



ATFM/TF/3
NE/02
21/05/07

Organización de Aviación Civil Internacional

TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO DE TAREA GESTIÓN DE LA AFLUENCIA DE TRÁNSITO AÉREO EN LAS REGIONES CAR/SAM DEL COMITÉ ATM DEL SUBGRUPO ATM/CNS DE GREPECAS (ATFM/TF/3)

(San Andrés, Colombia, 18 al 22 de junio de 2007)

Cuestión 6

Del Orden del día: Otros asuntos

TERMINOLOGÍA COMÚN PARA LA GESTIÓN DE AFLUENCIA DEL TRÁNSITO AÉREO

(Presentada por Estados Unidos de Norteamérica)

RESUMEN

Esta nota de estudio resume el trabajo realizado en otras Regiones de la OACI, y se basa mayormente en el “Manual de Fraseología para el Intercambio de Mensajes ATFM” de febrero de 2003, elaborado por el Grupo de Tarea ATFM del Grupo de Coordinación Multiorganismos para Procedimientos de los Servicios de Tránsito Aéreo (MAPCOG), que es un esfuerzo conjunto de EUROCONTROL, NAV CANADA y la FAA. También se sustenta en el trabajo realizado por el Centro de Mando del Sistema de Control del Tránsito Aéreo de la FAA (ATCSCC) y el Centro de Gestión del Tránsito Aéreo de la Dirección de Aviación Civil de Japón. Esta nota representa una iniciativa en apoyo de los esfuerzos de la OACI por normalizar la terminología y la fraseología ATFM.

1 Antecedentes

1.1 Las instalaciones centralizadas de gestión del tránsito están en mejores condiciones de dar a conocer la capacidad de su sistema nacional para aceptar el tránsito de los proveedores internacionales de servicios de tránsito aéreo (ATS) adyacentes. Conforme aumentan los esfuerzos de coordinación y colaboración entre los Estados y Territorios, resulta esencial contar con comunicaciones efectivas. Un elemento clave para eliminar las barreras del idioma es el establecimiento de términos y frases comunes. Las diferencias en la terminología y fraseología utilizadas en la gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM) podrían ser una potencial fuente de confusión durante las comunicaciones entre dependencias de gestión del tránsito internacional.

1.2 La terminología será un elemento esencial para el desarrollo de comunicaciones claras y concisas entre las dependencias ATFM internacionales. Asimismo, la fraseología será un patrón técnico de comunicaciones para el intercambio de mensajes normalizados y armonizados entre dependencias ATFM internacionales. Este trabajo debería ir acompañado de un esfuerzo por parte de la OACI por normalizar los términos ATFM.

1.3 Esta nota informativa se basa principalmente en el “Manual de fraseología para el intercambio de mensajes ATFM”, elaborado en febrero de 2003 por el Grupo de Tarea ATFM del Grupo de Coordinación Multiorganismos para Procedimientos de los Servicios de Tránsito Aéreo (MAPCOG), que es un esfuerzo conjunto de EUROCONTROL, NAV CANADA y la FAA. También se sustenta en el trabajo realizado por el ATCSCC y el Centro de Gestión del Tránsito de la Dirección de Aviación Civil de Japón (ATMC).

2 Discusión

2.1 La ATFM es un servicio complementario al control del tránsito aéreo. El objetivo de la ATFM es asegurar una óptima afluencia del tránsito aéreo hacia y a través de áreas y aeródromos donde la demanda de tránsito por momentos excede la capacidad disponible del sistema ATC. Esta afluencia óptima se logrará manteniendo, en constante cooperación con las dependencias ATC asociadas y los usuarios del espacio aéreo, un equilibrio entre la demanda de tráfico y la capacidad para satisfacer dicha demanda.

2.2 Los servicios ATFM, al mismo tiempo que deberán respetar las intenciones de los usuarios del espacio aéreo en la medida de lo posible, garantizarán:

- a. Un pleno aprovechamiento de la capacidad ATC disponible
- b. Una máxima flexibilidad en el manejo de los flujos de tránsito
- c. Flujos de tránsito expeditivos y ordenados

2.3 La operación de los servicios ATFM incluye la aplicación de medidas ATFM diseñadas para alcanzar una óptima afluencia de tránsito. Estas medidas incluyen, pero no se limitan, a las siguientes:

- a. Asignación y actualización de los turnos de salida
- b. Asignación y actualización de los turnos de llegada
- c. Re-encaminamiento del tránsito
- d. Perfiles de vuelo alternos
- e. Asignación de minutos de separación en la misma trayectoria
- f. Asignación de millas de separación en la misma trayectoria
- g. Espera en vuelo
- h. Inmovilizaciones en tierra

2.4 En la FAA, el ATCSCC es la autoridad que aprueba las medidas ATFM dentro del sistema del espacio aéreo nacional de los Estados Unidos.

2.5 Diariamente, el ATCSCC lleva a cabo la ATFM en seis fases:

- a. Exploración
- b. Justificación
- c. Implantación
- d. Convalidación

- e. Crítica
- f. Revisión

2.6 La fase de exploración de la ATFM consiste en un análisis de la demanda con respecto a la capacidad, mediante una evaluación de los datos del Sistema Mejorado de Gestión del Tránsito (ETMS) y a través de conferencias telefónicas periódicas diseñadas para tomar en cuenta los eventos planificados y esperados. La fase de justificación consiste en la determinación del motivo de la aplicación de una medida ATFM. La fase de implantación consiste en la notificación y aplicación de la medida ATFM. La fase de convalidación consiste en el monitoreo de la medida ATFM implantada, a fin de convalidar el motivo de su implantación. En la fase de crítica, se analiza si la medida ATFM implantada ha logrado el resultado deseado. La fase de revisión documenta los eventos del día e incluye la retención de datos.

Terminología y fraseología utilizadas en el intercambio de mensajes ATFM

2.7 La terminología y la fraseología utilizadas en el control del tránsito aéreo han sido normalizadas y documentadas para garantizar que las comunicaciones entre controladores de tránsito aéreo y pilotos sean breves, completas, exactas y claras. Sin embargo, la terminología y la fraseología para el intercambio de mensajes ATFM no han sido normalizadas ni documentadas.

2.8 Inicialmente, los controladores de tránsito aéreo eran los explotadores del sistema ATFM. Por ejemplo, un controlador de salida se pondría en contacto con un controlador de torre, y diría “Detenga las salidas”. El controlador de torre también se habría puesto en contacto con el controlador de aproximación para decir “Detenga las llegadas”. Estas dos frases comunes ATC no están ni normalizadas ni documentadas. Si bien hay elementos de normalización en las comunicaciones entre controladores de tránsito aéreo, también ha habido un elemento de lenguaje claro en las comunicaciones ATC.

2.9 La evolución de la ATFM ha generado sistemas más robustos y complejos, pero aún se observa el uso de un lenguaje claro. Asimismo, la transparencia de los actuales sistemas ATFM y la inclusión de usuarios externos al ATC contribuyen al empleo de un lenguaje claro.

2.10 Conforme la ATFM se torna más global, los proveedores regionales del servicio ATFM, como el Centro de Control de Flujo de México (CCFMEX) y el ATCSCC, podrían necesitar tomar en cuenta qué palabras y frases de lenguaje claro son las más apropiadas para el intercambio de los mensajes ATFM. Esto resulta de especial importancia cuando se enlaza sistemas ATFM adyacentes o se introduce la ATFM en áreas donde ésta aún no existe.

2.11 El documento adjunto (**Apéndice A**) fue elaborado por el Grupo de Tarea sobre la ATFM Común, el cual fue creado durante la 22ª reunión del Grupo Oficioso de Coordinación de Control del Tránsito Aéreo del Pacífico (IPACG). Este grupo de tarea fue creado para abordar temas bilaterales en las áreas oceánicas del Pacífico septentrional y central. El documento contiene terminología y fraseología para el intercambio de mensajes ATFM entre el Centro de Gestión del Tránsito Aéreo (ATMC) de la Dirección de Aviación Civil de Japón y el ATCSCC. El trabajo se basa en el Manual de Fraseología para el Intercambio de Mensajes ATFM del MAPCOG. No se pretende que la terminología y la fraseología sean un requisito para las comunicaciones ATFM, pero pueden ser utilizadas como texto de orientación para el intercambio de mensajes ATFM. Asimismo, contiene aquellas abreviaturas relacionadas con la ATFM utilizadas por el ATCSCC y el ATMC y que no están definidas en el Doc. 8400 (PANS-ABC) de la OACI.

3 Recomendación

3.1 Se invita a la reunión a:

- a. Revisar el texto de orientación sobre terminología y fraseología que se adjunta, el cual brinda orientación normalizada para el intercambio de mensajes ATFM; y
- b. Elaborar un texto de orientación para las comunicaciones ATFM en las Regiones CAR/SAM.

- - - - -

APÉNDICE A

TEXTO DE ORIENTACIÓN PROVISIONAL PARA LAS COMUNICACIONES ATFM

Versión 1.0

Octubre de 2006

PROLOGO

Las instalaciones centralizadas de gestión del tránsito están en mejores condiciones de dar a conocer la capacidad de su sistema nacional para aceptar el tránsito de los proveedores internacionales adyacentes de servicios de tránsito aéreo (ATS). Conforme se intensifican los esfuerzos de coordinación y colaboración entre los Estados y Territorios, resulta esencial contar con comunicaciones efectivas. Un elemento clave para eliminar las barreras del idioma es el establecimiento de términos y frases comunes. Las diferencias en la terminología y fraseología utilizadas en la gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM) podrían ser una potencial fuente de confusión durante las comunicaciones entre el Centro de Gestión del Tránsito Aéreo (ATMC) de la Dirección de Aviación Civil de Japón (JCAB) y el Centro de Mando del Sistema de Control del Tránsito Aéreo David J. Hurley (ATCSCC) de la Administración Federal de Aviación (FAA).

Las discusiones del IPACG/21 dieron como resultado una recomendación para desarrollar términos de referencia comunes para las comunicaciones ATFM. El IPACG/22 respaldó la formación de un Grupo de Tarea para abordar este tema. El funcionamiento del Grupo de Tarea fue definido en el IPACG/23. El ATCSCC y el ATMC establecieron un proceso para el análisis de la terminología y fraseología comunes ATFM durante el IPACG/24. Este documento fue presentado por el Grupo de Tarea en el IPACG/25. Este esfuerzo bilateral debería ir acompañado de un esfuerzo de la OACI por normalizar los términos ATFM en el futuro.

La terminología será un elemento esencial para el desarrollo de comunicaciones claras y concisas entre las dependencias ATFM internacionales. Asimismo, la fraseología será un patrón técnico de comunicación para el intercambio de mensajes normalizados y armonizados entre dependencias ATFM internacionales. No se pretende que esta terminología y fraseología sea un requisito para las comunicaciones ATFM, pero podría utilizarse como texto de orientación para el intercambio de mensajes ATFM.

Este texto de orientación está sustentado principalmente en el “Manual de fraseología para el intercambio de mensajes”, elaborado en febrero de 2003 por el Grupo de Tarea ATFM del Grupo de Coordinación Multiorganismos para Procedimientos de los Servicios de Tránsito Aéreo (MAPCOG), que es un esfuerzo conjunto de EUROCONTROL, NAV CANADA y la FAA.

INDICE

- 1. Generalidades**
 - 2. Componentes de los mensajes ATFM**
 - 3. Tipos de mensajes ATFM**
 - 4. Abreviaturas**
- Apéndice: Tabla de abreviaturas**

1. Generalidades

1.1 La principal meta de estos textos de orientación es el desarrollo de una terminología y fraseología para el intercambio de mensajes ATFM entre dependencias que brindan servicios ATFM. La intención de la terminología y fraseología aquí contenidas es reflejar el actual empleo de lenguaje claro y brindar una base para la normalización y armonización.

1.2 Si bien los proveedores de servicios ATFM utilizan diversas palabras y frases en lenguaje claro, se puede organizar estas palabras y frases en un método modular y estructurado que garantice la armonización de las comunicaciones y reduzca la incidencia de malos entendidos entre las dependencias que brindan servicios ATFM.

1.3 Estos textos de orientación incluyen el concepto de mensajes ATFM modulares y estructurados, y definen los componentes de un mensaje ATFM como el *quién*, *qué*, *dónde*, *cuándo* y *por qué*. Estos cinco componentes se describen como sigue:

- 1). Quién: La dependencia de servicio ATFM que está siendo contactada, seguida por la dependencia de servicio ATFM que inicia el contacto.
- 2). Qué: El objetivo ATFM que se pretende alcanzar.
- 3). Dónde: El emplazamiento del objetivo ATFM que se pretende alcanzar.
- 4). Cuándo: El momento y/o duración del objetivo ATFM que se pretende alcanzar.
- 5). Por qué: El motivo del objetivo ATFM.

1.4 No debería existir un módulo referido a “cómo” el proveedor de servicio ATFM de la contraparte debería alcanzar las restricciones ATFM. Es responsabilidad de la contraparte determinar la manera como ha de cumplir con las restricciones ATFM solicitadas dentro de su espacio aéreo. No obstante, el centro al que se le solicita las restricciones ATFM puede colaborar con el centro de origen en lo que respecta al tipo y forma de aplicación de las medidas ATFM.

1.5 A continuación, algunos ejemplos de posibles mensajes ATFM:

- ATCSCC, este es ATMC...Necesitamos 100 millas de intervalo, sin importar la altitud, en R220, R580 y en todas las derrotas del PACOTS para el tráfico que aterriza en el aeropuerto de Narita límite estimado de la FIR entre 0100 UTC y 0500 UTC debido a condiciones meteorológicas severas.
- ATMC, este es ATCSCC...Esta información podría convertirse en ATFM... Los Angeles ha iniciado control de afluencia para todas las aeronaves que aterricen en el aeropuerto de Los Angeles debido a movimiento sísmico. Están solicitando inmovilizaciones en tierra para las llegadas, hasta nuevo aviso.

2. Componentes de los mensajes ATFM

2.1 El empleo de un mensaje ATFM modular y estructurado permite un diseño y entrega de mensajes ATFM consistentes. Cada uno de los cinco componentes de los mensajes ATFM pueden contener elementos de lenguaje claro que, al combinarse, ofrecen un mensaje ATFM completo. La armonización lograda radica en la entrega de un mensaje ATFM que tiene todos los componentes necesarios en un formato estructurado, a la vez que permite distintos elementos de lenguaje claro. Esto resulta especialmente beneficioso para los proveedores del servicio ATFM que emplean distinta terminología ATFM o para proveedores del servicio ATFM que no utilizan el inglés para sus coordinaciones dentro de la ATFM.

2.2 Debido a que el mensaje ATFM modular y estructurado puede contener diversos elementos de lenguaje claro, esta sección analizará cada uno de los cinco componentes, detallando algunas de las posibles palabras y frases de lenguaje claro que se utilizan en la actualidad.

2.3 **QUIEN:** El componente *quién* identifica a la dependencia de servicio ATFM que está siendo contactada, seguida por la dependencia de servicio ATFM que inicia el contacto. Ejemplos del componente *quién*:

- ATMC, este es ATCSCC...
- ATCSCC, este es ATMC...

2.4 **QUE:** El componente *qué* identifica al objetivo ATFM que se desea alcanzar. Los objetivos incluyen, pero no se limitan, a los siguientes:

NECESITO/NECESITAMOS...

- (X) MILLAS/MINUTOS DE INTERVALO A LA MISMA ALTITUD ...
- (X) MILLAS/MINUTOS DE INTERVALO, SIN IMPORTAR LA ALTITUD ...
- UN REGIMEN DE (X) AERONAVES POR HORA...
- (X) MILLAS EN LA MISMA TRAYECTORIA A (altitud(es) especificada(s))...
- (X) MINUTOS EN LA MISMA TRAYECTORIA A (altitud(es) especificada(s))...
- BLOQUEAR (altitud(es) especificada(s))
- LIMITAR LA ALTITUD ACEPTABLE A (altitud(es) especificada(s))
- SUSPENDER EL INGRESO A LA FIR ...

2.5 **DONDE:** El componente *dónde* representa el emplazamiento del objetivo ATFM que se pretende alcanzar. A menudo, va precedido de una cláusula modificatoria, que indica a qué aeronave(s) o tránsito se aplicará la restricción. La combinación de cláusula modificatoria y emplazamiento se utiliza para desarrollar el componente *dónde*.

Ejemplos de la cláusula del *dónde*:

- ...SOBRE NIPPI...
- ...AEROPUERTO DE NARITA ...
- ...APROXIMACION DE ANCHORAGE ...
- ...EN LA A337...
- ...CON DIRECCION OESTE EN LA DERROTA C DEL PACOTS ...
- ...FLUJO EN LA A590...
- ...ENTRANDO POR LA G344...
- ...EN LA DERROTA 2 DEL PACOTS ATERRIZANDO EN EL AEROPUERTO DE SAN FRANCISCO ...
- ...EN LA DERROTA E DEL PACOTS POR DEBAJO DEL NIVEL DE VUELO (X)...
- ...POR ENCIMA DEL NIVEL DE VUELO (X)...
- ...ENTRANDO AL ACC DE TOKYO ...
- ...ENTRANDO AL SECTOR OCEANICO 5...
- ... (dirección de la brújula) DE (un punto significativo/aerovía/lugar)...

Ejemplos de la cláusula modificatoria:

- ...PARA EL TRANSITO CON TURBINA A CHORRO ...
- ...PARA TODAS LAS AERONAVES...
- ...PARA EL TRANSITO DE MAS DE (X) NUDOS...
- ...PARA AERONAVES PESADAS...
- ...PARA EL TRANSITO QUE ATERRIZA...
- ...PARA LAS AERONAVES QUE SALEN ...
- ...PARA EL TRANSITO QUE SOBREVUELA...
- ...PARA LAS AERONAVES QUE PASAN ...

2.6 **CUANDO:** El componente *cuándo* representa el momento y/o la duración del objetivo ATFM que se desea alcanzar:

- ...DESDE 0300 UTC HASTA 0600 UTC...
- ...DESDE AHORA HASTA 0600 UTC...
- ...DESDE 2300 UTC HASTA NUEVO AVISO...
- ...HASTA NUEVO AVISO...
- ...DURANTE LAS PROXIMAS (X) HORAS...

2.7 **POR QUE:** El componente *por qué* representa el motivo del objetivo ATFM:

DEBIDO A/POR...

- CIERRE DE PISTA
- CONDICIONES METEOROLOGICAS (SEVERAS)
- INTERRUPCION DEL SISTEMA DE COMUNICACIONES
- FALLA DE RADAR
- (evento significativo)
- (perturbación natural, como FUEGO o CENIZA VOLCANICA)
- ACTIVIDAD DE ESTADO
- ACTIVIDAD MILITAR
- INTERRUPCION DEL EQUIPO
- EMERGENCIA
- MEDIDAS ATFM ADYACENTES

3. Tipos de mensajes ATFM

3.1 **Información a ser compartida antes de invocar las restricciones ATFM:** Se debería facilitar el uso compartido de la información, no sólo durante el control de la afluencia en sí sino, también (y más importante aún), mucho antes de invocar las restricciones ATFM, cuando surge la posibilidad de un control de afluencia. Las siguientes frases aclararán la diferencia entre los mensajes ATFM y la información suministrada para crear una conciencia de la situación:

- ESTA INFORMACION PODRIA CONVERTIRSE EN ATFM
- INFORMACION RELACIONADA CON LA CAPACIDAD

3.2 Ejemplos de mensajes enviados antes de invocar las restricciones ATFM:

- ATCSCC, este es ATMC...**Esta información podría convertirse en ATFM...** El aeropuerto de Narita ha cerrado una de sus pistas y ha empezado el retiro de la nieve.
- ATCSCC, este es ATMC...**Información relacionada con la capacidad...** El aeropuerto de Narita ha entrado en la zona de perturbación del tifón.

3.3 **Mensaje de iniciativa ATFM:** Las iniciativas ATFM dan a conocer, de una nación a otra, las restricciones en el tránsito aéreo. Su estructura incluye los cinco componentes antes descritos:

- 1). Quién: La dependencia del servicio ATFM que está siendo contactada, seguida por la dependencia del servicio ATFM que inicia el contacto.
- 2). Qué: El objetivo ATFM que se desea alcanzar.
- 3). Dónde: El emplazamiento del objetivo ATFM que se desea alcanzar.
- 4). Cuándo: El momento y/o duración del objetivo ATFM que se pretende alcanzar.
- 5). Por qué: El motivo del objetivo ATFM.

3.4 Ejemplos de iniciativas ATFM:

- ATMC, este es ATCSCC...**Necesito un intervalo de 30 minutos a la misma altitud para todas las aeronaves que aterricen en el aeropuerto de Chicago desde las 0800 UTC hasta nuevo aviso** debido a actividades de Estado.
- ATCSCC, este es ATMC...**Necesitamos bloquear FL350 e inferiores para las aeronaves que sobrevuelen el espacio aéreo nacional japonés durante las próximas 12 horas** debido a una emergencia.

3.5 **Coordinación de las aeronaves exceptuadas de las iniciativas ATFM:** Se utilizará las siguientes frases para coordinar a las aeronaves que se considere deben estar exceptuadas de las restricciones ATFM:

- SOLICITO EXONERACION DE LA ATFM
- COORDINACION DE EXONERACION ATFM

3.6 Los siguientes tipos de aeronaves pueden estar exceptuados de las restricciones de control de afluencia:

- Aeronaves en estado de emergencia
- Aeronaves que están realizando misiones de búsqueda y salvamento
- Aeronaves que están operando por razones humanitarias
- Aeronaves que están transportando al jefe de Estado o a visitantes de Estado distinguidos
- Aeronaves que están transportando a un paciente que necesita tratamiento urgente

3.7 Ejemplos de mensajes solicitando exoneración de la ATFM:

- ATMC, este es ATCSCC... **Solicito exoneración de la ATFM...**UAL123 está transportando a paciente que necesita tratamiento urgente.
UAL123... Exoneración aprobada.
- ATCSCC, este es ATMC... **Coordinación de exoneración de la ATFM ...** JA501A está operando en misiones de búsqueda y salvamento.

3.8 **Información para la siguiente coordinación:** Si es factible y apropiado, los mensajes ATFM incluirán la hora esperada de la siguiente coordinación:

- LO LLAMARE A LAS 0400 UTC PARA UNA COORDINACION ULTERIOR
- LO VOLVEREMOS A LLAMAR EN 30 MINUTOS

3.9 A continuación, un ejemplo de un mensaje con información para la siguiente coordinación:

- ATMC, este es ATCSCC... Necesito un intervalo de 30 minutos, sin importar la altitud, para todas las aeronaves en la derrota 8 del PACOTS, desde las 1000 UTC hasta nuevo aviso, debido a actividad militar. Volveré a llamar en 60 minutos.

3.10 **Enmienda:** La enmienda del mensaje ATFM debería estructurarse en la misma forma que el mensaje inicial, e incluir elementos similares pero con modificadores adicionales. Estos modificadores pueden incluir:

- CAMBIAR
- ENMENDAR
- REDUCIR
- AUMENTAR
- DISMINUIR

3.11 Los mensajes de enmienda también deberían identificar el mensaje que se está enmendando, ya que podría haber varias restricciones vigentes a la vez. Ejemplos de mensajes de enmienda ATFM:

- ATCSCC, este es ATMC... Hemos **cambiado** la restricción sobre el tránsito que vuela en las derrotas C, E y F del PACOTS al aeropuerto de Narita. Ahora necesitamos intervalos de 20 minutos a la misma altitud en las derrotas C, E y F del PACOTS para el tránsito que aterriza en el aeropuerto de Narita desde este momento hasta las 0900 UTC.
- ATMC, este es ATCSCC... Hemos **aumentado** el régimen de llegada de 5 aeronaves por hora a 10 aeronaves por hora para el tránsito más allá de la FIR Oakland, hasta nuevo aviso.

3.12 **Cancelación:** La cancelación de un mensaje ATFM debería estructurarse de la misma manera que el mensaje inicial, e incluir elementos similares, pero con una palabra o frase de cancelación. Normalmente, no es necesario indicar el *por qué* o el motivo de la cancelación. Una palabra o frase de cancelación puede incluir:

- CANCELAR
- REANUDAR
- REANUDAR... NORMAL
- LIBERAR

3.13 Los mensajes de cancelación también deberían identificar qué mensaje está siendo cancelado, ya que podría haber varias restricciones vigentes a la vez. Un ejemplo de un mensaje de cancelación ATFM aparece a continuación:

- ATCSCC, este es ATMC... **Cancelamos** la restricción sobre el tránsito más allá de la FIR Fukuoka en este momento. **Reanudamos** el flujo de tránsito **normal**.

4. Abreviaturas

4.1 Las abreviaturas utilizadas por el ATCSCC y el ATMC y que no estén definidas en el Doc. 8400 (PANS-ABC) de la OACI, aparecen en el **Apéndice**. Las abreviaturas sombreadas son consideradas como los términos comunes entre los dos centros.

4.2 Las abreviaturas no comunes son consideradas como inapropiadas para las comunicaciones ATFM entre el ATCSCC y el ATMC.

APÉNDICE

TABLA DE ABREVIATURAS

Las abreviaturas enumeradas a continuación son las utilizadas por el ATCSCC y el ATMC, respectivamente, y que no están definidas en el Doc 8400 (PANS-ABC) de la OACI. Las abreviaturas sombreadas son consideradas como los términos comunes entre los dos centros. El asterisco muestra la diferencia textual en la colocación original, pero la abreviatura aún indica el objeto común.

	ATCSCC	ATMC
AAR	Régimen de aceptación del aeropuerto	
ACID	Identificación de la aeronave	
ADL	Lista de demanda agregada	
ADR	Régimen de salida del aeropuerto	
ADZY	Aviso	
AIM	Manual de información aeronáutica	
ALTRV	Reserva de altitud	Reserva de altitud
ANP	Plan de navegación aérea	
AOA	Oficina del Administrador	
AOC	Centro de operaciones de la línea aérea	
AP	Patrulla aérea	
APREQ	Solicitud de aprobación	Solicitud de aprobación
APVL	Aprobación	Aprobación
ARINC	Aeronautical Radio Incorporated	
ARO	Oficina de reservas del aeropuerto	
ARTCC	Centro de control de tránsito de rutas aéreas	Centro de control de tránsito de rutas aéreas
ARU	Dependencia de reserva del espacio aéreo (Canadá)	
ASM		Gestión del espacio aéreo
AT	Tránsito aéreo	
ATCSCC	Centro de mando del sistema de control del tránsito aéreo	Centro de mando del sistema de control del tránsito aéreo
ATMC	Centro de gestión del tránsito aéreo	Centro de gestión del tránsito aéreo
ATMetC		Centro meteorológico de tránsito aéreo
ATO	Programa de operaciones de tránsito aéreo	
AUTODIN	Red digital automática	
CARF	Función central de reserva de altitud	
CCFP	Producto de pronóstico colectivo	
CCWSU	Centro de mando de la dependencia del servicio meteorológico	
CDM	Toma de decisiones en forma conjunta	Toma de decisiones en forma conjunta
CDR	Ruta(s) de salida expresada en clave	Ruta condicional

	ATCSCC	ATMC
CDR	Registro continuo de datos	
CDT	Hora de salida controlada	
CFR	Clave del Reglamento Federal (antes FAR)	
CIWS	Sistema meteorológico integrado del corredor	
COMSEC	Sistema de seguridad de las comunicaciones	
CR	Encaminamiento conjunto	
CT	Programa de demoras en tierra de vuelos seleccionados	
CTA	Hora de llegada controlada	
CTAS-TMA	Asesor de gestión del tránsito del Sistema de automatización del centro TRACON	
CVRS	Sistema computarizado de reservaciones por voz	
CWA	Aviso meteorológico central	
CWSU	Dependencia del servicio meteorológico del centro	
DARC	Canal de radar de acceso directo	
DCCWU	Dependencia meteorológica del ATCSCC	
DOTS	Sistema dinámico de derrotas oceánicas	Sistema dinámico de derrotas oceánicas
DP	Procedimiento de salida	
DSP	Programa de secuencias de salida	
EDCT	Hora esperada de autorización de salida	Hora esperada de autorización de salida
EFAS	Servicio de avisos de vuelo en ruta	
EFTO	Codificar para transmisión únicamente	
EOF	Instalación de operaciones de emergencia	
EOR	Sala de operaciones de emergencia	
EPS	Normas de performance basada en la ingeniería	
ESCAT	Control de emergencia de la seguridad del tránsito aéreo	
ETE	Tiempo estimado en ruta	Tiempo estimado en ruta
ETMS	Sistema mejorado de gestión del tránsito	
EUCARF	Instalación central europea de reserva de altitud	
FA	Programa general de demoras en tierra	
FAA	Administración Federal de Aviación	Administración Federal de Aviación
FADT	Tiempo de demora por aviso de combustible	
FCA	Area de flujo restringido	
FDMS		Sistema de gestión de datos de vuelo
FDPS		Sección de procesamiento de datos de vuelo
FEA	Area de evaluación de afluencia	
FP	Plan de vuelo	
FPL	Nivel de performance de combustible	

	ATCSCC	ATMC
GA	Aviación general	
GAAP	Programa de aeropuertos de la aviación general	
GDP	Programa de demoras en tierra	
GS	Inmovilización en tierra	
HARS	Sistema de rutas a gran altitud	
HDTA	Aeropuerto con alta densidad de tránsito	
IFCN	Red de comunicaciones entre dependencias	
IFPPF	Plan de vuelo individual a partir de este punto	Plan de vuelo individual a partir de este punto
IFSS	Estación internacional de servicios de vuelo	
INATS	Interrupción del servicio de tránsito aéreo	
JCAB	Dirección de Aviación Civil de Japón	Dirección de Aviación Civil de Japón
LAA	Aviso local de aeropuerto	
LADP	Plan local de desengramado de aeropuertos	
LOA	Carta de acuerdo	Carta de acuerdo
MAP	Parámetro de alerta de monitor	
MARSA	Militares asumen responsabilidad por la separación de aeronaves	Militares asumen responsabilidad por la separación de aeronaves
MEL	Lista de equipo mínimo	
MINIT	Minutos en la misma trayectoria	
MIT	Millas en la misma trayectoria	
MOS	Especialista en operaciones militares	
MTSAT	Satélite de transporte multifuncional	Satélite de transporte multifuncional
MVFR	Reglas de vuelo visual marginal	
NADIN	Red nacional de intercambio de datos del espacio aéreo	
NAS	Sistema nacional del espacio aéreo	
NAVAID*	Ayuda para la navegación	Ayuda para la navegación
NFDC	Centro nacional de datos de vuelo	
NMCC	Centro nacional de coordinación de mantenimiento	
NOAA	Administración Oceánica y Atmosférica Nacional	
NOM	Gerente de operaciones nacionales	
NOPAC	Pacífico septentrional	Pacífico septentrional
NOS	Servicio Oceanográfico Nacional	
NRP	Programa nacional de rutas	
NTMO	Oficial nacional de gestión del tránsito	
NWS	Servicio Meteorológico Nacional	
OAG	Guía oficial de las líneas aéreas	
ODP		Sistema de procesamiento de datos de control del tránsito aéreo oceánico

	ATCSCC	ATMC
OPSNET	Red de operaciones	
OTG		Generador de derrotas oceánicas
OTR		Ruta de transición oceánica
PACMARF*	Instalación militar de reservas de altitud en el Pacífico	Función militar de reservas de altitud en el Pacífico
PACOTS	Sistema organizado de derrotas del Pacífico	Sistema organizado de derrotas del Pacífico
PMTC	Centro de pruebas de misiles en el Pacífico	
PO	Plan de operaciones	
Pref Route	Ruta preferencial	
PT	Equipo de planificación	
RA	Aviso sobre rutas	
RAA	Aviso sobre aeropuerto remoto	
ROT	Tiempo de ocupación de pista	
SAA	Espacio aéreo de actividad especial	
SOP	Procedimiento operacional normalizado	
STMP	Programa especial de gestión del tránsito	
SUA	Espacio aéreo de uso especial	
SVRW	Condiciones meteorológicas severas	
SWAP	Programa para evitar condiciones meteorológicas severas	
TEC	Control de torre en ruta	
TELCON	Conferencia telefónica	
TFM	Gestión de afluencia del tránsito	
TIS	Sistema de información de tránsito	
TMC	Coordinador de gestión del tránsito	Coordinador de gestión del tránsito
TMCIC	Coordinador de gestión del tránsito a cargo	
TMI	Iniciativa de gestión del tránsito	
TMU	Dependencia de gestión del tránsito	Dependencia de gestión del tránsito
TSTM	Tormenta	
WSO	Oficina del servicio meteorológico	