



Agenda Item 7: Other business

FPL Errors/Duplication

(Presented by IATA)

| | |
|--|--|
| SUMMARY | |
| This working paper, presents a proposal to help reduce the FPL errors and duplications in the collaboration with the Airlines, by using the current and existing technologies. This proposal could bring benefits to all the regions and states. | |
| REFERENCE: | |
| • Doc. 4444 PANS/ATM Chapter 11, appendix 2 and corresponding formats in Appendix 3 | |
| ICAO strategic Objectives: | <i>A - Safety B - Air Navigation Capacity and Efficiency</i> |

1. Introduction

1.1. Several reports were issued by the States as well as the airlines, providing feedback of different types of ATS incidents, due to the FPL with errors, duplications, as well as rejections, lack of FPL, etc.,

1.2. As part of the analysis performed in coordination with some States and airlines, the following causes, were detected as start of the FPL missing, duplicated or with errors:

- **Human factor**
 - When “retyping” into the AFTN/AMHS/FDP, the FPL filled format (paper) given to the AIM officer. Several errors were found on the route, especially when going to a far FIR area from the Departure; also were found errors on, FL, NAV/COM/SUR equipment (probably related to FPL convertors) and STAR.
 - When 2 or more FPLs are sent by the operator (sender) to update a previous one.
 - When the AIM officer is using a pre-programmed addresses list to transmit FPLs, with edition mistakes on the destinations addresses (some FIR/ATS units are not on the list).
 - Under a similar condition some local procedures uses a pre-programmed FPL (with routes, FL, etc. for certain flights) and the operator fails to update some fields to the AFTN/AMHS/FDP.

1.3. The chances to fail under the same conditions are increased when the departing aerodrome is a regional hub, a high movement aerodrome or when by local procedures, the ground staffs on these same aerodromes have to constantly amend the FPL for last moment changes (weather, fleet changes, slots, etc.).

1.4. To reduce these and other possible subsequent events, IATA is encouraging the airlines and the States, to use the current technology available on both sides, to send the FPL and when applicable, the actualization messages to report delays, (DLA), Changes (CHG) and cancel (CNL), directly from the airline's operations control centre or dispatch, reducing the possibilities of errors for human factor.

1.5. According to the previous work done by the regional CAR/SAM AIDC teams, several countries are currently having the FDPs with the required capability to implement and work within their ATS Units, with automatic FPL procedures which will give the airlines the capability and responsibility to transmit FPL directly via AMHS.

1.6. The Doc4444, Chapter 11, states:

11.2.1.1.1 Messages for ATS purposes shall be originated by the appropriate ATS units or by aircraft as specified in Section 11.3, except that, through special local arrangements, ATS units may delegate the responsibility for originating movement messages to the pilot, the operator, or its designated representative.

1.7. If properly applied, this proposal will give the following safety and efficiency benefits to the CAR/SAM States and users:

- Reduce the FPL errors/ rejections.
- Reduce ATC delays when they don't have the FPLs on time.
- Reduce the LHD errors, between the ATS units when transferring flights using the wrong information.
- Reduce the workload of the ARO/AIM (especially in hubs) and ATC officers.
- AIRPROX that happened by having different information on-board and on the ATM systems.

2. **Special Local arrangement/procedures publication**

2.1. As **Appendix A** to this working paper, the Cuban AIC is presented as a guidance for the appropriate working group.

3. **Suggested actions:**

3.1. The Meeting is invited to:

- a) Review the proposed working methodology to improve the safety and efficiency by delegating the responsibility for originating the FPL, CHG, DLA, and CNL movement messages;
- b) Review the enclosed AIC sample to be considered as a draft by the States if accept to implement this procedures.

APÉNDICE A / ATTACHMENT A

**ARREGLOS LOCALES ESPECIALES /
PUBLICACION DE PROCEDIMIENTOS**

EJEMPLO – AIC DE CUBA

**SPECIAL LOCAL ARRANGEMENT /
PROCEDURES PUBLICATION**

EXAMPLE – CUBAN AIC



REPUBLICA DE CUBA

INSTITUTO DE AERONAUTICA CIVIL DE CUBA
SERVICIO DE INFORMACION AERONAUTICA
P.O. Box 6215. CIUDAD DE LA HABANA.
TEL: (53-7) 838 1121 / 838 1146. FAX: (53-7) 834 4571.
AFTN: MULHYOYX. SITA: HAVYVCU
E-mail: ais@iacc.avianet.cu

AIC

C03/A02
31 JUL 12

CIRCULAR DE INFORMACION AERONAUTICA / AERONAUTICAL INFORMATION CIRCULAR

NUEVOS REQUERIMIENTOS PARA LA TRAMITACIÓN DE LOS PLANES DE VUELO OACI EN LAS OFICINAS ARO/AIS/MET

1.- OBJETIVO.

1.1 La presente Circular tiene como objetivo poner en vigor de forma provisional, los nuevos requerimientos para la tramitación de los planes de vuelo OACI en las oficinas ARO/AIS/MET, a partir de los trabajos reglamentarios que se llevan a cabo en la actual etapa de transición hacia la implementación del nuevo Formulario OACI para el plan de vuelo, aprobado y difundido mediante la comunicación de la OACI, AN 13/2.1-08/50, Enmienda 1 a los Procedimientos de los Servicios de Navegación Aérea, 15ª Edición (PANS ATM, Doc. 4444), la cual entra en vigor el 15 de Noviembre del presente año, siendo aceptada por la autoridad aeronáutica de la República de Cuba.

1.2- Los nuevos requerimientos para la tramitación de los planes de vuelo OACI en las oficinas ARO/AIS/MET, se incorporarán por la Dirección de Aeronavegación del IACC a la RAC 15, Servicios de Información Aeronáutica, en el ciclo de modificación del presente año 2012, fecha a partir de lo cual quedará sin efecto esta Circular, lo cual se anunciará oportunamente.

2.- Introducción.

2.1 El desarrollo de las capacidades avanzadas de las aeronaves ha permitido el despliegue de la navegación basada en el desempeño (PBN). Para la introducción armónica de este nuevo concepto de la PBN, en correspondencia con las aplicaciones en el espacio aéreo que se implementan por los Estados, se hace necesario contar con la información precisa de este equipamiento y las capacidades a bordo de las aeronaves.

NEW REQUIREMENTS FOR THE TRAMITATION OF THE PLANS ICAO FLIGHT IN THE OFFICES ARO/AIS/ MET

1. - OBJECTIVE.

1.1 The objective of the current circular is to put into effect provisionally, the new requirements the processing of the ICAO flight plans at ARO/AIS/MET offices, after the regulation works that are being carried out in the current period of transition toward the implementation of the new ICAO form for the approved and known flight plan by means of the ICAO communication, AN 13/2.1-08/50, amendment 1, for the Air navigation Services procedures, 15 edition (PANS ATM, Doc. 4444), which amendment comes into effect next November 15 of the present year, being accepted by the Aeronautical authorities from the Cuban republic.

1.2- The new requirements for the processing of the ICAO flight plan at ARO/AIS/MET offices will be incorporated by the IACC's Directorate of Air Navigation, to the RAC 15, Aeronautical Information Services, in the cycle of modification of the present year 2012. From this date on, this circular will have no effect, but this situation will be announced appropriately.

2. - Introduction.

2.1 The development of the advanced capacities of the aircrafts has allowed the performance based navigation (PBN). For the harmonic introduction of the PBN, in correspondence with the application in the airspace implemented by the different states, it is necessary to have accurate information of this equipment and the onboard capacity of aircraft.

2.2 Atendiendo a lo anterior, y considerando la evolución de los sistemas de procesamiento de los planes de vuelo, se introdujo a los Procedimientos de los Servicios de Navegación Aérea, 15ª Edición (PANS ATM Doc. 4444), la Enmienda 1 (Comunicación de la OACI, AN 13/2.1-08/50), notificando los cambios al Formulario de Plan de Vuelo OACI, donde el impacto primario de los mismos se puede resumir en dos categorías en apoyo a la PBN: campo 10 (equipamiento y capacidades) y campo 18 (otra información).

2.3 Durante las labores de la autoridad aeronáutica (IACC) y su proveedor de servicios de navegación aérea (ECASA) con vistas a transitar del presente formato al nuevo formato de plan de vuelo, se han llevado a cabo análisis integrales del proceso de gestión de esta mensajería y su perfeccionamiento, detectándose que existe, entre otras dificultades a resolver en menor grado (como los errores incluso en el presente formulario), una innecesaria duplicidad de mensajes de planes de vuelos, que se generan en las casas matrices de los operadores aéreos y se repiten en nuestras oficinas ARO/AIS/MET.

2.4 Considerando los argumentos anteriormente expuestos, se establecen los nuevos requerimientos para la tramitación de los planes de vuelo OACI en las oficinas ARO/AIS/MET, los cuales se describen en el punto No 3 de la presente Circular.

3.- Desarrollo.

3.1 El servicio de tramitación FPL (Servicio ARO) a las dependencias ATS, continuará brindándose en las oficinas ARO/AIS/MET y los departamentos de Estaciones de los aeropuertos que se especifican en la AIP/Cuba, ENR 1.10, Planificación de vuelos (ver páginas GEN 3.1-2, 30 OCT 11 y GEN 3.1-8, 30 APR 12), sin embargo **a partir del 6 de agosto de 2012**, los procedimientos a seguir sufrirán los siguientes cambios:

- a) Las aerolíneas nacionales e internacionales interesadas en tramitar sus FPL a través de nuestras oficinas ARO/AIS/MET, enviándolo por AFTN, correo electrónico, teléfono o cualquier otra vía de comunicación establecida, deberán previamente concertar cartas de acuerdos con las oficinas ARO/AIS/MET, estableciendo los procedimientos a seguir para garantizar la tramitación sin errores de los FPL en ambos formatos de plan de vuelo (nuevo y actual).
- b) Los mensajes de FPL recibidos en las oficinas ARO/AIS/MET de nuestros aeropuertos vía AFTN, correo electrónico o teléfono, **sin que a la fecha establecida (6 de agosto 2012)**, exista carta de acuerdo entre las partes, según

2.2 Taking into account, the aforementioned and considering the evolution of the flight plan processing system, the amendment 1 (ICAO communication, AN 13/2.1-08/50) was put into effect to the Navigation Services Procedures, Edition 15 (PANS ATM Doc. 4444) where all the changes to the ICAO flight plan form are published, also the primary impact of the changes can be summarized up into two categories supporting the PBN: field 10 (equipment and capacities) and field 18 (another information).

2.3 The aeronautical authority (IACC) and its services provider (ECASA) have been carried out an integral analysis about the management process of this messenger system and its improvement, there are some problems to solve like the unnecessary duplicity of messages relative to flight plans generated in the air operators' headquarter, this messages are repeated in our offices ARO/AIS/MET

2.4 Taking into account all the arguments above, the new requirements are established to put into effect the processing of the ICAO flight plans at ARO/AIS/MET offices, which are described in item No 3 of the current circular.

3. - Development

3.1 The processing service of FPL (ARO Service) to the ATS dependencies, will be placed in ARO/AIS/MET offices and the Station's department whose are specified in the AIP/CUBA, ENR 1.10, Flight planning (see pages GEN 3.1-2, 30 OCT 11 and GEN 3.1-8, 30 APR 12), however **starting from August 6, 2012**, the procedures to follow will present the following changes:

- a) National and international airlines, that are interested in processing its FPL through our ARO/AIS/MET offices, sending by AFTN, e-mail, telephone or any other source of communication established, will previously send letter of agreement with the ARO/AIS/MET, following the required procedures to guarantee the processing, without mistakes, of the FPL in birth formats (new and current).
- b) The FPL messages received in our ARO/AIS/MET offices, from our airports via AFTN, e-mail or telephone, **without letter of agreement, established date (August 6, 2012)** as written in the previous paragraph will

se establece en el párrafo anterior, serán utilizados únicamente para elaborar los PIB como parte de la información previa al vuelo.

- c) Las solicitudes de FPL que se presenten personalmente en las oficinas ARO/AIS/MET de nuestros aeropuertos o departamentos de Estaciones, utilizando el modelo de FPL OACI establecido, serán tramitadas a las dependencias ATS, sin necesidad de suscribir carta de acuerdo previa entre las partes.
- d) Los mensajes de rechazo (REJ) de FPLCHG, DLA y CNL recibidos en las oficinas ARO/AIS/MET procedentes de los ACC adyacentes, que hayan sido devueltos por causas no inherentes a nuestro servicio ARO, serán reencaminados por la red AFTN o cualquier otra vía a los operadores aéreos originadores ó representantes de la aerolínea en cuestión, para que sean corregidos y reenviados a la oficina ARO, desde donde, una vez recibida esta corrección, se tramitarán nuevamente a las dependencias ATS. Se enviará copia de estos FPL reencaminados al ACC de La Habana.
- e) El campo 15c (Ruta, incluyendo cambio de velocidad, nivel o reglas de vuelo), será revisado y validado en las oficinas ARO/AIS/MET desde la salida del vuelo hasta los límites de la FIR Habana, cualquier error en el resto de la ruta, que se rechace por otros sistemas automatizados de planes de vuelos, será competencia de quien origina el FPL y se reencaminará, acorde a los descrito en el punto anterior, para su corrección.

3.2 A partir de la difusión de la presente Circular, se encarga a la Unidad de Servicios de Navegación Aérea de la UEB Servicios Aeronáuticos ECASA, de ejecutar las acciones requeridas para coordinar con todas los operadores aéreos nacionales y extranjeros con representación en Cuba, para hacer cumplir las presentes disposiciones sobre los nuevos requerimientos para la tramitación de los planes de vuelo OACI en las oficinas ARO/AIS/MET con fecha de aplicación **6 de agosto 2012**.

only be used to elaborate the PIB as part of received in the settle down in the previous paragraph, they will be utilized only in order to elaborate the PIB like part of the previous information to the flight.

- c) The FPL applications that are personally presented in our ARO/AIS/MET offices from our airports, Station's department, using the model of FPL established by ICAO, will be processed in the ATS dependencies, without need of a letter of agreement between the parties.
- d) The rejected messages (REJ) of FPL, CHG, DLA and CNL received in the ARO/ AIS/ MET offices coming from ACC adjacent areas, that have nothing to do with our ARO service, will be re-enrouted by the AFTN net or any other via to the air operators originators, or the airline representatives to be corrected and re-sent to the ARO office; once the correction is received, it will be processed again to the ATC dependencies. A copy of this re-enroute FPL will be sent to the Havana ACC.
- e) The field 15c (Route, including change of speed, level or flight rules), will be revised and validated in ARO/AIS/MET offices from the takeoff of the flight to the Havana FIR limits, any other mistake in the route rejected by other automatized system of flight plans, will be concern of whom originated the FPL, and it will be re-enrouted in accordance to what was described in the previous item for its correction.

3.2 From the moment this circular is published, the Aeronautical Navigation Services unit will undertake the responsibility of carrying out all the actions required to coordinate, with all the national and international aeronautical operators having representation in Cuba, to accomplish, with the current regulations about the new requirements for the processing of the ICAO flight plans in the ARO/AIS/MET offices, having as a date for this purpose **August 6, 2012**.



REPUBLICA DE CUBA

INSTITUTO DE AERONAUTICA CIVIL DE CUBA
SERVICIO DE INFORMACION AERONAUTICA
P.O. Box 6215. CIUDAD DE LA HABANA.
TEL: (53-7) 838 1121 / 838 1146. FAX: (53-7) 834 4571.
AFTN: MULHYOYX. SITA: HAVYVCU
E-mail: ais@iacc.avianet.cu

AIC

C04/A03
15 NOV 12

CIRCULAR DE INFORMACION AERONAUTICA / AERONAUTICAL INFORMATION CIRCULAR

(Versión Modificada)

(Modified version)

REQUISITOS DE LA REPUBLICA DE CUBA RELATIVOS A LOS CAMBIOS EN EL NUEVO FORMULARIO DE PLAN DE VUELO OACI EFECTIVO 15 DE NOVIEMBRE DE 2012

REQUIREMENTS OF THE REPUBLIC OF CUBA IN RELATION WITH THE CHANGES IN THE NEW ICAO FLIGHT PLAN FORM WITH EFFECT ON NOVEMBER 15, 2012

1.- INTRODUCCIÓN.

1.1 La presente Circular de Información Aeronáutica complementa las AIC C01 con fecha 03 ENERO 2012 (SOBRE LA APLICACIÓN DE LA ENMIENDA 1 DE LOS PROCEDIMIENTOS PARA LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA, GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO, RELATIVA AL FORMULARIO DE PLAN DE VUELO, SU ACTUALIZACIÓN Y LA PLANIFICACIÓN DEL VUELO EN LA REPÚBLICA DE CUBA) y C03/A02 con fecha 31 JULIO 2012 (NUEVOS REQUERIMIENTOS PARA LA TRAMITACIÓN DE LOS PLANES DE VUELO OACI EN LAS OFICINAS ARO/AIS/MET), previamente publicadas por la Autoridad Aeronáutica de la República de Cuba. La misma provee más información para permitir a los operadores aéreos su preparación para la transición al nuevo formulario del plan de vuelo OACI (EFF 15 NOV 2012) en sus operaciones de sobrevuelo y hacia/desde los aeropuertos disponibles para las operaciones aéreas internacionales dentro de la FIR Habana.

1.2- La norma OACI sobre formulario de plan de vuelo será efectiva el 15 de Noviembre de 2012. La República de Cuba la adoptó con las diferencias que se describen en el punto II. de la presente Circular. Esta iniciativa mundial de la OACI implica que varios campos del formulario de plan de vuelo serán adicionados o modificados para reflejar las capacidades actuales de navegación y comunicaciones de las aeronaves, facilitando la mejora del servicio a favor de la navegación aérea basada en el desempeño (PBN).

1. - INTROUCTION.

1.1 The present Aeronautical Information Circular complements the AIC C01 dated on JANUARY 3, 2012 (ABOUT THE APPLICATION OF THE AMENDMENT 1 OF THE PROCEDURES FOR AIR NAVIGATION SERVICES, RELATED TO THE FLIGHT PLAN FORM, ITS UPDATE AND FLIGHT PLANING IN THE REPUBLIC OF CUBA) and C03/A02 dated on JULY 31, 2012 (NEW REQUIREMENTS FOR PROCESSING OF ICAO FLIGHT PLAN IN THE ARO/AIS/MET OFFICES), previously published by the Aviation Authority of the Republic of Cuba. It provides more information to allow the air operators to train for the transition to the new ICAO flight plan form (EFF NOV 15, 2012) in its overflight operations and to/from available airports for international air operations inside Havana FIR.

1.2- The ICAO standard for the flight plan form will enter in force on November 15, 2012. The Republic of Cuba adopted it with the differences that are described in point II of the present Circular. This ICAO Global initiative implies that several fields of the flight plan form will be added or modified to show the aircraft navigation and communication actual capacities, facilitating the improvement of the service in favour of the performance based navigation (PBN).

1.3- Esta AIC describe los requerimientos a tener en cuenta para operar dentro de la FIR Habana, importantes para comprender y cumplir con las regulaciones nacionales previstas para la transición e implementación del nuevo formulario. Los mismos serán considerados y aplicados por el proveedor de servicios de navegación aérea de la República de Cuba: Unidad Empresarial de Base Servicios Aeronáuticos, de la Empresa Cubana de Aeropuertos y Servicios a Aeronáuticos (ECASA).

1.4- Los requisitos de las Regulaciones Aeronáuticas Cubanas No 2 y 11, así como el Manual Aeronáutico Cubano de control de tránsito aéreo, homólogo del Doc 4444 - PANS-ATM, serán de estricto cumplimiento. Esta AIC describe los aspectos de formato y su procesamiento, los cuales deberán ser estudiados y adoptados por todos los que operan dentro de la FIR Habana, y de manera especial en nuestros aeropuertos.

1.5- El impacto fundamental de los cambios en el nuevo formulario del plan de vuelo OACI se puede resumir en dos categorías:

- a) Casilla 10, Equipos y capacidades.
- b) Casilla 18, Otros datos.

1.5.1- Una descripción de las diferencias de estas casillas en el nuevo formulario de plan de vuelo OACI se detalla en el **Anexo A**.

II. DIFERENCIAS DECLARADAS POR LA REPÚBLICA DE CUBA CON RESPECTO A LA ENMIENDA 1 DE LOS PROCEDIMIENTOS PARA LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA, GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO (PANS-ATM). Ver NOTAM A2503/12

Apéndice 2, Instrucciones para completar el formulario de plan de vuelo; 2.2. Instrucciones para la inserción de los datos ATS.

Casilla 8, Reglas de vuelo y tipo de vuelo. 8b) Tipo de vuelo

Todos los planes de vuelo que se presenten para operar en la FIR Habana incluirán la letra que identifica el tipo de vuelo.

Casilla 10, Equipos y capacidades 10a), Equipos y capacidades de radiocomunicaciones y de ayudas para la navegación y la aproximación.

Se admiten hasta 50 caracteres máximo.

Casilla 13, Aeródromos de salida y horas.
No se admite el término AFIL para el aeródromo de salida cuando el plan de vuelo se recibe de una aeronave en vuelo.

1.3- This AIC describes the requirements to be taken into account to operate inside the Havana FIR, that are important to understand and follow with the planned national regulations for the transition and implementation of the new form. These requirements will be considered and applied by the air navigation service provider of the Republic of Cuba: Unidad Empresarial de Base Servicios Aeronáuticos, of the Empresa Cubana de Aeropuertos y Servicios Aeronáuticos (ECASA).

1.4- The requirements of the Cuban Aviation Regulations No. 2 and No. 11, as well as the air traffic control Cuban Aviation Manual, equivalent to Doc. 4444 - PANS-ATM, shall be strictly observed. This AIC describes the format aspects and its processing, which shall be studied and adopted by all that flight inside the Havana FIR and especially to our airports

1.5- The main impact of the changes in the new ICAO flight plan form can be resumming in two categories:

- a) Field 10, Equipment and capacities
- b) Field 18, Other data

1.5.1- In **Annex A** it is detailed a description of the differences of these fields in the ICAO new flight plan form.

II. DIFFERENCES DECLAIRED BY THE REPUBLIC OF CUBA IN RELATION WITH THE AMENDMENT 1 OF THE PROCEDURES FOR AIR NAVIGATION SERVICES, AIR TRAFFIC MAGEMENT (PANS-ATM) See NOTAM A2503/12

Appendix 2, Instructions to fill the flight plan form; 2.2, Instructions for the insertion of ATS data

Field 8, Flight rules and type of flight. 8b) Type of Flight

All flight plans presented for operating in Havana FIR must include the letter identifying the type of flight.

Field 10, Equipment and capacities 10a) Equipment and capacities of radio communications, and the air navigations and approach aids.

It is admitted up to a maximum of 50 characters

Field 13, Departures aerodromes and times
The term AFIL is not admitted for the departure aerodrome when the flight plan is received from a flying aircraft

Casilla 15, Ruta.

b), Nivel de crucero.

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

No se admiten niveles de vuelos o altitudes expresados mediante las letras S y M, respectivamente.

Casilla 16, Aeródromos de destino y duración total prevista, aeródromos de alternativa de destino.

Todos los planes de vuelo que se presenten para operar en aeródromos con destinos ubicados dentro de la FIR Habana incluirán aeródromos de alternativa de destino.

Casilla 18, Otros datos.

Todos los planes de vuelo que se presenten para operar en la FIR Habana deberán contener el indicador EET/ los datos relativos a los puntos significativos en los límites de la FIR y la duración total prevista desde su despegue hasta la llegada a los mismos.

Todos los planes de vuelo de los vuelos de la aviación general operando en la FIR Habana deberán contener en el campo RMK/ el número de permiso otorgado por la Autoridad Aeronáutica.

Nota: Excepto para el último párrafo en la casilla 18, el no cumplimiento de estos requerimientos nacionales generará mensajes de rechazo y no aceptación de los planes de vuelo OACI que no contemplen estos datos.

III. NUEVOS REQUERIMIENTOS PARA LA TRAMITACIÓN DE LOS PLANES DE VUELO OACI EN LAS OFICINAS ARO/AIS/MET UBICADAS EN LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES.

Los requisitos para la tramitación están publicados en la **AIC C03/A02** con fecha **31 JULIO 2012**, fueron aprobados a partir del 6 de agosto, con vistas a ser efectivos el 15 de Noviembre del 2012.

Durante las labores de la autoridad aeronáutica (IACC) y su proveedor de servicios de navegación aérea (ECASA) con vistas a transitar del actual al nuevo formulario de plan de vuelo, se llevaron a cabo análisis integrales del proceso de gestión de esta mensajería y su perfeccionamiento, detectándose que existe, entre otras dificultades a resolver en menor grado (como los errores incluso en el presente formulario), una innecesaria duplicidad de mensajes de planes de vuelos, que se generan en las casas matrices de los operadores aéreos y se repiten en nuestras oficinas ARO/AIS/MET.

Field 15, Route.

b), Cruiser level

c), Route (including change of speed, level or flight rules

It is not admitted flight levels or altitudes expressed by the letters S and M respectively.

Field 16, Destination aerodromes and expected total flight duration; alternative destination aerodromes.

All flight plans that be presented to operate in aerodromes located inside of Havana FIR shall include alternative destination aerodromes.

Field 18, Other data.

All flight plans presented for operating in FIR Havana must included indicator EET/ data related to the significant points in the field limits and total duration foreseen from departure up to the arrival of such points.

All flight plans of the general aviation flights operating in the Havana FIR shall include in the field RMK/ the permission number given by the Aviation Authority.

Note: Except for the last paragraph in the field 18, non compliance with these national requirements will produce rejections messages and the non acceptance of ICAO flight plans which do not include such data.

III. NEW REQUIREMENTS FOR PROCESSING OF ICAO FLIGHT PLANS IN THE ARO/AIS/MET OFFICES LOCATED AT INTERNATIONAL AIRPORTS

The requirements for the processing of flight plans are published in **AIC C03/A02** dated on **JULY 31ST, 2012** and were approved since August 6, with a view to enter in force on November 15, 2012.

During the work done by the aviation authority (IACC) and the air navigation service provider (ECASA) with a view to transit from the present form to the new one, a complete analysis of the messages management process and it improvement were carried out, detecting, among other difficulties of minor degree to be solved (like those mistakes included in the present form), a unnecessary duplicity of light plan messages, that are generated in the air operators head quarter and repeated in our ARO/AIS/MET offices.

Los requerimientos contenidos en la mencionada AIC son aplicables **si y solo si** los operadores aéreos, nacionales o extranjeros, desean que los planes de vuelos OACI y sus mensajes asociados, relativos a los vuelos internacionales que se originan en aeropuertos dentro de nuestra FIR, sean tramitados exclusivamente por nuestras oficinas ARO/AIS/MET.

The requirements contained in the mentioned AIC are only applicable **if and only if** the domestic or international air operators wish that the ICAO flight plans and its associated messages related to the international flights that are originated in the airports located inside our FIR, be exclusively transmitted by our ARO/AIS/MET offices.

IV: CAPACIDADES DEL SISTEMA AUTOMATIZADO DEL ACC HABANA PARA LA GESTIÓN DE PLANES DE VUELO Y SUS MENSAJES ASOCIADOS.

IV. CAPACITIES OF THE ATC AUTOMATED SYSTEM OF HAVANA ACC FOR THE FLIGHT PLANS MANAGEMENT AND ITS ASSOCIATED MESSAGES.

- ✘ Procesa los planes de vuelo en los siguientes formatos:
 - **NUEVO: A partir del 14 de Septiembre 0800UTC** podrán ser enviados los mensajes de planes de vuelo asociados al mismo a la dirección **MUFHZQZX** correspondiente al ACC Habana.
 - **ACTUAL:** Los planes de vuelo y mensajes asociados al mismo en el actual formato se aceptan en las oficinas ARO y en las dependencias ATS, **sólo hasta el 15 de Noviembre 0000 UTC**. De existir reajustes en la fecha por acuerdos regionales, se anunciará el cambio oportunamente por NOTAM.
- ✘ Hasta el **15 de Noviembre 0000UTC (o la fecha redefinida por NOTAM, si procede)**, el sistema:
 - Procesa todos los Planes de Vuelos y mensajes ATS asociados, recibidos desde la AFTN y define si llegan como NUEVO o ACTUAL.
 - Transmite los mensajes CPL en ambos formatos.
 - Procesa en transmisión y recepción los mensajes tipo CHG, CNL, DLA, DEP, RQP y RQS para ambos formatos.
- ✘ Revisa la sintaxis de los campos y emite mensajes de rechazo y aceptación según lo descrito en el acápite de **MENSAJES DE RECHAZO (REJ). FORMATO Y SIGNIFICADO**. Ver **Anexo B**
- ✘ Verifica la consistencia de la información incluida en las especificaciones de navegación basada en el desempeño (PBN) de la casilla 18 en su indicador PBN/, con las capacidades y equipamiento incluidos en la casilla 10a, y el descriptor NAV/ del campo 18. Ver **Anexo C**.

- ✘ Process the flight plans in the following formats:
 - **NEW: From September 14, 0800UTC** it can be send flight plan messages and its associated messages to **MUFHZQZX** address the Havana ACC.
 - **ACTUAL:** The flight plans and associated messages in the actual format will be accepted in ARO offices, **only until November 15, 0000 UTC**. If a rearrange of the date is produced by regional agreement, the change will be timely informed by NOTAM.
- ✘ Until **November 15, 0000UTC (or the redefined date by NOTAM, if appropriated)**, the system:
 - Process all Flight Plans and associated ATS messages, received from AFTN and defines if they arrive as NEW or ACTUAL.
 - Transmits CPL messages in both formats.
 - Process in transmission and reception the CHG, CNL, DLA, DEP, RQP and RQS type of messages for both formats.
- ✘ Revises the syntax of the fields and send reject and accept messages accordingly with that described in the paragraph of **REJECTED MESSAGES (REJ). FORMAT AND MEANING**. See **Annex B**.
- ✘ Verifies the consistency of the included information in the performance based navigation (PBN) of the field 18 in its indicator PBN/, with the capacities and airborne included in the field 10a, and the descriptor NAV/ of the field 18. See **Annex C**.

V. PRUEBAS DEL SISTEMA ATC AUTOMATIZADO EN EL ACC HABANA Y LAS OFICINAS ARO.

En el ACC Habana y oficinas ARO/AIS/MET:

Podrán realizarse pruebas, a solicitud y coordinadamente, **desde el 14 de Septiembre 0800UTC y hasta el 15 de Noviembre 0000UTC del presente año**, bajo las siguientes condiciones:

- a) Los mensajes de los FPL deberán ser enviados a la dirección **MUFHZQZH**.
- b) Las pruebas se pueden hacer :
 - Desde nuestras oficinas ARO enviando mensajes de los FPL, de operadores aéreos nacionales o extranjeros, o
 - Desde las oficinas de despacho de vuelos de las líneas aéreas nacionales y extranjeras.
- c) Si se origina en una oficina ARO, el campo 7 se completa como TTTXYY, donde XX – son dos números consecutivos de mensajes y YY – las últimas dos letras del indicador de lugar de la oficina de origen.
- d) Si se origina en oficinas de despachos de vuelos, el campo 7 se completa como TTTXYY, donde XX – son dos números consecutivos de mensajes y YY – las primeras dos letras del designador de la aerolínea.
- e) Los puntos de contacto para la realización de las pruebas serán:
 - Sr. Manuel Vega Rodríguez, Jefe de Operaciones del ACC Habana de la UEB Servicios Aeronáuticos ECASA, AFTN: MUHAZAZA, email manuelvega@aeronav.ecasa.avianet.cu
 - Ing. Vivian Dávila Romero, Especialista Principal AIM de la Unidad de Servicios de Navegación Aérea de la UEB Servicios Aeronáuticos ECASA, AFTN: MUHAYNYA, email vivian@aeronav.ecasa.avianet.cu

La planilla automatizada para la tramitación de planes de vuelos estará operativa y disponible, actualizada en su última versión, en las oficinas ARO y de despacho de vuelos de las líneas aéreas nacionales **a partir del 30 de septiembre**.

V. TESTS OF THE AUTOMATED ATC SYSTEM IN THE HAVANA ACC AND IN THE ARO OFFICES

In the Havana ACC and ARO/AIS/MET offices

From September 14, 0800UTC to November 15, 0000UTC this year, it could be carry out tests on requests and coordinately, under the followings conditions:

- a) The FPL messages shall be sent to the **MUFHZQZH** address.
- b) The tests may be done:
 - From our ARO offices sending FPL messages from local or foreign air operators, or
 - From the flight dispatch offices of domestic and foreign airlines.
- c) If message is originated in ARO office, field 7 is completed as TTTXYY, where XX - are two consecutive numbers of messages and YY - the last two letters of the ICAO location indicator of the office of origin.
- d) If message is originated in flight dispatch offices, field 7 is completed as TTTXYY, where XX-are two consecutive numbers of messages and YY the first two letters of the airline designator.
- e) The contact points for carrying out the tests are:
 - Mr. Manuel Vega Rodríguez, Chief of Operations, Havana ACC of the UEB Aeronautical Services, ECASA, AFTN: MUHAZAZA, email manuelvega@aeronav.ecasa.avianet.cu
 - Eng. Vivian Dávila Romero, AIM Senior Specialist, Air Navigation Services Unit of the UEB Aeronautical Services, ECASA, AFTN: MUHAYNYA, email vivian@aeronav.ecasa.avianet.cu

The automated form for processing flight plans will be operative and available, in its latest updated version, in ARO and flight dispatch offices of domestic airlines **as of 30 September 2012**.

ANEXO A / ANNEX A
DIFERENCIAS EN LAS CASILLAS 10 Y 18 CON EL NUEVO FORMULARIO /
DIFFERENCES IN THE FIELDS 10 AND 18 WITH THE NEW FORM

Casilla / Field 10, 10a.

| | |
|--------------------------------------|---|
| *A: GBAS | *M1-M3: ATC RTF (INMARSAT, SATCOM Iridium) |
| *B: LPV (APV con / with SBAS) | O: VOR |
| C: LORAN C | *P1-P9: Reservado para RCP / Reserved to RCP |
| D: DME | **R: Certificación PBN / PBN Certification |
| *E1-E3: ACARS | T: TACAN |
| F: ADF | **S: Equipo estándar / Standard equipment |
| *G: GNSS | U: UHF Radio |
| H: HF Radio | V: VHF Radio |
| I: INS | **W: RVSM |
| *J1-J7: CPDLC | **X: MNPS |
| K: MLS | **Y: VHF c/capacidad separación canales 8,33KHz / with 8,33KHz channel separation capacity |
| L: ILS | Z: Otro equipo instalado u otras capacidades / Another equipment installed or another capacities |

Casilla / Field 10, 10b.

| | |
|--|--------------------------|
| **N: Sin capacidad / Without capacity | |
| A: Modo A | *B1: ADS-B Out |
| C: Modo A y C | *B2: ADS-B In/Out |
| X: Modo S, no a/c id, no alt | *U1: UAT Out |
| I: Modo S, a/c id, no alt | *U2: UAT In/Out |
| S: Modo S, no a/c id, alt | *V1: VDL In |
| P: Modo S, a/c id, alt | *V2: VDL In/Out |
| *E: Modo S, a/c id, alt, squitter | |
| *H: Modo S, a/c id, alt, ehn surv | *D1: ADS-C FANS/1 |
| *L: Modo S, a/c id, alt, sqtr, ehn | *G1: ADS-C ATN |

Notas / Notes:

*** Calificador nuevo / New qualifier.**

**** Calificador redefinido / Redefined qualifier**

ANEXO A / ANNEX A
DIFERENCIAS EN LAS CASILLAS 10 Y 18 CON EL NUEVO FORMULARIO /
DIFFERENCES IN THE FIELDS 10 AND 18 WITH THE NEW FORM

Casilla / Field 18 PBN/.

| | |
|---|---|
| *A1: RNAV 10 (RNP 10) | *L1: RNP 4 |
| *B1: RNAV 5 todos los sensores permitidos / all sensors allowed | *O1: Basic RNP 1 todos los sensores permitidos / all sensors allowed |
| B2: RNAV 5 GNSS | *O2: Basic RNP 1 GNSS |
| *B3: RNAV 5 DME/DME | *O3: Basic RNP 1 DME/DME |
| *B4: RNAV 5 VOR/DME | *O4: Basic RNP 1 DME/DME/IRU |
| *B5: RNAV 5 INS OR IRS | *S2: RNP APCH |
| *B6: RNAV 5 LORAN C | *S2: RNP APCH con navegación vertical barométrica / with barometric vertical navigation |
| *C1: RNAV 2 todos los sensores permitidos / all sensors allowed | *T1: RNP AR APCH con RF (autorización requerida) / with RF (required authorization) |
| *C2: RNAV 2 GNSS | *T2: RNP AR APCH sin RF (autorización requerida) / with RF (required authorization) |
| *C3: RNAV 2 DME/DME | |
| *C4: RNAV 2 DME/DME/IRU | |
| *D1: RNAV 1 todos los sensores permitidos / all sensors allowed | |
| *D2: RNAV 1 GNSS | |
| *D3: RNAV 1 DME/DME | |
| *D4: RNAV 1 DME/DME/IRU | |

Notas / Notes:

* **Calificador nuevo / New qualifier.**

ANEXO / ANNEX B
MENSAJES DE RECHAZO (REJ). FORMATO Y SIGNIFICADO / FORMAT AND MEANING. (REJ).
REJECTED MESSAGES

1 Rechazos a mensajes de plan de vuelo (FPL) / Rejections to Flight Plan (FPL) messages

| CASILLA /FIELD | NUMERO Y TEXTO DEL REJ / NUMBER AND TEXT OF REJ | SIGNIFICADO / MEANING |
|-------------------|--|---|
| -- | 55 INVALID MESSAGE LENGTH | Si hay más de 1800 caracteres en el mensaje de plan de vuelo / If there are more than 1800 characters in the flight plan message. |
| -- | 52 MORE THAN ONE FIELD MISSING | Si sobra o falta un campo del plan de vuelo / If there is extra or missing field flight plan. |
| 7a | 54 SYNTAX ERROR IN FIELD 7 | La casilla 7a está vacía / Field 7a is empty. |
| 7a | 6 INVALID ACID | Si se escribieron menos de dos o más de siete caracteres en casilla 7 / If less than 2 or more than 7 characters were written in field 7. |
| 7b | 10 INVALID SSR CODE | Errores en el código y en el modo SSR / Errors in the SSR code and mode. |
| 8a | 54 SYNTAX ERROR IN FIELD 8 | La casilla 8a está vacía / Field 8a is empty. |
| 8a | 11 INVALID FLIGHT RULES | Caracteres no válidos para las reglas de vuelo en la casilla 8a / Not valid characters for the flight rules in field 8. |
| 8b | 12 INVALID FLIGHT TYPE | La casilla 8b está vacía o caracteres no válidos para el tipo de vuelo / Field 8b is empty or not valid characters for the type of flight. |
| 9a | 54 SYNTAX ERROR IN FIELD 9 | Si el número es de más de dos cifras en la casilla 9a / If the number has more than two digits in field 9a. |
| 9b | 54 SYNTAX ERROR IN FIELD 9 | La casilla 9b está vacía / Field 9b is empty. Ausencia de la barra oblicua "/" / Lack of slash" Contiene un número de caracteres diferente de 4 / It has character numbers different from 4. Si se incluyen caracteres no alfanuméricos. / If no alphanumerical characters are included. |
| 9c | 54 SYNTAX ERROR IN FIELD 9 | La casilla 9c está vacía. / Field 9c is empty. Ausencia de la barra oblicua "/" / Lack of slash " Más de un carácter / More than one character. Si se incluyen caracteres numéricos / If numerical characters are included. |
| 9b | 13 INVALID AIRCRAFT MODEL | El tipo de ACFT no se encuentra en el Doc. 8643 en la versión vigente / The ACFT type is not found in the current version of document 8643. |
| 9b | 77 TYP/ NOT FOUND FOR ZZZZ | En 9b hay ZZZZ y en el campo 18 el indicador TYP/ esta vacío / In 9b there is ZZZZ and in the field 18 the indicator TYP/ is empty. |

| CASILLA /FIELD | NUMERO Y TEXTO DEL REJ / NUMBER AND TEXT OF REJ | SIGNIFICADO / MEANING |
|-------------------|---|---|
| 10a | 54 SYNTAX ERROR IN FIELD 10 | La casilla 10a ó 10b está vacía, ó falta “/” / Fields 10a or 10b is empty or “/” is missing. |
| 10a | 73 INVALID EQP EQUIP DESIGNATOR | Los caracteres en 10a no son caracteres válidos según anexo A de la presente AIC. / Characters in 10a are not valid according to anex A of the current AIC. |
| 10a | 78 EQP EQUIP DESIGNATOR EXCEEDS 50 CHR | Más de 50 caracteres. / More than 50 characters. |
| 10a | 64 INCONSISTENT ITEM 10 AND 18 R WITH NO PBN/ | Aparece la letra R en 10a y no aparece lleno el indicador PBN/ de la casilla 18. / Letter R does not appear in 10a and the PBN indicator in field 18 is not filled in. |
| 10a | 64 INCONSISTENT ITEM 10 AND 18. Z WITH NO DAT/ | Aparece la letra Z en 10a y no aparecen llenos NAV/ DAT/ ó COM/ de la casilla 18. / Letter Z appears in 10a and NAV/ DAT/ or COM/ of field18 are not filled in. |
| 10b | 74 INVALID SRV EQUIP DESIGNATOR | Alguna letra en la casilla 10b no esta incluida en la tabla de las capacidades de vigilancia./ Some letter in field 10a is not included in the surveillance capacity table. |
| 10b | 79 SRV EQUIP DESIGNATOR EXCEEDS 20 CHR | Más de 20 caracteres. / More than 20 characters. |
| 10b | 74 INVALID SRV EQUIP DESIGNATOR | Aparece la letra N junto a otros elementos en 10 b. / Letter N appears together with other elements in 10b. |
| 10b | 74 INVALID SRV EQUIP DESIGNATOR | Contiene más de una letra para transpondedor (letra simple) en la casilla 10b./ It has more than one letter for the transponder (simple letter) in field 10b. |
| 10b | 74 INVALID SRV EQUIP DESIGNATOR | Para ADS-B en la casilla 10b se admite: For ADS-B in field 10b it is admitted: B1 o/or B2, V1 o/or V2, U1 o/or U2 |
| 13a | 54 SYNTAX ERROR IN FIELD 13 | La casilla 13a está vacía. / Field 13a is empty. Contiene caracteres que no son letras. / It has characters that are not letters. Contiene un número de caracteres diferente de 4. / It has character numbers different from 4. |
| 13a | 80 DEP/ NOT FOUND FOR ZZZZ | Aparece ZZZZ en 13a y no aparece lleno el indicador DEP/ de la casilla 18. / ZZZZ appears in 13a and the indicator DEP/ from field 18 is not filled in. |
| 13a | 18 INVALID DEPARTURE AERODROME | De existir el valor AFIL./ If AFIL value exists. |
| 13b | 54 SYNTAX ERROR IN FIELD 13 | La casilla 13b está vacía ó no contiene una hora válida. / Field 13b is empty or does not have a valid time. |
| 15a | 38 INVALID SPEED DESIGNATOR | Se detecta un valor no permitido en la velocidad de crucero. / A not permitted value is detected in the cruising speed. |
| 15b | 29 INVALID LEVEL DESIGNATOR | Se detectan las letras S o M o un valor no permitido en el nivel de crucero. / Letters S or M are detected or appears a not permitted value in the cruising level. |

| CASILLA /FIELD | NUMERO Y TEXTO DEL REJ / NUMBER AND TEXT OF REJ | SIGNIFICADO / MEANING |
|---------------------------|--|--|
| 15b | 30 MISSING LEVEL DESIGNATOR | Se detecta la ausencia del nivel de crucero. / Lack of cruising level is detected. |
| 15 | 81 NO RVSM STATUS | Falta letra W en la casilla 10a y no se encuentra el indicador STS/NONRVSM siendo los niveles de vuelo (mayor FL280 y menor FL420). Letter W is missing in field 10a and the indicator STS/NONRVSM is not found being flight levels (higher than FL 280 and lower than FL420) |
| 16ª | 54 SYNTAX ERROR IN FIELD 16 | La casilla 16a está vacía, o contiene caracteres que no sean letras o contiene un número de caracteres diferente de 4. / Field 16 is empty or it has characters that are not letters or it has character numbers different from 4. |
| 16a | 82 DEST/ NOT FOUND FOR ZZZZ | Aparece ZZZZ en 16a y no aparece lleno el indicador DEST/ de la casilla 18. / ZZZZ appears in 16a and the indicator DEST/ from field 18 is not filled in. |
| 16a | 80 FIELD 16 VALUE NOT ADMITTED | Si se incluyó el valor AFIL. / If AFIL value was included. |
| 16b | 54 SYNTAX ERROR IN FIELD 16 | La casilla 16b está vacía, ó no contiene una hora válida. / Field 16b is empty or does not have a valid time. |
| 16c | 85.2 MISSING ALTERNATE AERODROME | La casilla 16c está vacía, contiene caracteres que no son letras o contiene un número de caracteres diferente de 4. / Field 16c is empty, it has characters that are not letters or it has character numbers different from 4. |
| 16c | - ALTN/ NOT FOUND FOR ZZZZ | Aparece ZZZZ en 16c y no aparece lleno el indicador ALTN/ de la casilla 18. / ZZZZ appears in 16c and the indicator ALTN/ from field 18 is not filled in. |
| 18 | 48 INVALID OTHER INFORMATION ELEMENT | Indicadores sin datos o un 0 en la casilla 18. / Indicators without data or a 0 in field 18. |
| STS | 83 INVALID ELEMENT ON STS/ | Uno de los descriptores no corresponde con los establecidos para el indicador STS/. One of the descriptors does not correspond to the ones established for STS/ indicator. |
| STS | 81 NO RVSM STATUS | Aparece a la vez la letra W en la casilla 10a y STS/NONRVSM en la casilla 18. / It appears at the same time letter W in field 10a and STS/NONRVSM in field 18. |
| PBN | 84 INVALID PBN/ VALUE | Uno de los descriptores no corresponde con los establecidos para el indicador PBN/. / One of the descriptors does not correspond to the ones established for PBN/ indicator. |
| PBN | 84* PBN/ VALUE EXCEEDED | Cuando se incluyen más de ocho descriptores para PBN/. / When more than 8 descriptors for PBN/ are included. |
| PBN | 87 INCONSISTENT PBN/ VALUE WITH ITEM 10 | No coincide la verificación de consistencia de los descriptores PBN/ de la casilla 18, con los existentes en la casilla 10a, según se describe en el anexo C a la presente AIC. / The consistency verification of the PBN/ descriptors in field 18 does not coincide with the existing ones in field 10 a, as described in annex C in the current AIC. |

| CASILLA /FIELD | NUMERO Y TEXTO DEL REJ / NUMBER AND TEXT OF REJ | SIGNIFICADO / MEANING |
|-------------------|--|--|
| DOF | 63 DOF/ VALUE EXCEEDED | Si se recibe el plan de vuelo con más de 120 horas antes de EOBT. / If the flight plan is received with more than 120 hours before EOBT. |
| EET | 85 INVALID FPL EET DATA | Datos incompletos o incorrectos en EET/, casilla 18. / Incomplete or incorrect data in EET/, field 18. |
| EET | 185 NO EET/ FOR INBOUND FLP | Si EET/ contiene el número 0 ó si el campo está vacío. Se exceptúa de este chequeo a los vuelos domésticos y los internacionales de salida. / If EET/ has number 0 or if the field is empty. Domestic and international departure flights are exempted from this checking. |
| CODE | 90 CODE/ INVALID FORMAT | Si no hay seis caracteres hexadecimales en CODE./ / If there are no six hexadecimal characters in CODE/. |
| PER | 91 PER/ INVALID VALUE | Si PER/ contiene más de una letra o una letra que no sea."A", "B", "C", "D", "E" o "H". / If PER/ has more than one letter or a letter different from "A", "B", "C", "D", "E" o "H". |

2 Rechazos a mensajes de cancelación (CNL) / Rejections to cancellation(CNL)messages.

| | |
|---------------------------------------|--|
| 7 FPL IS ACTIVE | No se acepta el MSG pues la ACFT está en vuelo. / The MSG is not accepted because the ACFT is airborne. |
| 52 MORE THAN ONE FIELD MISSING | Tiene un número de guiones diferente de cuatro dentro del mensaje. / It has a number of hyphens different from 4 within the message. |
| - NO FPL STORED | El FPL asociado no se encuentra almacenado. / The associated FPL is not in storage. |

3 Rechazos a mensajes de demora (DLA) / Rejections to delay (DLA) messages.

| | |
|---------------------------------------|--|
| 7 FPL IS ACTIVE | No se acepta el MSG pues la ACFT está en vuelo. / The MSG is not accepted because the ACFT is airborne. |
| 52 MORE THAN ONE FIELD MISSING | Tiene un número de guiones diferente de cuatro dentro del mensaje. / It has a number of hyphens different from 4 within the message. |
| - DIFFERENT FPL STORED | Cuando el FPL almacenado coincide en el campo 7 pero no en el resto de los campos. / When the FPL that is in storage coincides in the field 7 but not in the rest of the fields. |
| - NO FPL STORED | El FPL asociado no se encuentra almacenado. / The associated FPL is not in storage. |

4 Rechazos a mensajes de salida (DEP) / Rejections to output (DEP)messages.

| | |
|---------------------------------------|--|
| 7 FPL IS ACTIVE | No se acepta el MSG pues la ACFT está en vuelo. / The MSG is not accepted because the ACFT is airborne. |
| 52 MORE THAN ONE FIELD MISSING | Tiene un número de guiones diferente de cuatro dentro del mensaje. / It has a number of hyphens different from 4 within the message. |
| - DIFFERENT FPL STORED | Cuando el FPL almacenado coincide en el campo 7 pero no en el resto de los campos. / When the FPL that is in storage coincides in the field 7 but not in the rest of the fields. |
| - NO FPL STORED | El FPL asociado no se encuentra almacenado. / The associated FPL is not in storage. |

5 Rechazos a mensaje de cambio (CHG) / Rejections to change (CHG) messages.

| | |
|-----------------------------|--|
| FPL IS ACTIVE | No se acepta el MSG pues la ACFT está en vuelo. / The MSG is not accepted because the ACFT is airborne. |
| DIFFERENT FPL STORED | Cuando el FPL almacenado coincide en el campo 7 pero no en el resto de los campos. / When the FPL that is in storage coincides in the field 7 but not in the rest of the fields. |
| NO FPL STORED | El FPL asociado no se encuentra almacenado. / The associated FPL is not in storage. |

6 Rechazos a mensaje de solicitud de plan de vuelo (RQP) / Rejections to request flight (RQP) messages.

| | |
|------------------------------------|--|
| NO FPL STORED | El FPL asociado no se encuentra almacenado. / The associated FPL is not in storage. |
| MORE THAN ONE FIELD MISSING | Tiene un número de guiones diferente de cuatro dentro del mensaje. / It has a number of hyphens different from 4 within the message. |
| DIFFERENT FPL STORED | Cuando el FPL almacenado coincide en el campo 7 pero no en el resto de los campos. / When the FPL that is in storage coincides in the field 7 but not in the rest of the fields. |
| NO FPL STORED | El FPL asociado no se encuentra almacenado. / The associated FPL is not in storage. |

7 Rechazos a mensajes por el tipo de formato de FPL utilizado. / Rejections messages due to the used FPL format.

El sistema automatizado comprueba, la configuración, estructura y contenido de los datos del mensaje de FPL recibido, determinando si está en el formato actual, nuevo o resulta inconsistente por contener elementos de ambos formatos enviando así los siguientes mensajes:

The automated system checks the configuration, structure and contents of the received FPL message data, determining if it is in the current or in the new format, or if it is inconsistent due to containing elements from both formats , thus sending the following messages:

| | |
|-------------------------------------|--|
| ICAO FORMAT MIXED IN MESSAGE | Cuando el mensaje contiene datos, elementos o estructura de los formatos actual y nuevo. Hasta el 15 de noviembre / When the message contains data, elements or structure from the current and new formats. Up to November 15. |
| MUST ENTER NEW ICAO FORMAT | Cuando se recibe mensaje de plan de vuelo en el formato actual, pero se está aceptando sólo el nuevo. Después del 15 de noviembre. / When a flight plan message is received in the current format, but it is accepted only the new one. Up to November 15. |

8 Rechazos a mensajes que se transmiten duplicados. / Rejections messages transmitted in duplicate.

El sistema automatizado para la gestión de los planes de vuelo se encargará de verificar la existencia de mensajes duplicados o similares, enviando los siguientes rechazos.

The automated system for the flight plans management will be in charge of verifying the existence of duplicate or similar messages, sending the following rejections:

| | |
|------------------------------|---|
| DUPLICATED FPL STORED | Cuando los mensajes contienen datos iguales en todos sus campos. / When the messages contain the same data in all the fields. |
| SIMILAR FPL STORED | Cuando los campos 7, 13 y 16 son iguales y al menos uno del resto de los campos son diferentes. / When fields 7, 13 and 16 are the same and at least one of the other fields are different. |

ANEXO / ANNEX C

VERIFICACIÓN DE LA CONSISTENCIA ENTRE CASILLA 10a, EQUIPOS Y CAPACIDADES Y CASILLA 18, INDICADORES PBN/ / VERIFICATION OF CONSISTENCY BETWEEN FIELD 10a, EQUIPMENT AND CAPABILITIES AND FIELD 18, INDICATORS PBN/

1. El indicador PBN/ de la casilla 18, introducido en el nuevo formulario de plan de vuelo OACI para el 15 de noviembre 2012, reflejará las capacidades de navegación aérea basadas en el desempeño de las aeronaves descritas por su operador.

2. La República de Cuba verificará esta información con el equipamiento que tenga a bordo y que haya sido declarado en la casilla 10a, debiendo estar en correspondencia con la tabla que más abajo se describe.

3. En el caso de las **operaciones en áreas terminales (RNAV 2, RNAV 1, Basic RNP 1 y RNP APCH)**, se significan las siguientes especificaciones:

- a) No existen por el momento en el país condiciones para el monitoreo de la integridad de la señal del **SBAS** y su alerta a las tripulaciones, con vistas a garantizar su uso.
- b) Atendiendo a lo anterior, en áreas terminales debe considerarse el uso de la aumentación a bordo – **ABAS** y el **baroaltímetro**.

1. The indicator PBN / in field 18, introduced in the new form of the ICAO flight plan for November 15, 2012, will reflect the navigation capabilities based on aircraft performance described by its operator.

2. The Republic of Cuba will verify this information with the equipment on board which has been declared in field 10a, and must be in line with the table described below.

3. For **operations in terminal areas (RNAV 2, RNAV 1, Basic RNP 1 and RNP APCH)**, the following specifications are highlighted :

- a) There are no conditions at the moment in the country for monitoring the integrity of the **SBAS** signal and its alert to crews, in order to ensure its use.
- b) Given the above, in terminal areas, use of on board augmentation should be considered - **ABAS** and the **pressure altimeter**

| SI PBN/ EN LA CASILLA 18 CONTIENE: / IF THE PBN / IN FIELD 18 CONTAIN: | LA CASILLA 10a DEBE CONTENER: / FIELD 10 a MUST CONTAIN: |
|---|---|
| B1 | G, I, O, D o/or G, I, S, D |
| B2 | G |
| C2, D2, O2 | G |
| B3, C3, D3, O3 | D |
| B4 | S, O o/or S, D |
| B5 | I |
| C1, D1, O1 | G, D, I |
| C4, D4, O4 | D, I |
| S1, S2 | G |
