa. Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora.	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta** : La presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10. Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio.
Casilla 10 (Parte A)* **P1-P9** Reservadas para RCP	La letra P asocia los requerimientos de performance de comunicaciones. Junto con la letra P se introduce un número para identificar los distintos requerimientos de performance.	**No afecta** : El template para el FPL en el terminal de usuario AFTN acepta los nuevos valores. **Afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AMHS no acepta los nuevos valores	**No afecta:** La información contenida en esta casilla 10 se coloca en la casilla Q del formato de plan de vuelo en los sistemas repetitivo de plan de vuelo (Apéndice 2, Sección 6, Capítulo 16 del Doc 4444) y es aceptada.	**Afecta :** El FDP no admite caracteres numérico en la casilla 10	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión en forma directa. Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora.	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta** : La presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10. Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio.

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 10 (Parte A)* **R** PBN aprobada	La letra R se asocia a la PBN aprobada, anteriormente estaba asociada a la certificación de tipo RNP. Al usar la letra R los valores PBN alcanzados se especifican en la casilla 18 después del indicador PBN/.	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
Casilla 10 (Parte A)* **W** RVSM aprobado	Letra W se asigna para identificar aprobación RVSM.	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**
Casilla 10 **(**Parte A)* **X** MNPS aprobada	Letra X se asigna para identificar MNPS.	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
Casilla 10 (Parte A)* **Y** VHF con capacidad de separación de 8.33Khz	Letra Y se asigna para identificar que el sistema VHF está en capacidad de operar con capacidad de separación de 8.33 Khz.	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 10 (Parte A)* **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 afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
Casilla 10 (Parte B)* **E Transponder-Modo S**	La letra E indica: Transponder Modo S comprendida la identificación de aeronave, la altitud de presión y la capacidad de señal espontanea ampliada (ADS B).	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
Casilla 10 (Parte B)* **H Transponder-Modo S**	La letra H indica Transponder Modo S, comprendida la identificación de la aeronave, la altitud de presión y la capacidad de vigilancia mejorada.	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
Casilla 10 (Parte B)* **I Transponder-Modo S**	La letra I indica Transponder Modo S, comprendida la identificación de la aeronave pero sin capacidad de la altitud de presión.	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 10 (Parte B)* **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.	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
Casilla 10 (Parte B)* **X** **Transponder Modo S**	La letra X en el nuevo formato indica Transponder Modo S, sin identificación de la aeronave ni capacidad de altitud de presión.	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 10 (Parte B)* **ADS B** **B1 y B2** **B1**: ADS B con capacidad especializada ADS B out de 1090Mhz **B2**: ADS B con capacidad especializada ADS B out y ADS B in de 1090Mhz **U1 e U2** **U1**: Capacidad ADS B out usando UAT **U2**: Capacidad ADS B out e in usando UAT **V1 y V2** **V1**: Capacidad ADS B out usando VDL-4 **V2**: Capacidad ADS B out e in usando VDL-4	Las letras B, U y V indican nuevas capacidades para el ADS B dependiendo si el equipo transmite en 1090Mhz, UAT o VDL 4. Junto con las letras se anexan números para identificar capacidad ADS B out y ADS B out e in.	**No afecta** : El template para el FPL en el terminal de usuario AFTN acepta los nuevos valores. **Afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AMHS no acepta los nuevos valores	**No afecta:** La información contenida en esta casilla 10 se coloca en la casilla Q del formato de plan de vuelo en los sistemas repetitivo de plan de vuelo (Apéndice 2, Sección 6, Capítulo 16 del Doc 4444) y es aceptada.	**Afecta :** El FDP no admite caracteres numérico en la casilla 10	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión en forma directa. Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora.	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta** : La presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10. Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio.

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
Casilla 10 (Parte B)* **ADS C D1y G1** **D1**: ADS-C con capacidades FANS1/A **G1**: ADS–C con capacidades ATN	D y G nuevas letras a las cuales se anexa un valor numérico identifican ADS-C con capacidades FANS1/A y ADS C con capacidades ATN.	**No afecta** : El template para el FPL en el terminal de usuario AFTN acepta los nuevos valores. **Afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AMHS no acepta los nuevos valores	**No afecta:** La información contenida en esta casilla 10 se coloca en la casilla Q del formato de plan de vuelo en los sistemas repetitivo de plan de vuelo (Apéndice 2, Sección 6, Capítulo 16 del Doc 4444) y es aceptada.	**Afecta:** El FDP no admite caracteres numérico en la casilla 10	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión en forma directa. Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora.	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta** : La presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10. Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio.
Casilla 18 Indicador SUR/	En la casilla 18 después del indicador SUR/ deberían enumerarse aplicaciones de vigilancia adicionales.	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
Casilla 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 afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
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 afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 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 afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	
Casilla 18 Indicador (Continuación) **STS/ SAR STATE**	**SAR**: para un vuelo que realiza una misión de búsqueda y salvamento **STATE**: para un vuelo que realiza servicio militares de aduanas o policías.	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 18 Indicador 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.	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 18 Indicador (Continuación) **PBN/ Especificación RNAV** **C1:** RNAV2 con todos los sensores **C2:** RNAV2 con GNSS **C3:** RNAV2 DME/DME **C4:** RNAV2 DME/DME/IRU	PBN/ Indicación de la capacidad es RNAV y RNP. Indicase la cantidad de descriptores indicados en la columna 1 que se aplican al vuelo usando un máximo de ocho entradas es decir un total de no más de 16 caracteres.	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
Casilla 18 Indicador (Continuación) **PBN/ Especificación RNAV** **D1:** RNAV 1 con todos los sensores **D2:** RNAV1 GNSS **D3:** RNAV1 DME/DME **D4:** RNAV1 DME/DME/IRU	PBN/ Indicación de la capacidad es RNAV y RNP. Indicase la cantidad de descriptores indicados en la columna 1 que se aplican al vuelo usando un máximo de ocho entradas es decir un total de no más de 16 caracteres.	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
Casilla 18 Indicador (Continuación) **PBN/ Especificación RNP** **L1**: RNP-4 **O1**: RNP básica con todos los sensores permitidos **O2**: RNPGNSS básica **O3**: RNP 1 DME DME básica **O4**: RNP1 DME/DME /IRU básica	PBN/ Indicación de la capacidad es RNAV y RNP. Indicase la cantidad de descriptores indicados en la columna 1 que se aplican al vuelo usando un máximo de ocho entradas es decir un total de no más de 16 caracteres.	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
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.	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
Casilla 18 Indicador (Continuación) **PBN/ Especificación RNP** **T1**: RNP AR APPCH con RF **T2**: RNP AR APPCH sin RF	PBN/ Indicación de la capacidad es RNAV y RNP. Indicase la cantidad de descriptores indicados en la columna 1 que se aplican al vuelo usando un máximo de ocho entradas es decir un total de no más de 16 caracteres.	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
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.	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 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.	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
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/.	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
Casilla 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.	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

ADJUNTO G AL APENDICE C

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Formulario plan de vuelo 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 A - Equipos y capacidades de radiocomunicaciones y ayudas para la navegación y la aproximación
Parte B - Equipos y capacidad de vigilancia

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 10 (Parte A)* **Equipos y capacidades** **A** Sistema de aterrizaje GBAS	Se asigna para la letra A el sistema de aterrizaje GBAS anteriormente no había asignación para esta letra.	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**
Casilla 10 **(**Parte A)* **B** LPV (APV con SBAS)	Se asigna para la letra B para especificar aeronave con capacidad LPV (APV con SBAS) anteriormente no había asignación para esta letra.	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 10 (Parte A)* **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.	**No afecta** : El template para el FPL en el terminal de usuario AFTN acepta los nuevos valores. **Afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AMHS no acepta los nuevos valores	**No afecta:** La información contenida en esta casilla 10 se coloca en la casilla Q del formato de plan de vuelo en los sistemas repetitivo de plan de vuelo (Apéndice 2, Sección 6, Capítulo 16 del Doc 4444) y es aceptada.	**Afecta :** El FDP no admite caracteres numérico en la casilla 10	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión en forma directa . Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora.	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta** : La presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10. Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio.

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 10 (Parte A)* **J1, J2, J3, J4, J5 y J6 y J7** **J1**: CPDLC ATN VDL Modo 2 **J2**: CPDLC FANS 1/A HFDL **J3**: CPDLC FANS1/A VDL Modo A **J4**: CPDLC FANS1/A VDL Modo 2 **J5**: CPDLC FANS1/A SATCOM (INMARSAT) **J6**: CPDLC 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.	**No afecta** : El template para el FPL en el terminal de usuario AFTN acepta los nuevos valores. **Afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AMHS no acepta los nuevos valores	**No afecta:** La información contenida en esta casilla 10 se coloca en la casilla Q del formato de plan de vuelo en los sistemas repetitivo de plan de vuelo (Apéndice 2, Sección 6, Capítulo 16 del Doc 4444) y es aceptada.	**Afecta :** El FDP no admite caracteres numérico en la casilla 10	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión en forma directa. Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora.	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta** : La presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10. Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio.

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 10 (Parte A)* **M1, M2 y M3** **M1**: ATC RTF SATCOM (INMARSAT) **M2**: ATC RTF (MTSAT) **M3**: ATC RTF (Iridium)	La letra M está asociada RTF satelital. Junto con la letra M se introduce un número que identifica el sistema satelital utilizado.	**No afecta** : El template para el FPL en el terminal de usuario AFTN acepta los nuevos valores. **Afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AMHS no acepta los nuevos valores	**No afecta:** La información contenida en esta casilla 10 se coloca en la casilla Q del formato de plan de vuelo en los sistemas repetitivo de plan de vuelo (Apéndice 2, Sección 6, Capítulo 16 del Doc 4444) y es aceptada.	**Afecta :** El FDP no admite caracteres numérico en la casilla 10	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión en forma directa . Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora.	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta** : La presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10. Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio.
Casilla 10 (Parte A)* **P1-P9** Reservadas para RCP	La letra P asocia los requerimientos de performance de comunicaciones. Junto con la letra P se introduce un número para identificar los distintos requerimientos de performance.	**No afecta** : El template para el FPL en el terminal de usuario AFTN acepta los nuevos valores. **Afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AMHS no acepta los nuevos valores	**No afecta:** La información contenida en esta casilla 10 se coloca en la casilla Q del formato de plan de vuelo en los sistemas repetitivo de plan de vuelo (Apéndice 2, Sección 6, Capítulo 16 del Doc 4444) y es aceptada.	**Afecta :** El FDP no admite caracteres numérico en la casilla 10	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión en forma directa . Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora.	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta** : La presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10. Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio.

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 10 (Parte A)* **R** PBN aprobada	La letra R se asocia a la PBN aprobada, anteriormente estaba asociada a la certificación de tipo RNP. Al usar la letra R los valores PBN alcanzados se especifican en la casilla 18 después del indicador PBN/.	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
Casilla 10 (Parte A)* **W** RVSM aprobado	Letra W se asigna para identificar aprobación RVSM.	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**
Casilla 10 (Parte A)* **X** MNPS aprobada	Letra X se asigna para identificar MNPS.	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
Casilla 10 (Parte A)* **Y** VHF con capacidad de separación de 8.33Khz	Letra Y se asigna para identificar que el sistema VHF está en capacidad de operar con capacidad de separación de 8.33 Khz.	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 10 (Parte A)* **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 afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
Casilla 10 (Parte B)* **E Transponder-Modo S**	La letra E indica: Transponder Modo S comprendida la identificación de aeronave, la altitud de presión y la capacidad de señal espontanea ampliada (ADS B).	**No afecta** : El template para el FPL en el terminal de usuario AFTN acepta los nuevos valores. **Afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AMHS no acepta la letra E	**No afecta**	**Afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AMHS no acepta la letra E	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
Casilla 10 (Parte B)* **H Transponder-Modo S**	La letra H indica Transponder Modo S, comprendida la identificación de la aeronave, la altitud de presión y la capacidad de vigilancia mejorada.	**No afecta** : El template para el FPL en el terminal de usuario AFTN acepta los nuevos valores. **Afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AMHS no acepta la letra H	**No afecta**	**Afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AMHS no acepta la letra H	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
Casilla 10 (Parte B)* **I Transponder- Modo S**	La letra I indica Transponder Modo S, comprendida la identificación de la aeronave pero sin capacidad de la altitud de presión.	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
Casilla 10 (Parte B)* **L Transponder Modo S**	La letra L en el nuevo formato indica Transponder Modo S, capacidad de altitud de presión, capacidad de señal espontanea ampliada (ADS B) y de vigilancia mejorada.	**No afecta** : El template para el FPL en el terminal de usuario AFTN acepta los nuevos valores. **Afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AMHS no acepta la letra L		**Afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AMHS no acepta la letra L	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
Casilla 10 (Parte B)* **X Transponder Modo S**	La letra X en el nuevo formato indica Transponder Modo S, sin identificación de la aeronave ni capacidad de altitud de presión.	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
Casilla 10 (Parte B)* **ADS B** **B1 y B2** **B1**: ADS B con capacidad especializada ADS B out de 1090Mhz **B2**: ADS B con capacidad especializada ADS B out y ADS B in de 1090Mhz **U1 e U2** **U1**: Capacidad ADS B out usando UAT **U2**: Capacidad ADS B out e in usando UAT **V1 y V2** **V1**: Capacidad ADS B out usando VDL-4 **V2**: Capacidad ADS B out e in usando VDL-4	Las letras B, U y V indican nuevas capacidades para el ADS B dependiendo si el equipo transmite en 1090Mhz, UAT o VDL 4. Junto con las letras se anexan números para identificar capacidad ADS B out y ADS B out e in.	**No afecta** : El template para el FPL en el terminal de usuario AFTN acepta los nuevos valores. **Afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AMHS no acepta los nuevos valores	**No afecta:** La información contenida en esta casilla 10 se coloca en la casilla Q del formato de plan de vuelo en los sistemas repetitivo de plan de vuelo (Apéndice 2, Sección 6, Capítulo 16 del Doc 4444) y es aceptada.	**Afecta :** El FDP no admite caracteres numérico en la casilla 10	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión en forma directa . Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora.	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta** : La presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10. Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio.

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
Casilla 10 (Parte B)* **ADS C D1y G1** **D1**: ADS-C con capacidades FANS1/A **G1**: ADS–C con capacidades ATN	D y G nuevas letras a las cuales se anexa un valor numérico identifican ADS-C con capacidades FANS1/A y ADS C con capacidades ATN.	**No afecta** : El template para el FPL en el terminal de usuario AFTN acepta los nuevos valores. **Afecta**: El template para el FPL en el terminal de usuario AMHS no acepta los nuevos valores	**No afecta:** La información contenida en esta casilla 10 se coloca en la casilla Q del formato de plan de vuelo en los sistemas repetitivo de plan de vuelo (Apéndice 2, Sección 6, Capítulo 16 del Doc 4444) y es aceptada.	**Afecta :** El FDP no admite caracteres numérico en la casilla 10	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión en forma directa . Si no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora.	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta** : La presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10. Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio.
Casilla 18 Indicador SUR/	En la casilla 18 después del indicador SUR/ deberían enumerarse aplicaciones de vigilancia adicionales.	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 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 afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
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 afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
Casilla 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 afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	
Casilla 18 Indicador (Continuación) **STS/ SAR STATE**	**SAR**: para un vuelo que realiza una misión de búsqueda y salvamento **STATE**: para un vuelo que realiza servicio militares de aduanas o policías.	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
Casilla 18 **Indicador** **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.	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 18 Indicador (Continuación) **PBN/ Especificación RNAV** **C1:** RNAV2 con todos los sensores **C2:** RNAV2 con GNSS **C3:** RNAV2 DME/DME **C4:** RNAV2 DME/DME/IRU	PBN/ Indicación de la capacidad es RNAV y RNP. Indicase la cantidad de descriptores indicados en la columna 1 que se aplican al vuelo usando un máximo de ocho entradas es decir un total de no más de 16 caracteres.	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
Casilla 18 Indicador (Continuación) **PBN/ Especificación RNAV** **D1:** RNAV 1 con todos los sensores **D2:** RNAV1 GNSS **D3:** RNAV1 DME/DME **D4:** RNAV1 DME/DME/IRU	PBN/ Indicación de la capacidad es RNAV y RNP. Indicase la cantidad de descriptores indicados en la columna 1 que se aplican al vuelo usando un máximo de ocho entradas es decir un total de no más de 16 caracteres.	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
Casilla 18 Indicador (Continuación) **PBN/ Especificación RNP** **L1**: RNP-4 **O1**: RNP básica con todos los sensores permitidos **O2**: RNPGNSS básica **O3**: RNP 1 DME DME básica **O4**: RNP1 DME/DME /IRU básica	PBN/ Indicación de la capacidad es RNAV y RNP. Indicase la cantidad de descriptores indicados en la columna 1 que se aplican al vuelo usando un máximo de ocho entradas es decir un total de no más de 16 caracteres.	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
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.	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 18 Indicador (Continuación) **PBN/ Especificación RNP** **T1**: RNP AR APPCH con RF **T2**: RNP AR APPCH sin RF	PBN/ Indicación de la capacidad es RNAV y RNP. Indicase la cantidad de descriptores indicados en la columna 1 que se aplican al vuelo usando un máximo de ocho entradas es decir un total de no más de 16 caracteres.	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
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.	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 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.	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**
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/.	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
Casilla 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.	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta**	**No afecta:** En vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en el procesamiento de datos radar	**No afecta**

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

APENDICE D

MODELO DE PLAN DE ACCION PARA LA IMPLANTACION DEL NUEVO FORMATO DE PLAN DE VUELO (ENMIENDA 1 A LA DECIMOQUINTA EDICION DEL DOCUMENTO 4444 DE LA OACI)

Instrucciones para la elaboración del plan de acción

El documento adjunto representa un modelo de plan de acción para la implantacion del nuevo formato de plan de vuelo que los Estados de la Region pudieran utilizar con el fin de poder contar con un mismo formato para todos los Estados de la Region SAM.

El modelo de plan de accion contiene ocho secciones. El contenido de las primeras cuatro secciones (Objetivos, Alcance, Antecedentes y Documentacion de referncia para la implantacion del plan de vuelo), así como de la octava (Adjuntos) presente en este modelo de plan de accion es sugerido como material estándar para ser incluido en todos los planes de accion de los Estados.

Los Estados, para completar el plan de acción, deberían completar el contenido de la Sección 5 - *Identificación de las actividades previas a la implantación del nuevo formato plan de vuelo*, Sección 6 - *Actividades para la implantación del nuevo formato de plan de vuelo* y Sección 7 - *Cronograma para la ejecución de las actividades para la implantación del nuevo formato de plan de vuelo* siguiendo las indicaciones mostradas en el modelo.

MODELO DE PLAN DE ACCION PARA LA IMPLANTACION DEL NUEVO FORMATO DE PLAN DE VUELO

INDICE

1. Objetivo 3
2. Alcance 3
3. Antecedentes 3
4. Documentación de referencia para la elaboración del plan de acción 4
5. Identificacion de las actividades previas a la implantacion del nuevo formato de plan de vuelo 4
   5.1 Identificación de los equipos instalados que puedan estar afectado por el nuevo formato de plan de vuelo ..4
   5.2 Pruebas de evaluación del impacto de la implantación del nuevo formato de plan de vuelo en los equipos identificados 5
   5.3 Identificación de los cambios requeridos en los sistemas involucrados en el plan de vuelo al implantar durante el periodo de transición el formato de plan de vuelo ACTUAL y el NUEVO 5
   5.4 Identificación del grupo nacional que llevara a cabo la implantación del nuevo formato de plan de vuelo....5
   5.5 Identificación de las actividades de capacitación requeridas para la implantación del nuevo formato de plan de vuelo 5
   5.6 Elaboración de procedimientos de contingencia y determinación de consideraciones técnicas/ operacionales para la transición 5
6. Actividades para la implantación del nuevo formato de plan de vuelo 5
   6.1 Proceso de implantación del nuevo formato de plan de vuelo 5
   6.2 Pruebas de operación con el NUEVO y ACTUAL formato de plan de vuelo..... 6
7. Cronogramas para la ejecución de las actividades para la implantación del nuevo formato de plan de vuelo 6
8. Adjuntos 6

Adjunto A Circular de la OACI a los Estados AN/13/2.1-08/50 del 25 de junio del 2008 (Enmienda 1 de los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo, 15ª edición (PANS-ATM, Doc 4444)..... A-1

Adjunto B Circular de la OACI a los Estados AN/13/2.1-09/9 del 6 de febrero del 2009 (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)..... B-1

Adjunto C Estrategia para la implantación de la Enmienda 1 a la 15ª edición de los PANS-ATM de la OACI (Documento 4444) en las Regiones CAR/SAM C-1

Adjunto D Plan de acción para la implantación del nuevo formato de plan de vuelo en la Región SAM Enmienda 1 a la 15ª edición de los PANS-ATM de la OACI (Documento 4444) D-1

Adjunto E Pruebas de evaluación del impacto de la implantación del nuevo formato de plan de vuelo en los equipos identificados..... E-1

1. **Objetivo**

1.1 Presentar el plan de implantación del nuevo formato de plan de vuelo especificado en la Enmienda 1 de la Décimo-quinta Edición del Documento 4444 de la OACI, siguiendo las directrices de la OACI especificadas en la comunicación a los Estados AN 13/2.1-09/9 del 6 de febrero de 2009, la estrategia de implantación CAR/SAM y el plan de acción para laimplantación del nuevo formato de plan de vuelo de la Región SAM.

2. **Alcance**

2.1 Este documento considera los planes de acción para la implantación del nuevo formato de plan de vuelo durante el periodo de tiempo comprendido desde el 2010 hasta el 15 de noviembre de 2012.

3. **Antecedentes**

3.1 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 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).

3.2 Aún 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, hasta el 15 de noviembre de 2012.

3.3 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.

3.4 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.

3.5 Con el fin de apoyar a los Estados en la fase de transición al nuevo formato de plan de vuelo, la OACI 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.

3.6 Estas directrices se elaboraron 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.

3.7 A nivel regional, 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.

3.8 La reunión CNS/ATM/SG/1, celebrada en Lima, Perú, del 15 al 19 de marzo de 2010, adoptó la *Estrategia para la implantación de la Enmienda 1 a 15ª edición de los PANS-ATM de la OACI (Doc 4444) en las Regiones CAR/SAM*, a través de la Conclusión CNS/ATM/1-8, la cual fue aprobada por los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales a través del procedimiento expreso del GREPECAS.

4. Documentación de referencia para la elaboración del plan de acción

4.1 La siguiente documentación se ha tomado como referencia para la formulación del plan de acción:

4.1.1 Circular de la OACI a los Estados AN/13/2.1-08/50 del 25 de junio del 2008 (Enmienda 1 de los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo,* 15ª Edición (PANS-ATM, Doc 4444).

4.1.2 Circular de la OACI a los Estados AN/13/2.1-09/9 del 6 de febrero del 2009 (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).

4.1.3 Estrategia para la implantación de la Enmienda 1 a la 15ª edición de los PANS-ATM de la OACI (Documento 4444) en las Regiones CAR/SAM.

4.1.4 Plan de acción para la implantación del nuevo formato de plan de vuelo en la Región SAM Enmienda 1 a la 15ª edición de los PANS-ATM de la OACI (Documento 4444).

5. Identificacion de las actividades previas a la implantacion del nuevo formato de plan de vuelo

5.1 Identificación de los equipos instalados que puedan estar afectado por el nuevo formato de plan de vuelo

5.1.1 En esta sección se colocaría una lista de los posibles equipos instalados en las distintas dependencias ATS a nivel nacional que puedan estar afectados por la implantación del nuevo formato de plan de vuelo**.** Para cada uno de los equipos identificados colocar modelo, fabricante, año de instalación**,** lugar donde se encuentra instalado y posible configuración en bloque.

Ejemplo:

Equipo	Marca Modelo	Año de instalación	Ubicación del equipo
Sistema AFTN	Syseca	1995	Los terminales de los equipos AFTN que contienen la plantilla del FPL se encuentran instalados en todos los aeródromos, torres de control, APP y ACC a nivel nacional
FDP Procesador, equipos terminales , sistemas de presentación	INDRA Aircom 2000	2001	Terminales FDP instalados en el ACC, APP, y Torres de ….
RDP	INDRA Aircom 2000	2001	ACC, APP de ….
Etc.			

5.2 **Pruebas de evaluación del impacto de la implantación del nuevo formato de plan de vuelo en los equipos identificados**

5.2.1 En esta sección se informará sobre las pruebas a realizar para analizar el impacto en la implantación del nuevo formato de plan de vuelo en cada uno de los cambios previstos para cada uno de los posibles equipos identificados en el proceso de plan de vuelo, utilizando como posible modelo la tabla que se presenta como **Adjunto E.**

5.3 **Identificación de los cambios requeridos en los sistemas involucrados en el plan de vuelo al implantar durante el periodo de transición el formato de plan de vuelo ACTUAL y el NUEVO**

5.3.1 En esta sección se identificará en cuales sistemas involucrados en los planes de vuelo deberá aplicarse los cambios necesarios para que durante el periodo de transición se utilice el formato de plan de vuelo ACTUAL y el NUEVO.

5.4 **Identificación del grupo nacional que llevara a cabo la implantación del nuevo formato de plan de vuelo**

5.4.1 En esta sección se incluirá una lista con las personas involucradas en la implantación del nuevo formato de plan de vuelo identificando la responsabilidad asignadas a cada una de estas. El personal designado debería provenir del proveedor de servicio de navegación aéreo así como de los usuarios.

5.5 **Identificación de las actividades de capacitación requeridas para la implantación del nuevo formato de plan de vuelo**

5.5.1 En esta sección se describirá las actividades de capacitación previstas para el personal operacional y técnico de los proveedores de servicio de navegación aérea involucrado en el manejo de los planes de vuelo así como de la capacitación requerida a los usuarios del espacio aéreo.

5.6 **Elaboración de procedimientos de contingencia y determinación de consideraciones técnicas/ operacionales para la transición**

5.6.1 En esta sección se informara sobre procedimiento de contingencia a implantar en caso que no implementen a tiempo las actividades contemplada en la implantación del nuevo formato de plan de vuelo

6. **Actividades para la implantación del nuevo formato de plan de vuelo**

6.1 **Proceso de implantación del nuevo formato de plan de vuelo**

6.1.1 En esta sección se debe colocar información sobre el proceso que el Estado llevara a cabo para la implantación del nuevo formato de plan de vuelo así como la capacidad de procesamiento durante el periodo de transición del formato de plan de vuelo ACTUAL y NUEVO describiendo si el mismo lo llevara a cabo personal de la propia administración aeronáutica o a través de un proceso de licitación.

6.2 **Pruebas de operación con el NUEVO y ACTUAL formato de plan de vuelo**

6.2.1 En esta sección se debería colocar información sobre las pruebas a nivel nacional y entre Estados sobre planes vuelo NUEVO y ACTUAL de forma tal de que del 1 de julio de 2012 al 15 de noviembre de 2012 puedan operar formatos de plan de vuelo con formato ACTUAL y NUEVO.

7. **Cronogramas para la ejecución de las actividades para la implantación del nuevo formato de plan de vuelo**

7.1 En esta sección se describirán las fechas estimadas para la implantación de las actividades descritas en las Secciones 5 y 6 del plan de acción. A este efecto, se sugiere que se utilice el GANTT de la aplicación de Microsoft Project. Es importante señalar que para que la implantación del plan de vuelo se efectúe en forma armonizada en todos los Estados de la Región, las fechas de implantación deben estar alineadas con las fechas consideradas en el plan de acción regional para la Región SAM.

8. **Adjuntos**

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) las~~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.~~

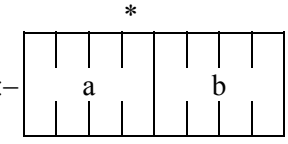
Los caracteres alfanuméricos que no aparecen más arriba están reservados.

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:– 

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)*

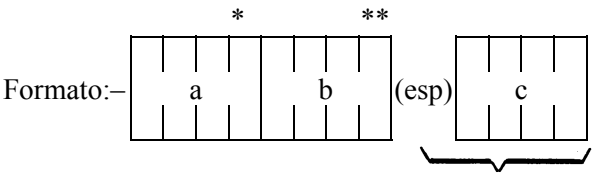
El PUNTO LIMÍTROFE, expresado por un designador que conste de 2 a 5 caracteres, en coordenadas geográficas, en coordenadas geográficas abreviadas, o mediante una marcación y una distancia a un punto ~~designado (por ejemplo, un VOR)~~significativo.

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

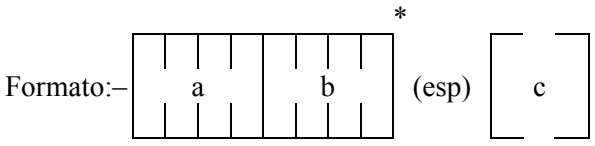
ZZZZ cuando no tenga ningún indicador de lugar de la OACI asignado.

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/A3600024–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)

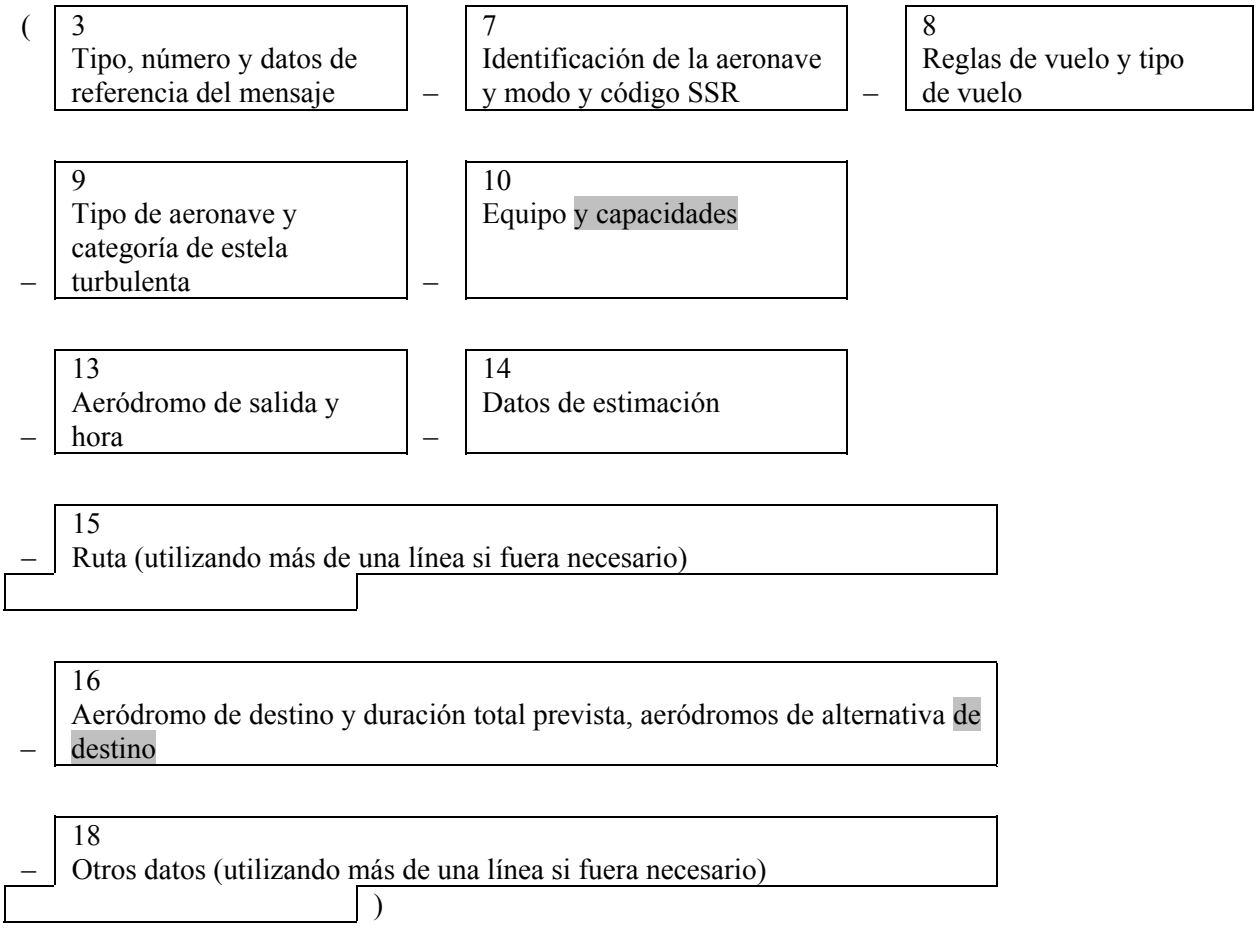
2.3.6.3.1 *Significado*

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 —

ADJUNTO C AL APENDICE D

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.			

ADJUNTO D AL APENDICE D

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) EN LA REGION SAM

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 Panamá, Paraguay y Uruguay. 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 C a esta cuestión del orden del día
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 B C a esta cuestión del orden del día
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.

ADJUNTO E AL APENDICE D

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Formulario plan de vuelo 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 A - Equipos y capacidades de radiocomunicaciones y ayudas para la navegación y la aproximación
Parte B - Equipos y capacidad de vigilancia

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo (IHM)
1	2	3	4	5	6	7	8
Casilla 18 Indicador STS/ 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, 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 no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 18 y, por lo tanto, no envía información a la impresora.	No debería estar afectado en vista que el indicativo STS/ se encuentra en el formato del plan de vuelo actual., pero los RDP no procesan el indicativo STS/ por no estar asignada a ninguna función en el formato de plan de vuelo actual.	No debería estar afectado directamente en vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 18 en la presentación del plan. Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MINISTERIO DE DEFENSA
COMANDO DE LA AERONAUTICA
DEPARTAMENTO DE CONTROL DEL ESPACIO AÉREO

PLAN DE ACCIÓN

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

MINISTERIO DE DEFENSA
COMANDO DE LA AERONAUTICA
DEPARTAMENTO DE CONTROL DEL ESPACIO AÉREO

PROVIDENCIA ADMINISTRATIVA DECEA Nº 122/DGCEA, DE 24 DE AGOSTO DE 2010.

Aprueba el Plan de Acción que visa implantar la aplicación del nuevo formato de plan de vuelo de acuerdo con la Enmienda 1 a la 15ª Edición del PANS-ATM de la OACI (Doc 4444), con entrada en vigencia el 15 Nov 2012, y da otras providencias.

EL DIRECTOR-GENERAL DEL DEPARTAMENTO DE CONTROL DEL ESPACIO AÉREO, en uso de las atribuciones que le confiere el art. 4º, incisos III y IV, combinado con el art. 10, inciso IV, todos del Reglamento del Departamento de Control del Espacio Aéreo (ROCA 20-7), aprobado por la Providencia Administrativa en el 369/GC3, de 9 de junio de 2010, resuelve:

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

Art. 2º Encargar el SDTE de coordinar, junto a los demás Órganos y sectores pertinentes subordinados al DECEA, las acciones necesarias a la aplicación del nuevo formato de plan de vuelo, contenidas en el Módulo 3 (Sistemas Automatizados).

Art. 3º Encargar el SDOP de coordinar, junto a los demás Órganos y sectores pertinentes subordinados al DECEA, las acciones necesarias a la aplicación del nuevo formato de plan de vuelo, contenidas en el Módulo 1 (Legislación) y en el Módulo 4 (Instrucción y Entrenamiento).

Art. 4º Encargar la ASEGCEA de coordinar, junto a los demás Órganos y sectores pertinentes subordinados al DECEA, las acciones necesarias a la aplicación del nuevo formato de plan de vuelo, contenidas en el Módulo 2 (Evaluación de Seguridad Operacional).

Art. 5º Esta Providencia Administrativa entra en vigencia en la fecha de su publicación.

(a) Ten Brig Ar RAMON BORGES CARDOSO
Director-General del DECEA

(Publicado en el Boletín Interno Ostensivo nel 161, de 25 de agosto de 2010)

SUMARIO

1 DISPOSICIONES PRELIMINARES 4
1.1 FINALIDAD 4
1.2 CONCEPTUACIÓN 4
1.3 ABREVIATURAS Y SÍMBOLOS 4
1.4 ÁMBITO 6

2 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN 7
2.1 ANTECEDENTES 7
2.2 ESCENARIO ACTUAL 7
2.3 ESCENARIO DESEADO 8
2.4 ESCENARIO DE TRANSICIÓN 13

3 ESTRATEGIA DE EJECUCIÓN 15
3.1 OBJETIVO 15
3.2 CRITERIOS Y MÉTODO 15
3.3 ACCIONES Y RESPONSABILIDADES Y PLAZOS 16
3.3.1 MÓDULO 1 – LEGISLACIÓN 16
3.3.2 MÓDULO 2 – EVALUACIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL 18
3.3.3 MÓDULO 3 – SISTEMAS AUTOMATIZADOS 20
3.3.4 MÓDULO 4 – INSTRUCCIÓN Y ENTRENAMIENTO 21

4 DISPOSICIONES FINALES 26

REFERENCIAS 27

ANEXO A – PLANTILLA DE CONTROL 28

PREFACIO

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

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

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

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

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

El presente Plan de Acción establece una serie de medidas que deben desarrollarse por Órganos Regionales y sectores subordinados al DECEA, definiendo objetivos, criterios, métodos, prioridades y responsabilidades referentes a las acciones necesarias para implantar el nuevo formato de plan de vuelo en el SISCEAB, conforme los requisitos preconizados, de forma a asegurar una transición coordinada para la aplicación del contenido de la referida Enmienda.

1 DISPOSICIONES PRELIMINARES

1.1 FINALIDAD

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

1.2 CONCEPTUACIÓN

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

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

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

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

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

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

1.3 ABREVIATURAS Y SÍMBOLOS

ACC	Centro de Control de Área
ADS-B	Vigilancia Dependiente Automática por Radiodifusión (*Broadcast*)
ADS-C	Vigilancia Dependiente Automática por Contrato
AIS	Servicio de Información Aeronáutica
APP	Control de Aproximación
ASEGCEA	Asesoría de Seguridad Operacional en el Control del Espacio Aéreo
ATC	Control de Tránsito Aéreo

ATCO	Controlador de Tránsito Aéreo
ATM	Gestión del Tránsito Aéreo
ATS	Servicios de Tránsito Aéreo
CHG	[Mensaje de] Modificación
CINDACTA	Centro Integrado de Defensa Aérea y Control del Tránsito Aéreo
CISCEA	Comisión de Implantación do Sistema de Control del Espacio Aéreo
CNL	[Mensaje de] Cancelación
DECEA	Departamento de Control del Espacio Aéreo
DEP	[Mensaje de] Partida
DLA	[Mensaje de] Retraso
DLE	[Mensaje de] Retraso en ruta
DOF	Día del Vuelo (*Day of Flight*)
EOBT	Hora prevista de fuera calzos
FIR	Región de Información de Vuelo
FITS	Sistema de Seguimiento de la Aplicación de los Planes de Vuelo (*Flight Plan Implementation Tracking System)*
FPL	[Mensaje de] Plan de Vuelo [Presentado]
GNSS	Sistema Global de Navegación por Satélites
GREPECAS	Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM
ICA	Instrucción del Comando de la Aeronáutica
IHM	Interfaz Hombre-máquina
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
PANS	Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea
PBN	Navegación Basada en Performance
PER	Performance (de la aeronave)
RMK	Observaciones (*Remarks*)
RNAV	Navegación de Área
RNP	Performance de Navegación Requerida
RVSM	Separación Vertical Mínima Reducida
SAGITARIO	Sistema Avanzado de Gestión de Informaciones de Tránsito Aéreo e

	Informes de Interés Operacional
SDOP	Subdepartamento de Operaciones del DECEA
SDTE	Subdepartamento Técnico del DECEA
SISCEAB	Sistema de Control del Espacio Aéreo Brasileño
SGSO	Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional
SGTC	Sistema de Gestión de Torre de Control
SRPV	Servicio Regional de Protección al Vuelo
STPV	Sistema de Tratamiento de Plan de Vuelo
STS	*Status* (de tratamiento especial de un Vuelo)
STVD	Sistema de Tratamiento y Visualización de Datos
TALT	Aeródromo alternativo de despegue
TATIC	*Total Air Traffic Information Control*
Waypoint	Punto de notificación o fijo en rutas o procedimientos basados en sistemas de navegación de área
X-4000	Sistema automatizado de control de tránsito aéreo

1.4 ÁMBITO

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

2 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN

2.1 ANTECEDENTES

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

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

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

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

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

2.2 ESCENARIO ACTUAL

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

En Brasil, la instrucción del Comando de la Aeronáutica que tiene por finalidad reglamentar el uso del Plan de Vuelo es la ICA 100-11, en complemento al dispuesto en las Reglas del Aire y Servicios de Tránsito Aéreo (ICA 100-12).

Cancelaciones, modificaciones y retrasos, relativos a un Plan de Vuelo presentado, deben ser notificados en cualquier Sala AIS de aeródromo, no necesariamente la del aeródromo de partida, por medio de mensajes ATS.

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

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

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

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

2.3 ESCENARIO DESEADO

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

Esa Enmienda contiene alteraciones en el tamaño y en el contenido de ciertos ítems del formulario de plan de vuelo (principalmente en los campos 10, 15 y 18) y que:

a) alteran la manera como son informados equipamientos y capacidades de la aeronave, incluyendo más detalles sobre esos ítems;
b) proporcionan medios adicionales para describir *waypoints* en ruta (específicamente, azimut y distancia de otros puntos que no son auxilios a la navegación);

c) introducen conceptos nuevos, tales como el aeródromo alternativo de despegue (TALT) y la especificación de retraso en ruta (DLE); y
d) permiten la especificación del día del vuelo declarado en el ítem 18 (DOF) para los casos de presentación del referido plan con más de 24 horas y hasta 120 horas de antelación al EOBT.

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

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

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

2.3.1 PRESENTACIÓN DEL PLAN DE VUELO

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

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

2.3.2 ÍTEM 7 DEL FPL – IDENTIFICACIÓN DE LA AERONAVE

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

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

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

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

2.3.4 ÍTEM 10 DEL FPL – EQUIPAMIENTOS – COM/NAV

Este ítem del FPL posibilita la declaración de los equipamientos disponibles y

de su capacidad de utilización, conforme el listado incluso en la Enmienda.

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

2.3.5 ÍTEM 13 DEL FPL – AERÓDROMO DE DEP Y HORA

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

2.3.6 ÍTEM 15 DEL FPL – RUTA

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

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

2.3.7 ÍTEM 18 DEL FPL – OTROS DATOS

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

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

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

2.3.7.1 INDICADOR STS

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

a) ALTRV: vuelo operado en conformidad con una reserva de altitud;
b) ATFMX: vuelo autorizado con exención de medidas ATFM por autoridad ATS competente;
c) FFR: combate a incendio;
d) FLTCK: inspección en vuelo;
e) HAZMAT: vuelo transportando material peligroso;
f) HEAD: vuelo con (“status”) Jefe de Estado;
g) HOSP: vuelo médico declarado por autoridades médicas;

h) HUM: vuelo realizando misión humanitaria;
i) MARSA: vuelo por el cual un órgano militar asume responsabilidad por la separación de aeronave militar;
j) MEDEVAC: evacuación médica de emergencia con riesgo de vida;
k) NONRVSM: vuelo no aprobado para RVSM con intención de operar en espacio aéreo RVSM;
l) SAR: vuelo que participa en misión de búsqueda y salvamento; y
m) STATE: vuelo que participa en servicios militares, aduaneros o policiales.

2.3.7.2 INDICADOR PBN

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

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

2.3.7.3 INDICADOR NAV

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

2.3.7.4 INDICADOR COM

Las aplicaciones o capacidades de comunicación no especificadas en el Ítem 10 debem ser declaradas después del indicador COM.

2.3.7.5 INDICADOR DAT

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

2.3.7.6 INDICADOR SUR

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

.

2.3.7.7 INDICADOR DEP

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

2.3.7.8 INDICADOR DEST

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

2.3.7.9 INDICADOR DOF

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

2.3.7.10 INDICADOR DLE

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

2.3.7.11 INDICADOR ORGN

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

2.3.7.12 INDICADOR PER

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

2.3.7.13 INDICADOR TALT

Para la inserción del indicador de 4 letras o del nombre del aeródromo, caso no exista indicador publicado, para el aeródromo alternativo de despegue en el cual la aeronave tenga condiciones de aterrizar, si, por razones técnicas u operacionales, ocurra la necesidad de llevarse a cabo un poso no previsto (de emergencia) inmediatamente tras el despegue y siendo ello impracticable en el propio aeródromo de despegue.

2.3.8 COMPOSICIÓN DE MENSAJES ATS

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

2.3.9 COMUNICACIÓN ENTRE SISTEMAS

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

2.3.10 AMHS (SISTEMA DE MANEJO DE MENSAJES ATS)

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

2.3.11 SGTC Y TATIC

Los sistemas actualmente existentes en torre de control, en especial el SGTC y el TATIC, tal como se encuentran implantados, presentan pantallas con formatos estandarizados, inclusive cuanto al tamaño de los campos para presentación e inserción de datos referentes a ítems extraídos de algunos mensajes ATS. Por lo tanto, deben ser efectuadas las alteraciones correspondientes a las modificaciones decurrentes de la Enmienda 1.

2.4 ESCENARIO DE TRANSICIÓN

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

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

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

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

El período del 1er de enero al 31 de marzo de 2012 debe ser utilizado para la implantación de software y pruebas internas en el formato NUEVO del plan de vuelo. El

período del 1er de abril al 30 de junio de 2012 debe ser dedicado a las pruebas externas, con interfaces a otros centros, pruebas de funcionalidades y de la tabla de conversión entre los formatos NUEVO y ACTUAL.

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

Del mismo modo, los usuarios del espacio aéreo deben hacer gestiones para la adecuación precisa y correcta de sus sistemas de acuerdo con lo preconizado en la Enmienda 1, respetando el período de transición establecido, donde se prevé la convivencia del formato NUEVO y del formato ACTUAL del plan de vuelo.

Para permitir mayor agilidad en las coordinaciones de naturaleza técnica y operacional, cada Estado debe designar una persona que actuará como punto de contacto para las coordinaciones necesarias con la OACI, así como con otros Estados durante la fase de transición en la implantación de las modificaciones para el nuevo formato de plan de vuelo.

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

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

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

3 ESTRATEGIA DE EJECUCIÓN

3.1 OBJETIVO

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

3.2 CRITERIOS Y MÉTODO

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

MÓDULO 1 – LEGISLACIÓN

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

MÓDULO 2 – EVALUACIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL

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

MÓDULO 3 – SISTEMAS AUTOMATIZADOS

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

MÓDULO 4 – INSTRUCCIÓN Y ENTRENAMIENTO

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

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

El método, denominado 5W1H, es una pequeña lista de verificaciones conteniendo los seis puntos principales de un Plan de Acción. Tiene su origen en seis palabras del inglés:

WHAT – WHEN – WHO – WHY – WHERE – HOW

En portugués:

O QUE – QUANDO – QUEM – POR QUE – ONDE – COMO

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

3.3 ACCIONES, RESPONSABILIDADES Y PLAZOS

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

En ese sentido, el DECEA ha designado el Ten Cel Esp CTA Jorge Wilson de **Avila** Ferreira Penna, Adjunto del Jefe de la Subdivisión de Planificación de la División de Gestión de la Navegación Aérea del SDOP, como punto de contacto para la OACI.

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

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

Acción Inmediata – Establecimiento del Comité para implantación de la Enmienda 1 (Doc 4444), compuesto por representantes de los diversos segmentos involucrados (Subdepartamentos, Órganos Regionales, CISCEA, CGNA, ICEA, PAME, ANAC, INFRAERO, ATECH, EMPRESAS AÉREAS, SNEA, SNETA, ABAG, etc).

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

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

3.3.1 MÓDULO 1 – LEGISLACIÓN

Gerente del Módulo: Maj Av Miguel (nor@decea.gov.br)

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

Ítem 1.1.1 Acción: Analizar el contenido de la referida Enmienda, visando evaluar el impacto en las legislaciones nacionales, por medio de reuniones internas de la Subdivisión de Normas (NOR1, NOR2 y NOR4).
Plazo: 27/08/10.
Responsable: SDOP (NOR).

Ítem 1.1.2 Acción: Elaborar informe preliminar, a fin de documentar los tópicos encontrados, visando orientar los trabajos del GT de actualización de las normas, por medio de descripción sucinta de los tópicos afectados.
Plazo: 03/09/10.
Responsable: SDOP (NOR).

Ítem 1.1.3 Acción: Exponer las conclusiones del informe y las acciones orientadoras al GT, visando orientar las acciones del trabajo, por medio de reunión con el personal del GT y de las demás áreas involucradas que se consideren necesarias.
Plazo: 10/09/10.
Responsable: SDOP (NOR).

Ítem 1.1.4 Acción: Elaborar propuestas de enmienda a las legislaciones pertinentes, visando la actualización de las legislaciones nacionales sobre el tema, por medio de grupo de trabajo con representantes de la NOR, de los CINDACTA/SRPV y del CGNA.
Plazo: 31/03/11.
Responsable: SDOP (NOR).

Ítem 1.1.5 Acción: Presentar las propuestas de enmiendas elaboradas, con la finalidad de divulgar las modificaciones de las normas decurrentes de la referida enmienda, por medio de reunión con jefes de DO de los CINDACTA/SRPV y del CGNA.
Plazo: 29/04/11.
Responsable: SDOP (DGNA).

Ítem 1.1.6 Acción: Actualizar los Modelos Operacionales, según sea el caso, con relación a las partes afectadas por las enmiendas a las normas nacionales, teniendo en vista que los referidos Modelos Operacionales pueden contener informaciones afectadas por las modificaciones que serán realizadas, por medio de un GT con representantes de la DO de los CINDACTA/SRPV.
Plazo: 29/07/11.
Responsable: Jefes de las DO (CINDACTA/SRPV).

Ítem 1.1.7 Acción: Presentar las propuestas de modificación de los Modelos Operacionales, en los temas afectados por las propuestas de enmienda elaboradas, visando consolidar las alteraciones que serán realizadas en los respectivos Modelos, por medio de GT con representantes de la DO de los CINDACTA/SRPV.
Plazo: 17/08/11.
Responsable: Jefes de las DO (CINDACTA/SRPV).

Ítem 1.1.8 Acción: Publicar enmienda a las legislaciones pertinentes, considerando la fase de transición, visando actualizar las legislaciones nacionales sobre el tema, por medio del envío al PAME de las enmiendas que serán

publicadas para efectuación el 01 Jul 2012.
Plazo: 01/02/12.
Responsable: SDOP (NOR).

Ítem 1.1.9 Acción: Publicar enmienda a las legislaciones pertinentes, considerando la fase de transición concluida, visando actualizar las legislaciones nacionales sobre el tema, por medio del envío al PAME de las enmiendas que serán publicadas para efectuación el 15 Nov 2012.
Plazo: 20/07/12.
Responsable: SDOP (NOR).

3.3.2 MÓDULO 2 – EVALUACIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Gerente del Módulo: Cap Esp CTA Nobre (asegcea-4@decea.gov.br)

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

Ítem 2.1.1 Acción: Describir el sistema, visando establecer la situación actual y futura que serán consideradas, por medio de análisis de las alteraciones que serán implementadas.
Plazo: 01/10/10.
Responsable: ASEGCEA.

Ítem 2.1.2 Acción: Identificar los peligros, visando definir las áreas que puedan ser fuentes de peligro, por medio de reuniones con el equipo de expertos de las áreas involucradas en el análisis (equipo de gestión del riesgo).
Plazo: 15/10/10.
Responsable: ASEGCEA.

Ítem 2.1.3 Acción: Evaluar preliminarmente los riesgos, visando elaborar una clasificación preliminar de los riesgos asociados a la mudanza, por medio de reuniones con el equipo de expertos de las áreas involucradas en el análisis (equipo de gestión del riesgo).
Plazo: 22/10/10.
Responsable: ASEGCEA.

Ítem 2.1.4 Acción: Elaborar informe preliminar, a fin de documentar los tópicos analizados, visando orientar los trabajos de la evaluación, por medio de descripción sucinta de los tópicos analizados.
Plazo: 29/10/10.
Responsable: ASEGCEA.

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

análisis.

Plazo: 04/11/10.
Responsable: ASEGCEA.

Ítem 2.1.6 Acción: Establecer las medidas mitigadoras, visando mantener el control de los riesgos en niveles aceptables, por medio de reuniones con el equipo de expertos de las áreas involucradas en el análisis (equipo de gestión del riesgo).
Plazo: 10/12/10.
Responsable: ASEGCEA.

Ítem 2.1.7 Acción: Elaborar la evaluación preliminar, centrada en eventuales medidas de contingencia, a fin de mensurar, previamente, el esfuerzo que será consumido en medidas mitigadoras, por medio del análisis preliminar con el apoyo de los medios del SGSO.
Plazo: 31/03/11.
Responsable: ASEGCEA.

Ítem 2.1.8 Acción: Presentar la evaluación de seguridad operacional preliminar, a fin de divulgar la evaluación preliminar realizada, decurrente de la aplicación de la referida Enmienda, por medio de reunión con jefes de DO de los CINDACTA/SRPV.
Plazo: 29/04/11.
Responsable: ASEGCEA.

Ítem 2.1.9 Acción: Elaborar la planificación de implementación de las medidas mitigadoras, visando definir los plazos y los responsables por la implementación de las medidas mitigadoras, por medio de reuniones con el equipo de expertos de las áreas involucradas en el análisis (equipo de gestión del riesgo).
Plazo: 27/05/11.
Responsable: ASEGCEA.

Ítem 2.1.10 Acción: Elaborar el Documento de Gestión del Riesgo a la Seguridad Operacional (DGRSO), visando concluir el proceso de elaboración de la evaluación de seguridad operacional, por medio de reuniones con el equipo de expertos de las áreas involucradas en el análisis (equipo de gestión del riesgo).
Plazo: 29/07/11.
Responsable: ASEGCEA.

Ítem 2.1.11 Acción: Presentar la evaluación de seguridad operacional, a fin de divulgar el resultado del trabajo con los riesgos detectados y las medidas mitigadoras, incluyendo las contingencias, por medio de reunión con jefes de DO de los CINDACTA/SRPV.
Plazo: 17/08/11.
Responsable: ASEGCEA.

Ítem 2.1.12 Acción: Divulgar el DGRSO, visando dar a conocer los resultados de la

evaluación de seguridad operacional realizada para la implantación de la referida enmienda, por medio de su encaminamiento oficial para las organizaciones y los sectores involucrados en la implementación de las medidas mitigadoras.
Plazo: 30/08/11.
Responsable: ASEGCEA.

3.3.3 MÓDULO 3 – SISTEMAS AUTOMATIZADOS

Gerente del Módulo: Maj Eng Santoro (ddte7@decea.gov.br)

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

Ítem 3.1.1 Acción: Analizar el contenido de la referida Enmienda, a fin de evaluar el alcance de las modificaciones que serán implementadas, por medio de reuniones internas con la participación de representantes del SDTE y de la CISCEA.
Plazo: 25/08/10.
Responsable: SDTE.

Ítem 3.1.2 Acción: Identificar los posibles impactos de la implementación del nuevo formato de plan de vuelo, a fin de listar los sistemas que serán actualizados, afectados por la aplicación de la Enmienda, por medio de reuniones con los diversos segmentos involucrados (desarrolladores, mantenedores, proveedores de sistemas, etc.).
Plazo: 26/08/10.
Responsable: SDTE.

Ítem 3.1.3 Acción: Elaborar informe con los posibles impactos detectados, a fin de consubstanciar respuesta a la consulta realizada por la Oficina Regional SAM de la OACI, por medio de descripción sucinta de los tópicos y relleno de la planilla de Evaluación de Impactos elaborada por el Proyecto C3.
Plazo: 30/08/10.
Responsable: SDTE.

Ítem 3.1.4 Acción: Evaluar las capacidades actuales y futuras de procesamiento del plan de vuelo con respecto al contenido de la Enmienda 1, visando definir el esfuerzo que será consumido en las acciones de actualización de los sistemas automatizados, mediante recopilación de informaciones junto a los diversos segmentos involucrados (desarrolladores, mantenedores, proveedores de sistemas, etc.).
Plazo: 20/12/10.
Responsable: CISCEA.

Ítem 3.1.5 Acción: Especificar y contratar las actualizaciones de sistemas necesarias, para permitir el desarrollo de las actualizaciones necesarias

de los sistemas, por medio de elaboración de especificación de requisitos e instrumentos de contratación pertinentes.
Plazo: 31/03/11.
Responsable: CISCEA.

Ítem 3.1.6 Acción: Desarrollar las actualizaciones necesarias de los aplicativos, a fin de permitir los ensayos, visando la aplicación de la Enmienda, por medio de metodología de desarrollo de aplicativos críticos.
Plazo: 30/12/11.
Responsable: CISCEA.

Ítem 3.1.7 Acción: Conducir ensayos entre sistemas con capacidad de procesamiento del nuevo plan de vuelo, a fin de evaluar, anticipadamente, las alteraciones de software desarrolladas, permitiendo la ejecución de los ajustes necesarios, por medio de la creación de un prototipo, ensayos y reuniones para validación.
Plazo: 30/06/12.
Responsable: CISCEA.

Ítem 3.1.8 Acción: Definir los pasos de transición, basados en los sistemas con capacidad de procesar el formato actual y el nuevo de plan de vuelo, visando publicar las acciones de transición que serán adoptadas para conocimiento de los usuarios y demás interesados, por medio de reuniones con los diversos segmentos involucrados (desarrolladores, mantenedores, proveedores de sistemas, etc.).
Plazo: 30/06/11.
Responsable: SDOP.

Ítem 3.1.9 Acción: Conducir las acciones de transición de acuerdo con lo preestablecido, a fin de realizar la transición para el nuevo formato, por medio de monitoreo de la aplicación de los pasos acordados y divulgados para la fase de transición.
Plazo: 31/07/12.
Responsable: Comité del DECEA.

Ítem 3.1.10 Acción: Descontinuar los sistemas para apoyo del formato actual, visando la conclusión de las implementaciones y efectuación del nuevo formato, por medio de actualización de las versiones de los aplicativos involucrados de forma a permitir solamente el nuevo formato.
Plazo: 28/12/12.
Responsable: CISCEA.

3.3.4 MÓDULO 4 – INSTRUCCIÓN Y ENTRENAMIENTO

Gerente del Módulo: Ten Cel Av Moraes (pln@decea.gov.br)

Ítem 4.1 – Instrucción con relación a las normas nacionales afectadas por las modificaciones

contenidas en la Enmienda 1 a la 15ª Edición del PANS-ATM de la OACI (Doc 4444).

Ítem 4.1.1 Acción: Presentar las enmiendas elaboradas para las normas nacionales, visando divulgar las modificaciones de esas normas, decurrentes de la aplicación de la Enmienda 1 al PANS-ATM, por medio de reunión con los usuarios, representantes de los órganos regionales y demás interesados.
Plazo: 05/05/11.
Responsable: SDOP (DGNA).

Ítem 4.1.2 Acción: Elaborar programación para seminarios internos, a fin de planificar su divulgación para el público interno, en especial el que pertenece a las áreas ATM, AIS y COM, por medio de grupo de trabajo con representantes del SDOP, para elaboración del material necesario para los seminarios.
Plazo: 17/06/11.
Responsable: SDOP (PLN).

Ítem 4.1.3 Acción: Elaborar programación para seminarios externos, a fin de planificar su divulgación para el público externo (usuarios civiles y militares), por medio de grupo de trabajo con representantes del SDOP, para elaboración del material necesario para los seminarios.
Plazo: 17/06/11.
Responsable: SDOP (PLN).

Ítem 4.1.4 Acción: Realizar seminario, visando capacitar el público interno del CINDACTA 1, en especial el que pertenece a las áreas ATM, AIS y COM, por medio de instrucción al efectivo operacional del órgano regional, impartida por representantes de la División de Operaciones del órgano regional.
Plazo: 01/09/11.
Responsable: Jefe de la DO (CINDACTA 1).

Ítem 4.1.5 Acción: Realizar seminario, visando capacitar el público interno del CINDACTA 2, en especial el que pertenece a las áreas ATM, AIS y COM, por medio de instrucción al efectivo operacional del órgano regional, impartida por representantes de la División de Operaciones del órgano regional.
Plazo: 15/09/11.
Responsable: Jefe de la DO (CINDACTA 2).

Ítem 4.1.6 Acción: Realizar seminario, visando capacitar el público interno del CINDACTA 3, en especial el que pertenece a las áreas ATM, AIS y COM, por medio de instrucción al efectivo operacional del órgano regional, impartida por representantes de la División de Operaciones del órgano regional.
Plazo: 29/09/11.

Responsable: Jefe de la DO (CINDACTA 3).

Ítem 4.1.7 Acción: Realizar seminario, visando capacitar el público interno del CINDACTA 4, en especial el que pertenece a las áreas ATM, AIS y COM, por medio de instrucción al efectivo operacional del órgano regional, impartida por representantes de la División de Operaciones del órgano regional.
Plazo: 20/10/11.
Responsable: Jefe de la DO (CINDACTA 4).

Ítem 4.1.8 Acción: Realizar seminario, visando capacitar el público interno del SRPV SP, en especial el que pertenece a las áreas ATM, AIS y COM, por medio de instrucción al efectivo operacional del órgano regional, impartida por representantes de la División de Operaciones del órgano regional .
Plazo: 10/11/11.
Responsable: Jefe de la DO (SRPV SP).

Ítem 4.1.9 Acción: Realizar seminario en el DECEA, visando capacitar el público externo (usuarios civiles y militares), por medio de instrucción a los usuarios, impartida por representantes del SDOP.
Plazo: 28/11/11.
Responsable: SDOP (DGNA).

Ítem 4.1.10 Acción: Realizar seminario en la ciudad de São Paulo, visando capacitar el público externo (usuarios civiles y militares), por medio de instrucción a los usuarios, impartida por representantes de la División de Operaciones del SRPV SP.
Plazo: 01/12/11.
Responsable: Jefe de la DO (SRPV SP).

Ítem 4.1.11 Acción: Realizar seminario centrado en los aspectos de la fase de transición y de las medidas de contingencia, visando capacitar el público interno del CINDACTA 1, en especial el que pertenece a las áreas ATM, AIS y COM, por medio de instrucción al efectivo operacional del órgano regional, impartida por representantes de la División de Operaciones del órgano regional.
Plazo: 01/03/12.
Responsable: Jefe de la DO (CINDACTA 1).

Ítem 4.1.12 Acción: Realizar seminario centrado en los aspectos de la fase de transición y de las medidas de contingencia, visando capacitar el público interno del CINDACTA 2, en especial el que pertenece a las áreas ATM, AIS y COM, por medio de instrucción al efectivo operacional del órgano regional, impartida por representantes de la División de Operaciones del órgano regional.
Plazo: 08/03/12.
Responsable: Jefe de la DO (CINDACTA 2).

Ítem 4.1.13 Acción: Realizar seminario centrado en los aspectos de la fase de transición y de las medidas de contingencia, visando capacitar el público interno del CINDACTA 3, en especial el que pertenece a las áreas ATM, AIS y COM, por medio de instrucción al efectivo operacional del órgano regional, impartida por representantes de la División de Operaciones del órgano regional.
Plazo: 15/03/12.
Responsable: Jefe de la DO (CINDACTA 3).

Ítem 4.1.14 Acción: Realizar seminario centrado en los aspectos de la fase de transición y de las medidas de contingencia, visando capacitar el público interno del CINDACTA 4, en especial el que pertenece a las áreas ATM, AIS y COM, por medio de instrucción al efectivo operacional del órgano regional, impartida por representantes de la División de Operaciones del órgano regional.
Plazo: 22/03/12.
Responsable: Jefe de la DO (CINDACTA 4).

Ítem 4.1.15 Acción: Realizar seminario centrado en los aspectos de la fase de transición y de las medidas de contingencia, visando capacitar el público interno del SRPV SP, en especial el que pertenece a las áreas ATM, AIS y COM, por medio de instrucción al efectivo operacional del órgano regional, impartida por representantes de la División de Operaciones del órgano regional.
Plazo: 29/03/12.
Responsable: Jefe de la DO (SRPV SP).

Ítem 4.1.16 Acción: Realizar seminario, en el DECEA, centrado en los aspectos de la fase de transición y de las medidas de contingencia, visando capacitar el público externo (usuarios civiles y militares), por medio de instrucción a los usuarios, impartida por representantes del SDOP.
Plazo: 02/04/12.
Responsable: SDOP (DGNA).

Ítem 4.1.17 Acción: Realizar seminario, en la ciudad de São Paulo, centrado en los aspectos de la fase de transición y de las medidas de contingencia, visando capacitar el público externo (usuarios civiles y militares), por medio de instrucción a los usuarios, impartida por la División de Operaciones del SRPV SP.
Plazo: 05/04/12.
Responsable: Jefe de la DO (SRPV SP).

Ítem 4.1.18 Acción: Realizar instrucción específica, en la sede de todos los Órganos Regionales, reforzando los aspectos operacionales de la fase de transición y las medidas de contingencia, visando instruir el público interno, en especial el que pertenece a las áreas ATM, AIS y COM de

los Destacamentos, por medio de designación de representantes del órgano regional para que impartan instrucción al efectivo operacional de los Destacamentos en formato de seminario.
Plazo: 28/06/12.
Responsable: Jefes de DO.

4 DISPOSICIONES FINALES

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

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

4.3 Los casos no previstos en este Plan de Acción serán sometidos a la apreciación del Excmo. Sr. Director-General del DECEA.

REFERENCIAS

BRASIL. Comando de la Aeronáutica. Departamento de Control del Espacio Aéreo. *Reglamento del Aire y Servicios de Tránsito Aéreo:* **ICA 100-12**.[Rio de Janeiro], 2009.

BRASIL. Comando de la Aeronáutica. Departamento de Control del Espacio Aéreo. *Mensajes ATS:* **ICA 100-15**.[Rio de Janeiro], 2005.

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

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

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

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

CNS/ATM/SG/1. *Informe Final de la Primera Reunión del Subgrupo de Comunicaciones, Navegación y Vigilancia / Gestión del Tránsito Aéreo del GREPECAS*.[Lima], 2010.

OACI. *Servicios de Tránsito Aéreo:* **Anexo 11 a la Convención de Aviación Civil Internacional.** [Montreal], 2001.

ANEXO A

PLANILLA DE CONTROL

DEPARTAMENTO DE CONTROL DEL ESPACIO AÉREO
SUBDEPARTAMENTO DE OPERACIONES

Av. General Justo nº 160 Castelo

Rio de Janeiro RJ Cep 20021-130

PLAN DE ACCIÓN

Nº 001 **/SDOP** **FECHA: 30 / 07 / 10**

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

LEGISLACIÓN

CONTROL DE SITUACIÓN (STATUS): SIN EMPEZAR | EN CURSO | RETRASADO | CONCLUIDO

ÍTEM	QUE	POR QUE	QUIEN	COMO	DONDE	CUANDO		STATUS	OBSERVACIONES
						INICIO	TÉRMINO		
MÓDULO 1 - LEGISLACIÓN									
1.1	Actualización de las legislaciones nacionales afectadas por la Enmienda 1 a la 15ª Edición del PANS-ATM de la OACI (Doc 4444)								
1.1.1	Analizar el contenido de la referida Enmienda	Evaluar el impacto en las legislaciones nacionales	SDOP NOR	Reuniones internas de la Subdivisión de Normas (NOR1, NOR2 y NOR4)	DECEA	23/08/10	27/08/10		
1.1.2	Elaborar informe preliminar	Documentar los tópicos encontrados visando orientar los trabajos del GT de actualización de las normas	SDOP NOR	Descripción sucinta de los tópicos afectados	DECEA	30/08/10	03/09/10		
1.1.3	Exponer las conclusiones del informe y las acciones orientadoras al GT	Orientar las acciones del trabajo del GT	SDOP NOR	Reunión con el personal del GT y de las demás áreas involucradas que se consideren necesarias	DECEA	09/09/10	10/09/10		
1.1.4	Elaborar propuestas de enmienda a las legislaciones pertinentes	Proponer actualización de las legislaciones nacionales sobre el tema	SDOP NOR	Grupo de trabajo con representantes de la NOR de los CINDACTA/SRPV y del CGNA	DECEA	20/09/10	31/03/11		
1.1.5	Presentar las propuestas de enmienda elaboradas	Divulgar las modificaciones de las normas decurrentes de la referida enmienda	SDOP DGNA	Reunión con jefes de DO de los CINDACTA/SRPV y del CGNA	DECEA	28/04/11	29/04/11		

CONTROL DE SITUACIÓN (STATUS):	SIN EMPEZAR	EN CURSO	RETRASADO	CONCLUIDO

ÍTEM	QUE	POR QUE	QUIEN	COMO	DONDE	CUANDO		STATUS	OBSERVACIONES
						INICIO	TÉRMINO		
MÓDULO 1 - LEGISLACIÓN									
1.1	Actualización de las legislaciones nacionales afectadas por la Enmienda 1 a la 15ª Edición del PANS-ATM de la OACI (Doc 4444)								
1.1.6	Actualizar los Modelos Operacionales, según sea necesario, con relación a las partes afectadas por las enmiendas a las normas nacionales	Modelos Operacionales pueden contener informaciones afectadas por las modificaciones que serán llevadas a cabo	CINDACTA 1 DO	Grupo de trabajo con representantes de la DO del CINDACTA/SRPV	CINDACTA 1	16/05/11	29/07/11		
			CINDACTA 2 DO		CINDACTA 2	16/05/11	29/07/11		
			CINDACTA 3 DO		CINDACTA 3	16/05/11	29/07/11		
			CINDACTA 4 DO		CINDACTA 3	16/05/11	29/07/11		
			SRPVSP DO		SRPVSP	16/05/11	29/07/11		
1.1.7	Presentar las propuestas de modificación de los Modelos Operacionales en los temas afectados por las propuestas de enmienda elaboradas	Consolidar las alteraciones que serán llevadas a cabo en los Modelos Operacionales	CINDACTA 1 DO	Grupo de trabajo con representantes de la DO del CINDACTA/SRPV	DECEA	16/08/11	17/08/11		
			CINDACTA 2 DO						
			CINDACTA 3 DO						
			CINDACTA 4 DO						
			SRPVSP DO						
1.1.8	Publicar enmienda a las legislaciones pertinentes considerando la fase de transición	Actualizar las legislaciones nacionales sobre el tema	SDOP NOR	Enviar al PAME las enmiendas que serán publicadas para efectuación el 01 Jul 2012	DECEA	01/02/12	01/02/12		
1.1.9	Publicar enmienda a las legislaciones pertinentes considerando concluida la fase de transición	Actualizar las legislaciones nacionales sobre el tema	SDOP NOR	Enviar al PAME las enmiendas que serán publicadas para efectuación el 15 Nov 2012	DECEA	20/07/12	20/07/12		

DEPARTAMENTO DE CONTROL DEL ESPACIO AÉREO
SUBDEPARTAMENTO DE OPERACIONES

Av. General Justo nº 160 Castelo

Rio de Janeiro RJ Cep 20021-130

PLAN DE ACCIÓN

Nº 002 /SDOP FECHA: 30 / 07 / 10

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

EVALUACIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL

CONTROL DE SITUACIÓN (STATUS): SIN EMPEZAR | EN CURSO | RETRASADO | CONCLUIDO

ÍTEM	QUE	POR QUE	QUIEN	COMO	DONDE	CUANDO		STATUS	OBSERVACIONES
						INICIO	TÉRMINO		
MÓDULO 2 – EVALUACIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL									
2.1	Elaboración de la evaluación de seguridad operacional, considerando las modificaciones producidas por la Enmienda 1 a la 15ª Edición del PANS-ATM de la OACI (Doc 4444)								
2.1.1	Describir el sistema	Establecer la situación actual y futura que serán consideradas	ASEGCEA	Análisis de las alteraciones que serán implementadas	DECEA	13/09/10	01/10/10		
2.1.2	Identificar los peligros	Identificar las áreas que puedan ser fuentes de peligro	ASEGCEA	Reuniones con el equipo de expertos de las áreas involucradas en el análisis (equipo de gestión del riesgo)	DECEA	04/10/10	15/10/10		
2.1.3	Evaluar los riesgos preliminarmente	Clasificar preliminarmente los riesgos asociados al cambio	ASEGCEA	Reuniones con el equipo de expertos de las áreas involucradas en el análisis (equipo de gestión del riesgo)	DECEA	18/10/10	22/10/10		
2.1.4	Elaborar informe preliminar	Documentar los tópicos analizados, visando orientar los trabajos de evaluación	ASEGCEA	Descripción sucinta de los tópicos analizados	DECEA	25/10/10	29/10/10		
2.1.5	Exponer las conclusiones del informe y las acciones orientadoras	Estandarizar las acciones del proceso de evaluación	ASEGCEA	Reunión con el personal del SGSO y de las demás áreas que se consideren necesarias involucradas en el trabajo de análisis	DECEA	03/11/10	04/11/10		
2.1.6	Establecer las medidas mitigadoras	Mantener el control de los riesgos en niveles aceptables	ASEGCEA	Reuniones con el equipo de expertos de las áreas involucradas en el análisis (equipo de gestión del riesgo)	DECEA	16/11/10	10/12/10		
2.17	Elaborar la evaluación preliminar, centrando en eventuales medidas de contingencia	Evaluación preliminar del esfuerzo a ser consumido en medidas mitigadoras	ASEGCEA	Proceder al análisis preliminar con el apoyo de los medios del SGSO	DECEA	13/12/10	31/03/11		
2.1.8	Presentar la evaluación de seguridad operacional preliminar	Divulgar la evaluación preliminar realizada decurrente de la aplicación de la referida enmienda	ASEGCEA	Reunión con jefes de DO de los CINDACTA/SRPV	DECEA	28/04/11	29/04/11		
2.1.9	Elaborar la planificación de implementación de las medidas mitigadoras	Definir los plazos y los responsables para la implementación de las medidas mitigadoras	ASEGCEA	Reuniones con el equipo de expertos de las áreas involucradas en el análisis (equipo de gestión del riesgo)	DECEA	02/05/11	27/05/11		

CONTROL DE SITUACIÓN (STATUS):	SIN EMPEZAR	EN CURSO	RETRASADO	CONCLUIDO

ÍTEM	QUE	POR QUE	QUIEN	COMO	DONDE	CUANDO		STATUS	OBSERVACIONES
						INICIO	TÉRMINO		
MÓDULO 2 – EVALUACIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL									
2.1	Elaboración de la evaluación de seguridad operacional, considerando las modificaciones producidas por la Enmienda 1 a la 15ª Edición del PANS-ATM de la OACI (Doc 4444)								
2.1.10	Elaborar el documento de gestión del riesgo a la seguridad operacional (DGRSO)	Concluir la elaboración de la evaluación de seguridad operacional	ASEGCEA	Reuniones con el equipo de expertos de las áreas involucradas en el análisis (equipo de gestión del riesgo)	DECEA	30/05/11	29/07/11		
2.1.11	Presentar la evaluación de seguridad operacional	Divulgar el resultado del trabajo con los riesgos detectados y las medidas mitigadoras, incluyendo las contingencias	ASEGCEA	Reunión con jefes de DO de los CINDACTA/SRPV	DECEA	16/08/11	17/08/11		
2.1.12	Divulgar el DGRSO	Divulgar la evaluación de seguridad operacional realizada para la implantación de la referida enmienda	SDOP	Encaminar, oficialmente, para las organizaciones y los sectores involucrados en la implementación de las medidas mitigadoras	DECEA	30/08/11	30/08/11		

DEPARTAMENTO DE CONTROL DEL ESPACIO AÉREO
SUBDEPARTAMENTO DE OPERACIONES

Av. General Justo nº 160 Castelo

Rio de Janeiro RJ Cep 20021-130

PLAN DE ACCIÓN

Nº 003 /SDOP FECHA: 30 / 07 / 10

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

SISTEMAS AUTOMATIZADOS

CONTROL DE SITUACIÓN (STATUS): SIN EMPEZAR | EN CURSO | RETRASADO | CONCLUIDO

ÍTEM	QUE	POR QUE	QUEM	COMO	DONDE	CUANDO		STATUS	OBSERVACIONES
						INICIO	TÉRMINO		
MÓDULO 3 – SISTEMAS AUTOMATIZADOS									
3.1	Actualización de los sistemas automatizados afectados por las modificaciones producidas por la Enmienda 1 a la 15ª Edición del PANS-ATM de la OACI (Doc 4444)								
3.1.1	Analizar el contenido de la referida Enmienda	Evaluar el alcance de las modificaciones que serán implementadas	SDTE	Con la participación de representantes del SDTE y de la CISCEA	SDTE	16/08/10	25/08/10		
3.1.2	Identificación de los posibles impactos de la implantación del nuevo formato de plan de vuelo	Identificar los sistemas que serán actualizados, afectados por la aplicación de la Enmienda	SDTE	Reuniones con los diversos segmentos involucrados (desarrolladores, mantenedores, proveedores de sistemas, etc.)	SDTE	23/08/10	26/08/10		
3.1.3	Elaborar informe con los posibles impactos detectados	Consubstanciar respuesta a la consulta realizada por la Oficina Regional de la OACI en Lima	SDTE	Descripción sucinta de los tópicos y relleno de la planilla de Evaluación de Impactos elaborada por el Proyecto C3	SDTE	27/08/10	30/08/10		
3.1.4	Evaluación de las capacidades actuales y futuras de procesamiento del plan de vuelo con respecto al contenido de la Enmienda 1	Definir el esfuerzo a ser consumido en las acciones de actualización de los sistemas automatizados afectados	CISCEA	Recopilación de información junto a los diversos segmentos involucrados (desarrolladores, mantenedores, proveedores de sistemas, etc.)	CISCEA	08/09/10	20/12/10		
3.1.5	Especificar y contratar las actualizaciones de sistemas necesarias	Permitir el desarrollo de las actualizaciones necesarias de los sistemas	CISCEA	Elaboración de especificación de requisitos e instrumentos de contratación pertinentes	CISCEA	10/01/11	31/03/11		
3.1.6	Desarrollar las actualizaciones necesarias de los aplicativos	Permitir los ensayos, visando la aplicación de la Enmienda	CISCEA	Metodología de desarrollo de aplicativos críticos	CISCEA	04/04/11	30/12/11		

CONTROL DE SITUACIÓN (STATUS):	SIN EMPEZAR	EN CURSO	RETRASADO	CONCLUIDO

ÍTEM	QUE	POR QUE	QUIEN	COMO	DONDE	CUANDO		STATUS	OBSERVACIONES
						INICIO	TÉRMINO		
MÓDULO 3 – SISTEMAS AUTOMATIZADOS									
3.1	Actualización de los sistemas automatizados afectados por las modificaciones producidas por la Enmienda 1 a la 15ª Edición del PANS-ATM de la OACI (Doc 4444)								
3.1.7	Conducir ensayos entre sistemas con capacidad de procesamiento del nuevo plan de vuelo	Evaluar de forma anticipada las alteraciones de software desarrolladas, permitiendo la ejecución de los ajustes necesarios	CISCEA	Creación de prototipo, ensayos, reuniones para validación	CISCEA	18/07/11	30/06/12		
3.1.8	Definición de los pasos de transición basados en los sistemas: a) con capacidad de procesar ambos los formatos: el actual y el nuevo; b) que serán modernizados o implementados antes de 2012 y que serán capaces de procesar el nuevo formato de plan de vuelo	Publicar las acciones de transición que serán adoptadas para conocimiento de los usuarios y demás interesados	SDOP	Reuniones con los diversos segmentos involucrados (desarrolladores, mantenedores, proveedores de sistemas, etc.)	DECEA	24/01/11	30/06/11		
3.1.9	Conducir las acciones de transición de acuerdo con lo preestablecido	Realizar la transición para el nuevo formato	COMITÊ	Monitorear la aplicación de los pasos acordados y divulgados para la fase de transición	DECEA	01/04/12	31/07/12		
3.1.10	Descontinuar los sistemas para apoyo del formato actual	Conclusión de las implementaciones y efectuación del nuevo formato	CISCEA	Actualizar las versiones de los aplicativos involucrados para solamente permitir el nuevo formato	CISCEA	17/12/12	28/12/12		

DEPARTAMENTO DE CONTROL DEL ESPACIO AÉREO
SUBDEPARTAMENTO DE OPERACIONES

Av. General Justo nº 160 Castelo

Rio de Janeiro RJ Cep 20021-130

PLAN DE ACCIÓN

Nº 004 /SDOP FECHA: 30 / 07 / 10

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

INSTRUCCIÓN Y ENTRENAMIENTO

CONTROL DE SITUACIÓN (STATUS): SIN EMPEZAR | EN CURSO | RETRASADO | CONCLUIDO

ÍTEM	QUE	POR QUE	QUIEN	COMO	DONDE	CUANDO		STATUS	OBSERVACIONES
						INICIO	TÉRMINO		
MÓDULO 4 – INSTRUCIÓN Y ENTRENAMIENTO									
4.1	Instrucción con relación a las normas nacionales afectadas por las modificaciones producidas por la Enmienda 1 a la 15ª Edición del PANS-ATM de la OACI (Doc 4444)								
4.1.1	Presentar las enmiendas elaboradas para las normas nacionales	Divulgar las modificaciones de las normas nacionales decurrentes de la Enmienda 1 al PANS-ATM	SDOP DGNA	Reunión con los usuarios, representantes de los órganos regionales y demás interesados	DECEA	05/05/11	05/05/11		
4.1.2	Elaborar programación para seminarios internos	Planificar la divulgación al público interno, en especial el de las áreas ATM, AIS y COM	SDOP PLN	Grupo de trabajo con representantes del SDOP para elaboración del material necesario para los seminarios	DECEA	13/06/11	17/06/11		
4.1.3	Elaborar programación para seminarios externos	Planificar la divulgación al público externo (usuarios civiles y militares)	SDOP PLN	Grupo de trabajo con representantes del SDOP para elaboración del material necesario para los seminarios	DECEA	13/06/11	17/06/11		
4.1.4	Realizar seminario (público interno)	Instruir el público interno, en especial el de las áreas ATM, AIS y COM	CINDACTA 1 DO	Designar representantes de la DO para impartir instrucción al efectivo operacional del órgano regional en el formato de seminario	CINDACTA 1	30/08/11	01/09/11		
4.1.5	Realizar seminario (público interno)	Instruir el público interno, en especial el de las áreas ATM, AIS y COM	CINDACTA 2 DO	Designar representantes del DO para impartir instrucción al efectivo operacional del órgano regional en el formato de seminario	CINDACTA 2	13/09/11	15/09/11		
4.1.6	Realizar seminario (público interno)	Instruir el público interno, en especial el de las áreas ATM, AIS y COM	CINDACTA 3 DO	Designar representantes del DO para impartir instrucción al efectivo operacional del órgano regional en el formato de seminario	CINDACTA 3	27/09/11	29/09/11		
4.1.7	Realizar seminario (público interno)	Instruir el público interno, en especial el de las áreas ATM, AIS y COM	CINDACTA 4 DO	Designar representantes del DO para impartir instrucción al efectivo operacional del órgano regional en el formato de seminario	CINDACTA 4	18/10/11	20/10/11		
4.1.8	Realizar seminario (público interno)	Instruir el público interno, en especial el de las áreas ATM, AIS y COM	SRPV SP DO	Designar representantes del DO para impartir instrucción al efectivo operacional del órgano regional en el formato de seminario	SRPV SP	08/11/11	10/11/11		

CONTROL DE SITUACIÓN (STATUS):	SIN EMPEZAR	EN CURSO	RETRASADO	CONCLUIDO

ÍTEM	QUE	POR QUE	QUIEN	COMO	DONDE	CUANDO		STATUS	OBSERVACIONES
						INICIO	TÉRMINO		
MÓDULO 4 – INSTRUCCIÓN Y ENTRENAMIENTO									
4.1	Instrucción con relación a las normas nacionales afectadas por las modificaciones producidas en la Enmienda 1 a la 15ª Edición del PANS-ATM de la OACI (Doc 4444)								
4.1.9	Realizar seminario para los usuarios (público externo)	Instruir el público externo (usuarios civiles y militares)	SDOP	Designar representantes del SDOP para impartir instrucción a los usuarios en el formato de seminario	DECEA	28/11/11	28/11/11		
4.1.10	Realizar seminario para los usuarios (público externo)	Instruir el público externo (usuarios civiles y militares)	SRPV SP DO	Designar representantes de la DO para impartir instrucción a los usuarios en el formato de seminario	São Paulo	30/11/11	01/12/11		
4.1.11	Realizar seminario centrando en los aspectos de la fase de transición y de las medidas de contingencia (público interno)	Instruir el público interno, en especial el de las áreas ATM, AIS y COM	CINDACTA 1 DO	Designar representantes de la DO para impartir instrucción al efectivo operacional del órgano regional en el formato de seminario	CINDACTA 1	28/02/12	01/03/12		
4.1.12	Realizar seminario centrando en los aspectos de la fase de transición y de las medidas de contingencia (público interno)	Instruir el público interno, en especial el de las áreas ATM, AIS y COM	CINDACTA 2 DO	Designar representantes de la DO para impartir instrucción al efectivo operacional del órgano regional en el formato de seminario	CINDACTA 2	06/03/12	08/03/12		
4.1.13	Realizar seminario centrando en los aspectos de la fase de transición y de las medidas de contingencia (público interno)	Instruir el público interno, en especial el de las áreas ATM, AIS y COM	CINDACTA 3 DO	Designar representantes de la DO para impartir instrucción al efectivo operacional del órgano regional en el formato de seminario	CINDACTA 3	13/03/12	15/03/12		
4.1.14	Realizar seminario centrando en los aspectos de la fase de transición y de las medidas de contingencia (público interno)	Instruir el público interno, en especial el de las áreas ATM, AIS y COM	CINDACTA 4 DO	Designar representantes de la DO para impartir instrucción al efectivo operacional del órgano regional en el formato de seminario	CINDACTA 4	20/03/12	22/03/12		
4.1.15	Realizar seminario centrando en los aspectos de la fase de transición y de las medidas de contingencia (público interno)	Instruir el público interno, en especial el de las áreas ATM, AIS y COM	SRPV SP DO	Designar representantes de la DO para impartir instrucción al efectivo operacional del órgano regional en el formato de seminario	SRPV SP	27/03/12	29/03/12		
4.1.16	Realizar seminario para os usuarios (público externo) centrando en los aspectos de la fase de transición y de las medidas de contingencia	Instruir el público externo (usuarios civiles y militares)	SDOP	Designar representantes del SDOP para impartir instrucción a los usuarios en el formato de seminario	DECEA	02/04/12	02/04/12		
4.1.17	Realizar seminario para os usuarios (público externo) centrando en los aspectos de la fase de transición y de las medidas de contingencia	Instruir el público externo (usuarios civiles y militares)	SRPV SP DO	Designar representantes de la DO para impartir instrucción a los usuarios en el formato de seminario	São Paulo	04/04/12	05/04/12		

CONTROL DE SITUACIÓN (STATUS):	SIN EMPEZAR	EN CURSO	RETRASADO	CONCLUIDO

ÍTEM	QUE	POR QUE	QUIEN	COMO	DONDE	CUANDO		STATUS	OBSERVACIONES
						INICIO	TÉRMINO		
MÓDULO 4 – INSTRUCCIÓN Y ENTRENAMIENTO									
4.1	Instrucción con relación a las normas nacionales afectadas por las modificaciones producidas por la Enmienda 1 a la 15ª Edición del PANS-ATM de la OACI (Doc 4444)								
4.1.18	Realizar instrucción específica, reforzando los aspectos operacionales de la fase de transición y las medidas de contingencia	Instruir el público interno, en especial el de las áreas ATM, AIS y COM de los Destacamentos	CINDACTA 1 DO CINDACTA 2 DO CINDACTA 3 DO CINDACTA 4 DO SRPVSP DO	Designar representantes del órgano regional para impartir instrucción al efectivo operacional de los Destacamentos en el formato de seminario	CINDACTA 1 CINDACTA 2 CINDACTA 3 CINDACTA 4 SRPV SP	26/06/12	28/06/12		