



Cuestión 4

del Orden del día: **Revisión de los asuntos pendientes del ATM/CNS/SG, ATM/COMM, CNS/COMM y respectivos Grupos de Tarea, con el fin de tomarlos en consideración en el programa de trabajo del Subgrupo CNS/ATM**

IMPLEMENTACION DEL NUEVO FORMATO DEL PLAN DE VUELO (FPL) DE LA OACI

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN

La comunicación a los Estados AN13/2.1-08/50 del 25 de junio de 2008, anunció cambios significativos al formato del Plan de vuelo (FPL) de la OACI a través de la enmienda al PANS ATM, Doc 4444. Estos cambios deberían brindar una mejora notable al servicio y requerirán cambios mayores al sistema tanto a los usuarios del espacio aéreo como a los proveedores de servicio de navegación aérea (ANSP). Conforme al plan de implementación que se presenta en esta Nota de Estudio, los usuarios del espacio aéreo y los ANSPs deberán cumplir con la fecha de implementación del nuevo formato de FPL el 15 de noviembre de 2012 a nivel mundial.

Referencias:

- Comunicación a los Estados AN13/2.1-08/50 25 de junio de 2008; y
- Doc 4444, PANS-ATM.

<i>Objetivos Estratégicos</i>	<i>A – Seguridad operacional D - Eficiencia</i>
-----------------------------------	-----------------------------------------------------

1. Introducción

1.1 La comunicación a los Estados de la OACI AN13/2.1-08/50 se publicó el 25 de junio de 2008 enmendando la 15a edición del PANS-ATM, Doc 4444. Aunque el formato del FPL continuará siendo relativamente consistente con el que se utiliza en el presente, se requerirán numerosos cambios en las descripciones de campos utilizados en el formato del Plan de vuelo de la OACI.

1.2 La enmienda 1 al PANS-ATM (15a edición) se publicó 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), tomando en consideración a la vez la compatibilidad con los sistemas existentes, factores humanos, instrucción, costo y aspectos de transición. Con este fin el GREPECAS/15 adoptó la Conclusión 15/35 para la implantación del nuevo formato de plan de vuelo de la OACI.

2. **Análisis**

2.1 Considerando que la transición del presente formato de plan de vuelo y requerimientos relacionados al nuevo plan de vuelo puede presentar retos a los Estados y organizaciones involucrados en el procesamiento de planes de vuelo, la OACI elaboró material de orientación para facilitar la implementación de los cambios, que se incluye en el **Apéndice A** a esta nota de estudio. El objetivo primario del material de orientación es apoyar los esfuerzos mundiales de coordinación durante el periodo de transición.

2.2 Los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales deberían adoptar la estrategia de implementación y realizar los esfuerzos necesarios para garantizar la continuidad de las operaciones durante el período de transición, considerando que la información del plan de vuelo presentado es esencial para el sistema ATM. De igual manera deberían coordinar con la de las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI sus planes de implementación con suficiente anticipación a la fecha de entrada en vigor de manera que los usuarios del espacio aéreo y los ANSPs puedan coordinar y resolver cualquier cuestión operacional imprevista.

2.4 Como parte de la planificación de la implantación del nuevo formato de plan de vuelo en el **Apéndice B** de esta nota de estudio se presenta un documento de estrategia que contiene un análisis macro del impacto en los sistemas ATM automatizados o no, así como en los sistemas de comunicación de datos, tanto técnicos cuanto operacional en las Regiones CAR/SAM. De la misma forma el documento analiza el impacto operacional y establece criterios para la preparación durante la transición y pos transición, así como aspectos administrativos y aspectos financieros

2.5 Asimismo **Apéndice C** se presenta un plan de acción basado en enfoque basado en la performance que identifica fechas límite y partes individuales responsables para monitorear el avance a manera de lograr una implementación exitosa y coordinada del nuevo formato de plan de vuelo.

2.6 La reunión debería analizar y aprobar el documento de estrategia y el plan de acción basado en un enfoque de performance a efecto de que los mismos sean utilizados por los Estados /Territorios de la Regiones CAR/SAM para la elaboración de los planes nacionales para la implantación del nuevo formato de plan de vuelo.

2.7 Algunos Estados de las Regiones CAR/SAM ya han adoptado planes de acción para implantar el nuevo Formato FPL de la OACI; sin embargo, es necesario que todos los esfuerzos sean coordinados regional y mundialmente para lograr una implementación armoniosa de los nuevos requisitos en esta materia.

2.8 Una de las principales preocupaciones de los usuarios del espacio aéreo es el posible reto post-implementación después del 15 de noviembre de 2012, para aquellos Estados y proveedores que no puedan implementar en el tiempo límite y las consecuencias para ellos. Para garantizar la coordinación efectiva, los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales que aun no lo hayan hecho deberían nominar puntos de contacto (POC) que se convertirán en el enlace entre la OACI y los Estados/Territorios/ Organizaciones Internacionales para asuntos de implementación del FPL.

2.9 Adicionalmente, la OACI ha desarrollado un sitio web llamado Sistema de Rastreo de Implementación del Plan de vuelo presentado (FITS) donde se registrará el estado de implementación de las nuevas disposiciones en todas las regiones de información de vuelo (FIR). En este sitio web se publicará información relacionada con el tema y se incluirán asuntos relativos a la implementación los cuales estarán disponibles para que los puntos de contacto designados por los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales los expertos intercambien información en la materia. En el **Apéndice D** se incluye una lista de Estados y Territorios de las Regiones CAR/SAM agrupados por regiones de información de vuelo (FIRs) que la OACI ha elaborado para el FITS.

2.10 Para garantizar que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales lleven a cabo una transición homogénea y oportuna del ACTUAL al NUEVO formato FPL de la OACI, la Reunión debería apoyar el siguiente Conclusión.

**PROYECTO DE
CONCLUSIÓN 1/XX IMPLEMENTACIÓN DEL NUEVO FORMATO DE PLAN DE
VUELO EN LAS REGIONES CAR/SAM**

Que, considerando la importancia de la implementación de la enmienda 1 de la Décimo-quinta Edición del Doc 4444 cuya aplicación se prevé para el año 2012 los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR/SAM:

- a) desarrollen planes de acción, tomando en cuenta la estrategia regional y el plan de acción basado en un enfoque de performance que se incluye, respectivamente, como Apéndices B y C a esta nota de estudio, para la implementación armoniosa del nuevo formato de Plan de Vuelo de la OACI y los mensajes ATS relacionados;
- c) nominen a expertos que participen como puntos de contacto para coordinar con otros proveedores de servicios de navegación aérea de los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales de las regiones de información aérea (FIRs) adyacentes los asuntos de implementación de los mensajes ATS relacionados con la implementación del nuevo formato de plan de vuelo (FPL) de la OACI; y
- b) envíen la información de los puntos de contacto y los resultados de esta implementación a las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI más tardar el 30 de noviembre de 2011.

3. **Acción sugerida**

3.1 Se invita a la Reunión:

- a) tomar nota de la información presente en la nota;
- b) analizar el documento de estrategia y el plan de acción basado en un enfoque de performance que se presentan como Apéndices B y C de esta nota de estudio;
- c) examinar e y considerar la adopción del proyecto de conclusión del párrafo 2.10 de la sección 2 de esta nota de estudio; y
- d) analizar otros asuntos al respecto que la Reunión considere necesario.

APENDICE A

GUÍA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE INFORMACIÓN DE PLAN DE VUELO EN APOYO A LA ENMIENDA 1 AL PANS-ATM, DOC 4444, DÉCIMO QUINTA EDICIÓN

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Las guías aquí contenidas se proporcionan para asistir a los usuarios del espacio aéreo y a los Proveedores de Servicios de Navegación Aérea (ANSP) a implementar los cambios de planificación de vuelo incorporados por la Enmienda 1 a los Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea – Gestión del Tránsito Aéreo (PANS-ATM, Doc 4444), décimo quinta edición.

1.2. Esta guía no cambia ninguna disposición del Anexo 2 o PANS-ATM acerca de cómo completar y aceptar un plan de vuelo.

1.3. La OACI anunció los cambios el 25 de junio de 2008 en la Comunicación a los Estados 50/2008 y entrará en vigencia el 15 de noviembre de 2012.

1.4. Los cambios tienen repercusiones considerables en los sistemas de procesamientos de datos de vuelo de los ANSP. Se requieren cambios a los sistemas de procesamiento de datos de vuelo de los ANSP que verifican y aceptan planes de vuelo y mensajes relacionados, usan datos de plan de vuelo en pantallas para referencia de controladores, usan datos en la automatización de los ANSP y afectan la información que se comunica entre los ANSPs conforme progresa el vuelo. Por lo tanto, se debería hacer la preparación de los cambios con bastante anticipación al 15 de noviembre de 2012.

1.5. Los cambios también tienen repercusiones para los usuarios del espacio aéreo. Si se envía un plan de vuelo con contenido nuevo a un ANSP que aún no ha cambiado de manera que acepte el nuevo contenido, entonces es probable que alguna información se perderá, malinterpretará o causará un rechazo del plan de vuelo.

1.6. No se ha dado una fecha de comienzo para la implementación de los cambios, sin embargo, una de las razones de la Comunicación a los Estados de la OACI del 25 de junio de 2008 fue permitir a los receptores “empezar la actualización de sus sistemas de procesamiento de datos de planes de vuelo”. El periodo de transición para los cambios es por lo tanto del 25 de junio de 2008 hasta el 15 de noviembre de 2012.

1.7. Se reconoce que se implementarán cambios por parte de los usuarios del espacio aéreo y ANSP en cronogramas individuales debido a las necesidades individuales, sin embargo, ocurrirá cierta coordinación.

1.8. Es esencial para el éxito de esta implementación que todos los usuarios del espacio aéreo y ANSP tengan la capacidad de entregar y procesar información de vuelo en conformidad con la Enmienda 1 al PANS-ATM (Doc 4444) décimo quinta edición a más tardar el 15 de noviembre de 2012, ya que el procesamiento a través de los métodos presentes no se garantiza después de esa fecha

2. OBJETIVO

2.1. El propósito de la guía aquí contenida es apoyar un esfuerzo mundial coordinado durante el periodo de transición de manera que se logre una transición exitosa a más tardar en la fecha de entrada en vigor del 15 de noviembre de 2012.

3. **APLICABILIDAD**

3.1. Esta guía aplica a los usuarios del espacio aéreo, ANSPs y Grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG). Nótese que los servicios de plan de vuelo y organizaciones relacionadas involucradas en el procesamiento de planes de vuelo se consideran parte de la comunidad de usuarios del espacio aéreo y, como tales, están cubiertos por esta guía.

3.2. Este documento presenta guías que deberían considerarse al elaborar planes de implementación para esta Enmienda. La observancia de estas guías mitigará los riesgos relacionados con los retos técnicos inherentes durante el periodo de transición y asegurará que los usuarios sean capaces de cumplir con los requisitos de planificación de vuelo en lo que los ANSP individuales implementan los cambios.

3.3. Este documento entra en vigor inmediatamente y continúa hasta la implementación completa de la Enmienda 1 al PANS-ATM décimo quinta edición.

4. **ALCANCE**

4.1. Esta guía se limita a la transición al plan de vuelo y los cambios a los mensajes de los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) definidos en la Enmienda 1 al PANS-ATM décimo quinta edición, incluyendo el contenido del mensaje e instrucciones de entrega.

5. **ENTORNO DE LA PLANIFICACIÓN DE VUELO**

5.1. Para permitir que las consideraciones de performance del caso impulsen a usuarios individuales del espacio aéreo y cronogramas de implementación de los ANSP, el sistema ATM necesitará apoyar simultáneamente tanto la información como el contenido presente y nuevo del plan de vuelo por un periodo.

5.2. La enmienda 1 al PANS-ATM décimo quinta edición contiene cambios a la longitud y contenido de los ítems. Los cambios al contenido son:

- Cambiar la manera en cómo se comunican el **equipamiento y capacidades** de las aeronaves con el objeto de dar mayores detalles;
- Proporcionar medios adicionales para describir puntos de recorrido de rutas (específicamente marcación **de rumbo** y distancia entre puntos distintos a las ayudas a la navegación); y
- Permitir la especificación de la fecha de vuelo de manera normalizada.

5.3. El entorno existente de la planificación de vuelo apoya una variedad de medios de presentar planes de vuelo. Por ejemplo, los planes de vuelo pueden presentarse directamente por el usuario del espacio aéreo a cada ANSP individualmente o bien se pueden presentar los planes de vuelo por el usuario del espacio aéreo en un lugar y luego el sistema ATM distribuye el plan de vuelo. La enmienda 1 no cambia específicamente estas opciones; sin embargo, los medios de transitar a la Enmienda 1 pueden imponer algunos requisitos durante la transición.

5.4. El sistema ATM existente apoya una variedad de medios para que los ANSPs comuniquen los datos del plan de vuelo entre sistemas ANSP, por ejemplo el uso de mensajes de coordinación en los que la Enmienda 1 implica cambios de contenido.

6. GUÍAS DE IMPLEMENTACIÓN

6.1. ACTUAL se define como el plan de vuelo y formatos de Mensaje ATS actuales como se definen en la versión actual del PANS-ATM (Doc 4444) décimo quinta edición.

6.2. NUEVO se define como el plan de vuelo y formatos de Mensaje ATS como se especifican en la Enmienda 1 al PANS-ATM (Doc 4444) décimo quinta edición.

6.3. El período de transición es del 25 de junio de 2008 hasta la fecha de entrada en vigencia del 15 de noviembre de 2012.

6.4. Estas guías se han elaborado para facilitar el uso simultáneo tanto de los formatos ACTUALES como NUEVOS por el usuario del espacio aéreo y sistemas de procesamiento de datos de vuelo de los ANSP durante el periodo de transición.

6.5. **Guía 1:** Conforme cada ANSP haga la transición al contenido del NUEVO, es esencial que también apoye el contenido presente hasta la fecha de entrada en vigor del 15 de noviembre de 2012.

6.5.1. No hay requisito para que los ANSPs acepten y procesen el ACTUAL después de la fecha de entrada en vigor, a menos que así lo especifique la autoridad competente.

6.5.2. Esta guía se relaciona directamente con el entorno de transición en el cual un segmento de usuarios del espacio aéreo (y de ANSPs) no enmienden sus sistemas de planificación de vuelo hasta el final del periodo de transición.

6.6. **Guía 2:** Se alienta a los PIRG a planificar y publicar implementaciones regionales con la suficiente anticipación de la fecha de entrada en vigor de manera que los usuarios del espacio aéreo y ANSP puedan responder y resolver cualquier asunto operacional no previsto.

6.6.1. Se anticipa que la implementación ocurrirá de manera progresiva conforme cada PIRG trabaje con sus Estados/Organizaciones Internacionales miembros y usuarios del espacio aéreo para coordinar una transición regional previa al 15 de noviembre de 2012.

6.6.2. Los planes de transición deberían alentar que todos los ANSP hagan la transición al NUEVO en un período anterior al 15 de noviembre de 2012 para permitir a los usuarios del espacio aéreo un periodo de transición al NUEVO antes de la fecha de entrada en vigor.

6.6.3. Los Planes de transición deberían tomar en cuenta que el usuario del espacio aéreo puede no ser capaz de aprovechar las nuevas oportunidades brindadas por el contenido del NUEVO hasta que un ANSP haya hecho la transición. Incluso así, el uso del contenido del NUEVO puede restringirse en su aplicación si el vuelo aún involucra a ANSPs que aún no hayan hecho la transición.

6.7. **Guía 3:** Durante el periodo de transición y después de que un ANSP haya informado que puede aceptar los NUEVOS planes de vuelo, la determinación de presentar el contenido del NUEVO o el contenido del ACTUAL con ese ANSP estará a discreción del usuario del espacio aéreo.

6.7.1. Se espera que los usuarios del espacio aéreo tomarán la decisión sobre cuál formato presentar con base en las ganancias de performance que puedan lograrse a través de la capacidad de información en los ítems 10 y/o 18 del formato del NUEVO plan de vuelo.

6.7.2. Se pretende que todos los usuarios del espacio aéreo presentarán el NUEVO a partir de la fecha de entrada en vigor en adelante, ya que el uso del ACTUAL no se garantiza después de esa fecha.

Nota: Las siguientes guías sólo tienen aplicación en situaciones donde todos los ANSPs afectados por un vuelo no hayan hecho la transición al NUEVO.

6.8. **Guía 4:** Durante el periodo de transición cuando no todos los ANSP afectados por un vuelo hayan hecho la transición al NUEVO, el usuario del espacio aéreo debe asegurarse que se presente la información del plan de vuelo ACTUAL a los ANSP que no hayan hecho la transición.

6.8.1. Esto se puede lograr a través de la presentación por parte del usuario del espacio aéreo de solamente información del ACTUAL a todos los ANSPs (ya que los ANSPs que apoyen el NUEVO también apoyarán el ACTUAL durante la transición).

6.8.2. Los ANSP que usen el ACTUAL pueden malinterpretarlo, y pueden rechazar la información del plan de vuelo que se presente con más de 24 horas de anticipación al vuelo. Presentar con más de 24 horas de anticipación del vuelo no puede ser utilizado si uno o más ANSP afectados por un vuelo no han hecho la transición (a menos que se trate de aquellos ANSP que ya apoyan la presentación con más de 24 horas de anticipación del vuelo). Aunque los ANSPs que usan el NUEVO pudiesen aceptar el plan de vuelo, pueden no tener la capacidad de realizar la coordinación esencial con los ANSPs que usen el ACTUAL.

6.8.3. El usuario del espacio aéreo puede elegir presentar el NUEVO a ANSPs que hayan hecho la transición y el ACTUAL a ANSPs que no lo hayan hecho. Sin embargo, sin procedimientos de transiciones especiales, puede llegar a ocurrir una situación en la que la información del NUEVO sólo sería utilizable hasta el primer ANSP a lo largo de la ruta de vuelo que use el ACTUAL. Esto es debido a que el ANSP que use el NUEVO no será capaz de coordinar la información del NUEVO con ANSPs que usen el ACTUAL.

6.9. **Guía 5:** Para facilitar las decisiones del usuario sobre si presentar el ACTUAL, el NUEVO o una combinación del ACTUAL/NUEVO, la OACI conservará una base de datos de la información en el sitio web de la OACI relativa a la capacidad de cada ANSP de aceptar el ACTUAL o el NUEVO.

6.9.1. Esta información, que se hará disponible públicamente, es por añadidura a los métodos normales de comunicación entre un ANSP y sus usuarios del espacio aéreo.

6.9.2. Cada ANSP comunicará, a través del Estado y de las Oficinas Regionales de la OACI, su capacidad de aceptar el NUEVO a la OACI tan pronto como sea posible, de manera que la OACI pueda asegurar que se publique información completa y actualizada. Un ANSP que informe NUEVO significará que no sólo puede recibir y procesar la información nueva, sino también coordinar con los otros ANSP que hayan hecho la transición al NUEVO.

6.10. **Guía 6:** Durante el periodo de transición, los ANSPs que acepten el NEW pueden necesitar convertir la información de vuelo al formato del ACTUAL para coordinación con ANSPs adyacentes quienes no hayan hecho la transición.

6.10.1. Se sugiere encarecidamente para efectos de consistencia que todos los ANSPs utilicen la tabla de conversión que se incluye más adelante de manera que los usuarios del espacio aéreo y los ANSPs tengan un entendimiento común sobre cómo el NUEVO se convertirá al ACTUAL.

6.10.2. Los PIRGS, Estados y ANSPs deberían estar conscientes que se puede perder información de planificación valiosa durante el proceso de conversión, como se muestra en la tabla de conversión.

6.10.3. No hay intención de que el ACTUAL sea convertido al NUEVO durante el periodo de transición.

CONVERSIÓN DE LOS NUEVOS ÍTEMS 10 Y 18 A LOS ACTUALES

Se sugiere encarecidamente que todos los ANSP utilicen la siguiente tabla para convertir la información de vuelo del NUEVO de los ítems 10 y 18 al formato ACTUAL para efectos de coordinación con ANSP adyacentes que sólo acepten el ACTUAL.

- Se pueden elaborar acuerdos modificados entre ANSP sobre información del ítem 18 si la conversión causaría que el mensaje lo rechace un ANSP que sólo acepta ACTUALES.
- PRECAUCIÓN: Se perderá cierta capacidad de información durante la conversión.

	NUEVOS datos en estas columnas		Convierte datos al ACTUAL en estas columnas	
	Ítem 10	Ítem 18	Ítem 10	Ítem 18
Com-Nav	N		N	
	S		VOL	
	SF		S	
	A		Z	NAV/GBAS
	B		Z	NAV/LPV
	C		C	
	D		D	
	E1		J	DAT/
	E2		J	DAT/
	E3		J	DAT/
	F		F	
	G	NAV/	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/	R	
	T		T	
	U		U	
	V		V	

Com-Nav	NUEVOS datos en estas columnas		Convierte datos al ACTUAL en estas columnas	
	Ítem 10	Ítem 18	Ítem 10	Ítem 18
	W		When prescribed by ATS	
	X		When prescribed by ATS	
	Y		When prescribed by ATS	
	Z	COM/NAV/DAT	Z	COM/ NAV
Vigilancia	N		N	
	A		A	
	C		C	
	E			
	H		S	
	I		I	
	L		S	
	P		P	
	S		S	
	X		X	
	B1			
	B2			
	U1			
	U2			
	V1			
	V2			
	D1		D	
	G1		D	

APENDICE B**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**

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	10

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 N° 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 tránsito 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 todos 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

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.

Tales planes deben ser presentados para la SAM/IG/5.

La Oficinas Regionales CAR/SAM de la OACI hará 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, sería del 18 del julio del 2011 hasta el 15 del noviembre del 2012.

Sin embargo, se insta a los Estados a tener implementado el NUEVO formato entre 18 del julio del 2011 y 20 del julio 2012, así como a no utilizar este NUEVO formato antes del período de transición.

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.

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.

La coordinación de la implementación hará reuniones periódicas de evaluación de los planes, que culminan con la reunión de decisión para inicio de la transición, a realizarse el 15 de junio de 2011.

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;
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.

APENDICE C

8. IMPLEMENTACIÓN DEL NUEVO FORMATO DE PLAN DE VUELO PRESENTADO				
Beneficios				
Eficiencia	<ul style="list-style-type: none"> • Eficiencia operacional mejorada; • capacidad de espacio aéreo ampliada; • implementación mejorada a nivel rentabilidad. 			
Seguridad operacional	<ul style="list-style-type: none"> • Gestión de la seguridad operacional mejorada 			
<i>Estrategia Corto Plazo (2012)</i>				
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.	Abril 2010	GREPECAS	Válida
	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.	1/10/2009-30/6/2010	Estados, Territorios, Org. Int.	Válida
	e) Ensayos de conducta entre sistemas con capacidad de procesamiento del NUEVO Plan de vuelo.	1/1/2010-30/12/2010	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: <ul style="list-style-type: none"> • 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	30/10/2011-30/5/2012	GREPECAS	Válida
	i) Evaluación de las acciones de transición y hacer ajustes.	1/6/2012-30/9/2012	Estados, Territorios, Org. Int.	Válida
	j) realizar el plan de transición.	15/11/2012	Estados, Territorios, Org. Int.	Válida
	k) monitorear las actividades de transición.	1/10/2009-1/12/2012	ICAO	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.			

Sistema de Rastreo de Impementacion del Plan de Vuelo/
Flight Plan Implementation Tracking System (FITS)

Contracting State	Region	POC	Action Plan
Antigua and Barbuda	NACC		
Bahamas	NACC		
Barbados	NACC		
Belize	NACC		
Canada	NACC		
Costa Rica	NACC		
Cuba	NACC		
Dominican Republic	NACC		
El Salvador	NACC		
Grenada	NACC		
Guatemala	NACC		
Haiti	NACC		
Honduras	NACC		
Jamaica	NACC		
Mexico	NACC		
Nicaragua	NACC		
Saint Kitts and Nevis	NACC		
Saint Lucia Saint Vincent and the Grenadines	NACC		
Trinidad and Tobago	NACC		
United States	NACC		
Argentina	SAM		
Bolivia	SAM		
Brazil	SAM		
Chile	SAM		
Colombia	SAM		
Ecuador	SAM		
Guyana	SAM		
Panama	SAM		
Paraguay	SAM		
Peru	SAM		
Suriname	SAM		
Uruguay	SAM		
Venezuela	SAM		