



Organización de Aviación Civil Internacional

GRUPO REGIONAL DE PLANIFICACIÓN Y EJECUCIÓN CAR/SAM (GREPECAS)

Primera Reunión del Subgrupo de Comunicaciones, Navegación y Vigilancia / Gestión de Tránsito Aéreo (CNS/ATM/SG/1)

(Lima, Perú, 15 al 19 de marzo de 2010)

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

**Propuesta de Estrategia Interregional para la Implantación de la Enmienda 1 de los PANS-ATM
15ª Edición**

(Presentada por Estados Unidos)

RESUMEN

La Administración Federal de Aviación (FAA) está trabajando en un Enfoque de Transición por Fases para ser utilizado entre las regiones a nivel mundial durante la implantación de la Enmienda 1 de los *Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea — Gestión del Tránsito Aéreo, Décimo Quinta Edición* (PANS-ATM, DOC 4444). Un enfoque armonizado, de conformidad con los actuales esfuerzos regionales de la OACI, garantizaría la compatibilidad y continuidad de los sistemas de presentación de los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) y de los usuarios del espacio aéreo durante el período de transición.

Objetivos Estratégicos de la OACI:

*A - Seguridad Operacional
D - Eficiencia*

1. Introducción

1.1 En junio de 2008, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) emitió la Enmienda 1 de los PANS-ATM, DOC 4444, para su implantación a partir del 15 de noviembre de 2012. Los cambios indicados en la Enmienda 1 afectan el modelo de formulario de plan de vuelo de la OACI, y los mensajes y procedimientos asociados de los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS).

1.2 Varias de las Regiones de la OACI han establecido grupos de tarea (TF) para elaborar planes de transición de conformidad con la orientación emitida por la OACI en 2009. Idealmente, los planes e iniciativas del TF deberían ser objeto de una amplia coordinación entre los Estados y los ANSP, a fin de armonizar fechas y procedimientos. Estos esfuerzos facilitarían enormemente la transición para los usuarios de la aviación a nivel mundial. Un resumen de las conclusiones e inquietudes de estas reuniones del TF aparece en el Apéndice 1.

1.3 El Grupo de Tarea de la Región Asia/Pacífico sobre Implantación del Plan de Vuelo y Mensajes ATS de la OACI (FPL&AM/TF) ha adoptado un Enfoque de Transición por Fases para la implantación de la Enmienda 1 de los PANS-ATM, DOC 4444, 15ª Edición. El enfoque define períodos para el envío del soporte lógico, pruebas internas realizadas por el ANSP, pruebas entre los ANSP y pruebas externas realizadas por los usuarios.

1.4 La FAA espera que el GREPECAS adopte una estrategia de transición que esté en armonía con el Enfoque de Transición por Fases y las fechas, de manera que diversas Regiones de la OACI y sus usuarios a nivel mundial puedan hacer planes para las mismas fechas.

2. Terminología

2.1 Los siguientes términos son utilizados de acuerdo con las siguientes definiciones:

2.1.1 Fecha de entrada en vigencia – 15 de noviembre de 2012; fecha en que entra en vigor la Enmienda 1 del DOC 4444, 15ª Edición.

2.1.2 ACTUALES – Los formatos de planificación de vuelo y mensajes ATS de la OACI actualmente utilizados según lo especificado en el Doc 4444, 15ª Edición.

2.1.3 NUEVOS – Los formatos de planificación de vuelo y mensajes ATS de la OACI especificados en la Enmienda 1 del Doc 4444, 15ª Edición.

3. Antecedentes

3.1 Durante la reunión FPL&AM/TF/2, la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) informó que, considerando la actual incertidumbre a nivel mundial acerca de los niveles de preparación para la transición, la posición de IATA era que todas las líneas aéreas harían la transición a los NUEVOS en la fecha de entrada en vigencia del 15 de noviembre de 2012.

3.2 La reunión expresó su profunda preocupación por la posibilidad de que una gran cantidad de explotadores empiece a presentar los NUEVOS el mismo día, generando así un gran riesgo para la aviación mundial. La reunión FPL&AM/TF/2 consideró que la fecha del 15 de noviembre de 2012, como la fecha fijada para la transición a nivel mundial, no permitiría probar debidamente las interfaces entre los sistemas de las líneas aéreas y de los ANSP, y pondría en riesgo el éxito de la transición.

3.3 Se desarrolló un enfoque que establecía una transición anticipada de los ANSP regionales, seguida por un período en que los usuarios del espacio aéreo y los proveedores de tercera parte podrían probar e implantar los cambios en sus sistemas de planificación de vuelo. Esto permitiría a los ANSP hacer pruebas entre sí antes de establecer la interfaz con los sistemas de los presentadores, y permitiría a los usuarios probar e implantar sus cambios con sistemas ANSP estables. Este enfoque también mitigaría muchos de los riesgos asociados con una transición mundial a los NUEVOS en el mismo día, sin contar con la oportunidad de hacer pruebas entre los sistemas conectados en interfaz.

3.4 La reunión FPL&AM/TF/2 adoptó una estrategia de transición por fases, la cual define un período de transición entre el 1º de enero de 2012 y el 15 de noviembre de 2012, como sigue:

- **Fase 1 (1º de enero -- 31 de marzo de 2012)** - Entrega del soporte lógico y pruebas internas por parte de los ANSP.
 - Durante este período, el soporte lógico de los sistemas de los ANSP será actualizado y probado para verificar que soportan los NUEVOS formatos de mensajes, a la vez que siguen dando apoyo los ACTUALES.
- **Fase 2 (1º de abril - 30 de junio de 2012)** - Pruebas externas e implantación por parte de los ANSP.
 - Durante este período, los sistemas serán sometidos a prueba con otros ANSP con los que se tiene establecido una interfaz, a fin de verificar las interfaces, la funcionalidad y las tablas de conversión (NUEVOS a ACTUALES).

- **Fase 3 (1º de julio - 15 de noviembre de 2012)** - Pruebas e implantación por parte de los usuarios del espacio aéreo.
 - Durante este período, los sistemas de los usuarios del espacio aéreo y de los proveedores de tercera parte serán sometidos a prueba con los sistemas de los ANSP, y se inicia la presentación de los NUEVOS por parte de los usuarios.

3.5 Reconociendo la complejidad y la cantidad de sistemas automatizados involucrados, la FAA tiene proyectado entregar soporte lógico de prueba en múltiples sistemas, con antelación a la Fase 1. Asimismo, parte de las pruebas de los usuarios se realizará antes de la Fase 3. Esta programación acelerada de la FAA no está en conflicto con el enfoque adoptado por el FPL&AM/TF, sino, más bien, permite un cumplimiento anticipado con las fases especificadas.

4. **Discusión**

4.1 El oportuno desarrollo y publicación de una estrategia de transición interregional es de suma importancia para reducir las incertidumbres e inconsistencias entre las Regiones y los ANSP que podrían afectar la capacidad de los usuarios del espacio aéreo para planificar, probar e implantar los cambios requeridos en los sistemas. Una estrategia de transición interregional ofrecería un marco estable y predecible en el cual los explotadores podrían apoyar sus cambios de soporte lógico, cronogramas, procedimientos operacionales e instrucción durante la transición a los NUEVOS formatos y procedimientos. Esto resulta de especial importancia para los explotadores que, en forma rutinaria, presentan rutas extensas que penetran múltiples Regiones de la OACI.

4.2 Los Estados y los ANSP deberían tratar de apoyar tanto los ACTUALES como los NUEVOS formatos de mensaje durante un período de transición mínimo previo a la fecha de entrada en vigencia, a fin de permitir pruebas entre instalaciones y pruebas con los explotadores. Este procedimiento mitigaría los riesgos para los usuarios del espacio aéreo y los ANSP adyacentes, brindando la oportunidad de presentar y analizar los planes de vuelo y los mensajes asociados, permitiendo al mismo tiempo retornar a los formatos y procedimientos ACTUALES en forma rápida y con un impacto operacional mínimo.

4.3 Se debería alentar a los usuarios del espacio aéreo y presentadores de planes de vuelo a que hagan pruebas con los ANSP y empiecen a presentar el NUEVO formato a la brevedad posible. Una transición por etapas permitiría la identificación de problemas de interpretación y errores de formateo y su rápida solución a nivel individual, en vez del escenario con una sola fecha de implantación, donde múltiples sistemas podrían verse afectados en forma simultánea. Se debería persuadir a los usuarios a que adopten una amplia gama de fechas de implantación, ya que esto mitigaría los riesgos para los sistemas de los ANSP, generados por la propuesta adopción de una sola fecha de corte.

5. **Conclusión**

5.1 Estados Unidos, trabajando con otros Estados y ANSP en diversos grupos de tarea regionales de la OACI, intenta armonizar un Enfoque de Transición por Fases que sirva de base para una estrategia de transición interregional, a ser utilizada a nivel mundial. Este enfoque se somete a consideración del GREPECAS para su adopción, a fin de facilitar sustancialmente la implantación de la Enmienda 1 de los PANS-ATM, Doc 4444, 15ª edición, por parte de los Estados, ANSP y los usuarios de la aviación a nivel mundial.

6. **Acciones**

6.1 Se invita a los miembros a:

- a) considerar los beneficios de una Estrategia de Transición Interregional armonizada con los ANSP a nivel mundial; y
- b) adoptar la Estrategia de Transición por Fases que se presenta en esta nota.

Apéndice 1

Resumen de las Reuniones Regionales de los Grupos de Tarea

1. Grupo de Tarea de la Región Asia/Pacífico sobre la Implantación del Plan de Vuelo y Mensajes ATS de la OACI (FPL&AM/TF)

1.1 **Estrategia de Transición:** La Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) tiene inquietudes con respecto a la incertidumbre mundial en cuanto al nivel de preparación para la transición. En consecuencia, su posición fue que todas las líneas aéreas harían la transición a los NUEVOS en la fecha de entrada en vigencia del 15 de noviembre de 2012.

1.1.1 La reunión expresó una fuerte preocupación ante la posibilidad que una gran cantidad de explotadores empiece a presentar los NUEVOS en la misma fecha, generando así un gran riesgo para la aviación mundial. La reunión FPL&AM/TF/2 consideró que el establecer el 15 de noviembre de 2012 como fecha fija para la transición no permitiría probar adecuadamente las interfaces entre los sistemas de las líneas aéreas y de los ANSP, y representaría un riesgo crítico para el éxito de la transición.

1.1.2 Se desarrolló un enfoque alternativo. Este enfoque permitiría una transición anticipada de los ANSP regionales, seguida por un período en el que los usuarios y proveedores de tercera parte podrían someter a prueba e implantar los cambios en sus sistemas de planificación de vuelo. Esto les permite a los ANSP hacer pruebas entre sí, antes de establecer la interfaz con los sistemas de los presentadores de planes, y permite a los usuarios probar e implantar sus cambios con sistemas ANSP estables. Este enfoque mitiga muchos de los riesgos asociados con una transición mundial a los NUEVOS en la misma fecha, sin tener la oportunidad de hacer pruebas entre los sistemas conectados en interfaz.

1.1.3 La reunión FPL&AM/TF/2 adoptó una Estrategia de Transición por Fases, en la que se define un período de transición del 1º de enero de 2012 al 15 de noviembre de 2012, de la siguiente manera:

- Fase 1 (1º de enero al 31 de marzo de 2012) - Envío del soporte lógico y pruebas internas por parte de los ANSP.
- Fase 2 (1º de abril al 30 de junio de 2012) - Pruebas externas e implantación por parte de los ANSP
- Fase 3 (1º de julio al 15 de noviembre de 2012) - Pruebas e implantación por parte de los usuarios del espacio aéreo.

1.2 **Orientación para la codificación:** El FPL&AM/TF elaboró guías para la codificación del soporte lógico, para su uso por parte de los Estados y ANSP de las Regiones Asia/Pacífico (APAC) en la codificación de los cambios necesarios para implantar la Enmienda 1. La guía incluye la verificación de la validez de los Planes de Vuelo presentados (FPL) y de los mensajes de servicio del ATS para asegurarse que hayan sido verificados, inspeccionados y cursados en forma intacta por cada ANSP a lo largo de la ruta de vuelo. La actual versión en borrador del *Material de Orientación para la Implantación de la Enmienda 1 de la 15ª Edición de los Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea - Gestión del Tránsito Aéreo (PANS-ATM, Doc 4444)* aparece en el Apéndice 2.

1.2.1 La orientación incluye una **Tabla de Conversión de los NUEVOS a los ACTUALES**, que se sustenta en el trabajo reiterativo de los grupos de tarea APAC y EUR, y en las discusiones bilaterales entre Estados Unidos y Canadá y México, respectivamente. La tabla actualizada apoya la meta de desarrollar un enfoque común de conversión que sea coherente y aceptable para todos los ANSP, y aparece en la Sección 6 del Apéndice 2.

1.2.2 Se creó un Grupo de Trabajo sobre Parámetros FPL para el desarrollo de guías sobre el tamaño del campo FPL y el ordenamiento de las entradas en los diversos campos, para su incorporación en el Material de Orientación APAC.

1.3 **La DOF y la presentación con 120 horas de anticipación:** La reunión FPL&AM/TF/2 adoptó “un enfoque regional que no requiere el procesamiento de planes de vuelo con más de 24 horas de anticipación a la EOBT durante el período de transición declarado...” con el fin de mitigar los problemas de transición asociados con la DOF y reducir los mensajes de modificación superfluos. El enfoque se basó en el posible impacto que podría tener en los ANSP vecinos en caso que un ANSP ‘isla’ acepte una presentación con una anticipación de 120 horas, especialmente en relación a AIDC (comunicaciones de datos entre instalaciones ATS).

1.3.1 El uso de la DOF y la presentación con 120 horas de anticipación serán reconsiderados por los Estados luego de la implantación en noviembre de 2012, para su inclusión en los nuevos sistemas que sean adquiridos y puestos en servicio.

1.4 **Seminario:** El día anterior a la reunión FPL&AM/TF2, se realizó un seminario sobre la implantación del NUEVO plan de vuelo de la OACI. Los participantes recibieron copias de la presentación y herramientas desarrolladas por los Estados y los ANSP para ayudar en el análisis del impacto de los cambios generados por la Enmienda 1.

1.5 **Informes:** Los informes de las reuniones FPL&AM/TF, los documentos y la orientación, incluyendo los materiales presentados en el seminario, pueden ser encontrados en los siguientes URL:

FPL&AM/TF/1: http://www.bangkok.icao.int/meetings/2009/fpl_amtf1/index.html.

FPL&AM/TF/2: http://www.bangkok.icao.int/meetings/2009/fpl_amtf2/index.html.

2. Reunión del Grupo de Tarea 2012 de EUROCONTROL (2012 FPL TF)

2.1 La reunión 2012 FPL TF/1 de EUROCONTROL se realizó en septiembre de 2009 en Bruselas, Bélgica; la reunión 2012 FPL TF/2 se realizó en febrero de 2010. A continuación, se presenta un resumen de las conclusiones e inquietudes.

2.2 **Planes de transición:** La mayor parte de los participantes indicó que esperaban estar preparados para la fecha de implantación; no obstante, algunos no desean hacer los cambios del 2012 FPL ya que planean actualizar sus sistemas de procesamiento de datos de vuelo durante el período 2013/2014.

2.3 **Tabla de conversión:** Debido a las circunstancias indicadas en el acápite 2.2 anterior, EUROCONTROL seguirá apoyando la función de conversión más allá de la fecha de implantación. La reunión 2012 FPL TF/2 presentó modificaciones adicionales a la tabla de conversión que aparece en el Apéndice 2. No se ha llegado a un acuerdo con respecto a estos cambios.

2.4 **La DOF y la presentación con 120 horas de anticipación:** Debido a las complicaciones para la recuperación de datos del FPL en caso de una actualización del conjunto de datos o un cambio en el sistema, algunos ANSP europeos no desean recibir FPL con más de 24 horas de anticipación; otros ya lo permiten.

3. Grupo de tarea bilateral entre Estados Unidos de Norteamérica (FAA) y NAV CANADA

3.1 Una reunión inicial entre la FAA y NAV CANADA se realizó en septiembre de 2009 en Ottawa, Canadá. Las teleconferencias mensuales del TF se iniciaron en enero. El TF está trabajando en una estrategia armonizada para la implantación y conversión, basada en el Enfoque de Transición por Fases y fechas del FPL&AM/TF. El TF continúa con la revisión y discusión del trabajo realizado por otras reuniones del TF.

4. Grupo de tarea bilateral entre Estados Unidos de Norteamérica (FAA) y SENEAM (México)

4.1 Una reunión inicial entre la FAA y SENEAM se realizó en octubre de 2009 en Ciudad de México, México. La FAA informó a SENEAM acerca de los resultados de las reuniones de los TF EUR y APAC y sobre los proyectos de planes de implantación de Estados Unidos. Las teleconferencias bimensuales del TF se iniciaron en marzo de 2010 con el fin de desarrollar una estrategia de implantación armonizada. La FAA proyecta someter a consideración y aprobación del SENEAM el Enfoque de Transición por Fases del FPL&AM/TF, el cual incluye fechas y una tabla de conversión.

5. Otras actividades regionales

5.1 La FAA elaboró una nota informativa sobre las actividades del TF, la cual fue presentada a la primera reunión del Grupo de Estudio sobre el Nuevo Formato de Plan de Vuelo de la OACI (INFPL SG/1) en El Cairo, Egipto, en febrero de 2010.

5.2 La FAA planea presentar una nota informativa actualizada a la tercera reunión del Grupo Directivo sobre Espacio Aéreo Trans-Regional y Sistemas ATM de Apoyo (TRASAS/3) en París, Francia, siempre y cuando se reprogramme durante 2010.

6. Otras actividades de la FAA

6.1 La FAA ha creado un equipo que se reúne mensualmente para planificar todos los aspectos de la transición de la FAA a los NUEVOS. La implantación afecta directamente a cuatro (4) sistemas de la FAA y varios sistemas contratados de la FAA para recibir los FPL.

6.2 La FAA brinda orientación a quienes hacen presentaciones, a través de: www.faa.gov/ato?k=fpl. El portal incluye información sobre la implantación de la Enmienda 1 por parte de la FAA (“Información General” y luego “OACI 2012”) y sobre las teleconferencias mensuales en las que se discute temas relacionados con la presentación de planes de vuelo con la comunidad de usuarios (“Información General” y luego “Teleconferencias de los Presentadores de Planes de Vuelo (FPF)”).

6.3 La FAA ha elaborado material informativo que brinda una visión panorámica de la orientación de la OACI y de los cambios introducidos por la Enmienda 1. Estos materiales fueron distribuidos en el seminario realizado durante la reunión FPL&AM TF/2 y están disponibles a través del enlace indicado en la Sección 3.6 anterior, o pueden ser solicitados a través de diane.bodenhamer@faa.gov.

- - - - -

Appendix 2 (*Available in English only*) / Apéndice 2 (*Disponibile únicamente en inglés*)

ORGANIZACIÓN DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL
OFICINA ASIA/PAC



BORRADOR

**Material de Orientación de las Regiones Asia/Pacífico para la Implantación
de la Enmienda 1 de la 15ª Edición de los
*Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea – Gestión del
Tránsito Aéreo*
(PANS-ATM, Doc 4444)**

Borrador de la Versión 0.1 – 19 de noviembre de 2009

**EMITIDO POR LA OFICINA REGIONAL DE ASIA/PACIFICO DE LA OACI EN
BANGKOK**

INDICE

Indice	i
1. Antecedentes	1
2. Terminología	1
3. Período de transición e implantación por fases	2
4. DOF - Presentación del FPL con cinco días (120 horas) de anticipación	2
5. Consideraciones sobre la codificación del soporte lógico	3
6. Conversión del NUEVO formato al formato ACTUAL	7
7. Distinción entre el formato NUEVO y el formato ACTUAL	12
8. Mensajes ATS	13
Apéndices	
Apéndice A: Estrategia Regional de Implantación Interina (APANPIRG)	A-1
Apéndice B: Propuesta de Enmienda a la Estrategia Regional de Implantación (FPL&AM/TF/2)	B-1

[NOTA: Los Apéndices A y B de este documento no están incluidos en CNS WP]

**MATERIAL DE ORIENTACION PARA LAS REGIONES ASIA/PACIFICO SOBRE LA
IMPLANTACION DE LA ENMIENDA 1 DE LA 15ª EDICION DE LOS
PROCEDIMIENTOS PARA LOS SERVICIOS DE NAVEGACION AEREA - GESTION DEL
TRANSITO AEREO
(PANS-ATM, Doc 4444)**

1. Antecedentes

1.1 A fin de garantizar una implantación armonizada de las disposiciones contenidas en la Enmienda 1 de la 15ª Edición de los PANS-ATM relacionadas con los cambios integrales a los formatos de Plan de Vuelo y Mensajes ATS asociados de la OACI, este material de orientación para las Regiones Asia/Pacífico ha sido elaborado por el Grupo de Tarea ASIA/PAC sobre Planes de Vuelo y Mensajes ATS de la OACI (FPL&AM/TF), del APANPIRG. Este material seguirá desarrollándose durante 2010 y será presentado a la reunión APANPIRG/21 en septiembre de 2010 para su adopción formal.

1.2 Se alienta a los Estados de la Región Asia/Pacífico (APAC) y a los proveedores de servicios de navegación (ANSPs) a que utilicen este material como guía general para la implantación de los nuevos formatos de plan de vuelo y mensajes ATS requeridos por la Enmienda 1 de los PANS-ATM, válidos a partir del 15 de diciembre de 2012. Se espera que el material sea de ayuda específica al momento de codificar los cambios necesarios en el soporte lógico de los sistemas de automatización para apoyar los cambios en los formatos de plan de vuelo y mensajes ATS.

1.3 El FPL&AM/TF considera que es de suma importancia verificar la validez de los Planes de Vuelo Presentados (FPL) y los Mensajes del Servicio de Tránsito Aéreo (ATS) presentados ante y entre todos los Estados de Asia/Pacífico y los ANSP, y también, asegurarse que los Planes de Vuelo Actualizados (CPL) y otros mensajes intercambiados entre los Estados y los ANSP estén formateados y sean manejados de igual manera. Así, los usuarios/presentadores tienen la seguridad que los FPL y los mensajes asociados son verificados con el mismo nivel de escrutinio, sin importar dónde se origine el vuelo. Asimismo, tienen la seguridad que la información crítica sobre los datos de vuelo son cursados intactos a cada Estado y ANSP de las Regiones Asia/Pacífico a lo largo de la ruta de vuelo.

2. Terminología

2.1 De conformidad con los documentos de orientación de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para la transición, la siguiente terminología es utilizada en este material de orientación:

- Formato **ACTUAL** se define como los formatos de planificación de vuelo y mensajes ATS de la OACI actualmente utilizados según lo especificado en el Doc 4444, 15ª Edición.
- Formato **NUEVO** se define como los formatos de planificación de vuelo y mensajes ATS de la OACI especificados en la Enmienda 1 del Doc 4444, 15ª Edición.
- **Fecha de entrada en vigencia** es el 15 de noviembre de 2012, fecha en que entra en vigor la Enmienda 1 de los PANS-ATM (Doc 4444).

3. Período de transición e implantación por fases

3.1 El FPL&AM/TF considera que la aplicación de una estrategia de implantación por la cual todos los usuarios cambian al NUEVO formato el mismo día (es decir, en la fecha de entrada en vigencia) tendría un impacto inimaginable sobre los sistemas de los ANSP, con un verdadero riesgo de falla en los sistemas de automatización. En ese sentido, se espera que el análisis de casos de seguridad operacional realizado por los ANSP antes de la implantación permita identificar este escenario de implantación como un peligro de seguridad operacional que requiere una efectiva mitigación.

3.2 Según los arreglos acordados por el FPL&AM/TF para la aplicación escalonada en la Región Asia/Pacífico, primero, los ANSP implantarían el NUEVO formato (manteniendo, al mismo tiempo, la capacidad ACTUAL), y, luego, los usuarios harían el cambio escalonado a la capacidad NUEVA.

3.3 El período de transición se define como el período de transición declarado para la Región Asia/Pacífico, del 1° de enero de 2012 al 15 de noviembre de 2012, tal como se describe en la versión actualizada de la *Estrategia para la Implantación del NUEVO formato de plan de vuelo y mensajes ATS asociados de la OACI* de la Región Asia/Pacífico, propuesta por la reunión FPL&AM/TF/2 (noviembre de 2009), constituida por las siguientes fases:

- **Fase 1** - Entrega del soporte lógico y pruebas internas por parte de los ANSP
 - 1° de enero a 31 de marzo de 2012,
- **Fase 2** - Pruebas externas e implantación por parte de los ANSP
 - 1° de abril al 30 de junio de 2012, y
- **Fase 3** - Pruebas e implantación por parte de los usuarios del espacio aéreo
 - 1° de julio al 15 de noviembre de 2012

3.4 De acuerdo con el enfoque escalonado, los Estados no implantarán la NUEVA capacidad antes que los ANSP inicien el período de pruebas externas e implantación el 1° de abril de 2012 y, en la medida de lo posible, concluirían la implantación de la NUEVA capacidad antes que finalice el período de pruebas externas e implantación por parte de los ANSP, el 30 de junio de 2012. Luego, los usuarios del espacio aéreo serían invitados, mediante AIC ó NOTAM, a que inicien las pruebas con los ANSPs a partir del 1° de julio de 2012. Es importante observar que se alentaría a los ANSPs y a los usuarios a que coordinen las metodologías de implantación apropiadas a fin de garantizar una migración escalonada de los usuarios del espacio aéreo a los NUEVOS durante el período de prueba e implantación por parte de los usuarios del espacio aéreo (es decir, del 1° de julio al 15 de noviembre de 2012).

4. DOF - Presentación del FPL con cinco días (120 horas) de anticipación

4.1 Las disposiciones de la Enmienda 1 permiten la presentación de planes de vuelo hasta cinco días (120 horas) antes de la Hora Prevista de Fuera Calzos (EOBT) para el vuelo, un cambio significativo con respecto al requisito de 24 horas en las actuales disposiciones.

4.2 La actual experiencia en la Región Asia/Pacífico con la presentación de los FPL con bastante anticipación a la EOBT (dentro de la actual ventana de 24 horas) es que esta práctica precipita una gran cantidad de mensajes CHG conforme los explotadores cambian de tipo de aeronave o de número de cola en el mismo tipo pero con equipamiento diferente, o varían la ETD, o una variedad de otras modificaciones con respecto a lo presentado originalmente. Conforme cambian las condiciones meteorológicas después de haber presentado el FPL, también se realizan cambios de ruta y cambios de altitud, lo cual también requiere mensajes de modificación. En general, la actual ventana de 24 horas genera una cantidad significativa de tráfico de mensajes que, aparentemente, no

aporta valor al explotador de la aeronave y aumenta la complejidad para las muchas dependencias ATS a lo largo de la trayectoria de vuelo que deben procesar los mensajes de modificación adicionales. Para solucionar este problema, un Estado de la Región Asia/Pacífico ya ha publicado una restricción en el AIP según la cual no se acepta planes de vuelo con más de 8 horas de anticipación a la EOBT.

4.3 Se anticipa que la ampliación del período de presentación, de 24 horas a 120 horas, agravará estos efectos, especialmente con respecto a los factores meteorológicos, conforme resulte necesario hacer cambios al plan de vuelo en respuesta a los informes meteorológicos actualizados recibidos dentro del período de 5 días previos a la salida.

4.4 Los estudios realizados por el FPL&AM/TF no han podido identificar las circunstancias operacionales en la Región Asia/Pacífico que requerirían la presentación de los FPL con una anticipación de más de 24 horas para cumplir con las necesidades a mediano plazo de los Estados. IATA informa acerca de una situación similar con los explotadores de Asia/Pacífico.

4.5 Las discusiones durante la reunión FPL&AM/TF/2 resaltaron las dificultades que están experimentando muchos Estados en términos de financiamiento de la aviación civil. En el caso de la disposición sobre la presentación del FPL con 120 horas de anticipación, ha sido difícil para los Estados justificar la introducción de cambios a una serie de sistemas heredados en un Estado, cuando no parece haber un evidente requisito operacional que impulse el cambio. Obviamente, los Estados incluirían estos cambios en las especificaciones de los nuevos sistemas que adquieran, pero, a falta de una evidente necesidad operacional, la justificación de una modificación en los Estados ASIA/PAC no parece muy sólida.

4.6 Sin embargo, algunos Estados ya cuentan con cierta capacidad para la DOF, aunque aún inhabilitada en sus sistemas. En estos casos, si el impacto financiero fuera menor, sería lógico que los ANSP adoptaran la capacidad de presentación de 120 horas. Asimismo, es posible que algunos Estados prefieran una modificación de la DOF en los sistemas heredados a tiempo para la implantación de noviembre de 2012. Sin embargo, se debería considerar el impacto potencial de la implantación de un espacio aéreo “isla” que acepta presentaciones con 120 horas de anticipación, sobre los espacios aéreos vecinos que no aceptan la presentación de 120 horas, especialmente en relación a la configuración AIDC.

4.8 A la luz de los problemas actualmente relacionados con la presentación anticipada de 5 días (120 horas), incluyendo las dificultades del caso de negocios, el FPL&AM/TF no apoya la obligatoriedad para todos los Estados ASIA/PAC de cumplir con la disposición de presentación anticipada de 120 horas a partir del 15 de noviembre de 2012. Consecuentemente, se ha propuesto al APANPIRG la posición adoptada en la estrategia regional de implantación interina de Asia/Pacífico (ver el Apéndice A), en la que se cambia el enunciado “..considerare una restricción ...” a “...adopte un enfoque regional que no requiera el procesamiento de planes de vuelo con más de 24 horas antes de la EOBT durante el período de transición declarado ...”.

4.9 Se espera que esto mitigue los problemas de transición asociados con los asuntos DOF y reduzca la transmisión de mensajes de modificación superfluos y la carga asociada en los sistemas de mensajes. Los Estados analizarán ulteriormente las complejidades de la DOF después de la implantación de noviembre de 2012 y, en todo caso, serían incorporadas en los nuevos sistemas en cuanto éstos sean especificados, adquiridos y puestos en funcionamiento.

5. Consideraciones sobre codificación del soporte lógico

La fecha de vuelo (DOF) y la presentación anticipada

5.1 En la Enmienda 1, el uso de un indicador de DOF en el Item 18 va acompañado por la capacidad de presentar el NUEVO formato hasta con 120 horas de anticipación. Como es probable que no todos los ANSP implantarán el requisito de las 120 horas en la fecha de entrada en vigencia, las siguientes pautas se refieren a la DOF:

- a) Un ANSP que no implanta el requisito de las 120 horas debería manejar dichos mensajes de acuerdo con los procedimientos normales del ANSP para el manejo de mensajes de error, si dicho mensaje tiene una DOF que excede su marco temporal implantado (es decir, más de *nmn* horas de anticipación, a menudo limitado a 24 horas). Esto garantiza que dichos mensajes sean procesados antes del día de vuelo proyectado.
- b) A una hora definida antes de la Hora Prevista de Fuera Calzos (EOBT), normalmente dentro de las 24 horas, la DOF puede ser retirada de los FPL almacenados. En todo caso, la DOF no debería ser transmitida en los mensajes AIDC, ya que los datos de vuelo son coordinados primero por AIDC mucho menos de 24 horas antes de la salida (y, de hecho, en muchos casos, es primero coordinada después de la salida).

Uso de P1-P9 en el campo 10a

5.2 En relación al uso de P1-P9 en el campo 10a (equipos de ayuda y capacidades de radiocomunicación, navegación y aproximación), la Enmienda 1 identifica las entradas alfanuméricas P1-P9 en el campo 10a como “Reservadas para RCP.” Los siguientes lineamientos se refieren a la presentación y procesamiento de P1-P9 en el Item 18:

- a) Si bien ahora no se requiere esta información, los ANSP deberían aceptar P1-P9 si está indicado en el FPL, y pasar la información en los mensajes AIDC, pero sin necesidad de una interpretación o procesamiento. Esto evitará los problemas de transición y minimizará la coordinación necesaria cuando estos items empiecen a ser utilizados en el futuro.

Cambio en la definición de “S” en el campo 10a

5.3 La Enmienda 1 cambia la definición de equipo normalizado en el campo 10a (“S”) de modo que yo no incluya ADF. Un FPL puede tener elementos que lo identifican singularmente como de formato ACTUAL o NUEVO. No obstante, también es posible que el FPL no tenga elementos singulares y, por lo tanto, sea válido tanto para el formato ACTUAL como NUEVO. En dicho FPL, el uso de “S” en el campo 10a es ambiguo.

5.4 Por lo tanto, es esencial saber si un FPL está en el formato NUEVO o ACTUAL antes de interpretar una “S” insertada en el campo 10a. Los siguientes lineamientos se refieren a la presentación y procesamiento de “S” durante las Fases 2 y 3 del período de transición, respectivamente (es decir, del 1° de abril al 30 de junio, y del 1° de julio al 15 de noviembre de 2012).

- a) En forma simultánea con el inicio de la Fase 2 del período de transición (es decir, el 1° de abril de 2012), los ANSP no deberían asumir que existe una capacidad ADF cuando se inserta una “S”, sin importar el formato percibido del FPL presentado (formato NUEVO o ACTUAL). Todos los FPL recibidos hasta el 1° de abril de 2012 con una “S” en el campo 10a serán procesados y/o interpretados como “V O L” (VHF RTF, VOR y ILS); y

- b) Los Estados y los ANSP deben instruir a sus usuarios a que inserten una “F” por ADF, además de una “S” en los FPL de formato ACTUAL, a partir del 1º de abril de 2012.

Concordancia entre el campo 10a y PBN/ en el Item 18

5.5 El indicador de PBN introducido por la Enmienda 1 implica no sólo la capacidad de navegación con respecto a precisión, sino también información acerca del equipo de navegación utilizado para lograrla. Esto introduce una relación entre PBN en el Item 18 y el campo 10a, y es posible presentar datos incongruentes (es decir, capacidades PBN no apoyadas por los datos en el campo 10a). Consecuentemente, se debería codificar una verificación de congruencia para evaluar los NUEVOS FPL según los siguientes lineamientos:

- Si se indica B1, B2, C1, C2, D1, D2, O1 ó O2, entonces se debe incluir una “G” en el campo 10a;
- Si se indica B1, B3, C1, C3, D1, D3, O1 ó O3, entonces se debe incluir una “D” en el campo 10a;
- Si se indica B1 ó B4, entonces se debe incluir una “O” ó “S” y una “D” en el campo 10a (es decir, debe aparecer “SO” ó “SD” en 10a);
- Si se indica B1, B5, C1 ó C5, entonces se debe incluir una “I” en el campo 10a; y
- Si se indica C1, C4, D1, D4, O1 ó O4, entonces se debe incluir una “D” y una “I” en el campo 10a (es decir, debe aparecer “D I” en 10a).

Verificación de la validez y procesamiento de los indicadores del Item 18

5.6 La Enmienda 1 indica que sólo los indicadores especificados deberían ser incluidos en el Item 18. Asimismo, determina que el orden de los indicadores es obligatorio y no en base a lo preferido. Finalmente, las reglas para algunos items son bastante explícitas y podrían ser objeto de una verificación de validez por parte de los sistemas de automatización. Los siguientes lineamientos se refieren al uso del Item 18:

- a) Los sistemas no deberían aceptar indicadores en el Item 18 que no estén definidos en los PANS-ATM. Si los requisitos internos generan la necesidad de utilizar un indicador no-normalizado ‘local’, se debería tomar medidas para garantizar que los usuarios del espacio aéreo que presentan planes en múltiples FIR no resulten afectados, y que la coordinación AIDC no contenga ninguno de dichos indicadores.
- b) Los usuarios del espacio aéreo deberían presentar los indicadores en el orden requerido, a fin de asegurar que los sistemas que aplican truncamiento no eliminen datos más importantes. Los ANSP deberían cumplir con el orden requerido o garantizar que los mensajes AIDC contengan los items en el orden requerido, sin importar el orden presentado.

- c) Los usuarios del espacio aéreo deberían presentar cada indicador sólo una vez, aunque, cuando fuera indicado, podrán ir seguidos por múltiples entradas, separadas por un espacio (en blanco). Los ANSP deberían cumplir con la presentación de cada indicador una sola vez, o asegurarse que los mensajes AIDC concatenen (es decir, enlacen) múltiples instancias en una sola instancia, seguida por múltiples entradas (separadas por un espacio).

5.7 Los ANSP deberían, por lo menos, realizar una verificación de validez del contenido del indicador del Item 18 utilizado para el procesamiento, y se les alienta a verificar todos los items que no aparecen enumerados como “campo de texto libre” en la Tabla 5-1, Verificación de Validez del Indicador del Item 18, a continuación.

Indicador	Contenido
STS/	Una o más de las entradas específicas aprobadas, separadas por espacios
PBN/	Una sola cadena conteniendo hasta 8 de los descriptores alfanuméricos aprobados. Sin espacios incorporados
NAV/	Campo de texto libre
COM/	Campo de texto libre
DAT/	Campo de texto libre
SUR/	Campo de texto libre
DEP/	Campo de texto libre
DEST/	Campo de texto libre
DOF/	Una sola cadena en el formato de fecha especificado (YYMMDD). Sin espacios incorporados
REG/	Una sola cadena. Sin espacios incorporados
EET/	Una o más cadenas. Cada cadena tiene: 2-5 caracteres alfanuméricos -ó- una LAT/LONG, seguida por un tiempo transcurrido de 4 dígitos, de 0000 a 9959 (es decir, 0-99 horas, seguidas de 0-59 minutos)
SEL/	Una sola cadena de cuatro letras
TYP/	Texto libre <i>Nota: Si bien la entrada es estructurada cuando se utilizada para vuelos en formación, también es utilizada cuando no se asigna un designador, y, por lo tanto, puede ser cualquier descripción de texto.</i>
CODE/	Una sola cadena de 6 caracteres hexadecimales
DLE/	Una o más cadenas Cada cadena consta de un Punto Significativo válido, seguido de un tiempo transcurrido de 4 dígitos
OPR/	Campo de texto libre
ORGN/	Campo de texto libre
PER/	Una sola letra La letra debe ser una de las especificadas en los PANS-OPS (Doc 8168), como sigue: <ul style="list-style-type: none"> • <i>Categoría A:</i> menos de 169 km/h (91 kt) de velocidad indicada (IAS) • <i>Categoría B:</i> 169 km/h (91 kt) o más, pero menos de 224 km/h (121 kt) IAS • <i>Categoría C:</i> 224 km/h (121 kt) o más, pero menos de 261 km/h (141 kt) IAS • <i>Categoría D:</i> 261 km/h (141 kt) o más, pero menos de 307 km/h (166 kt) IAS • <i>Categoría E:</i> 307 km/h (166 kt) o más, pero menos de 391 km/h (211 kt) IAS • <i>Categoría H:</i> Procedimientos específicos para helicópteros.
ALTN/	Campo de texto libre

Indicador	Contenido
RALT/	Campo de texto libre
TALT/	Campo de texto libre
RIF/	Información de ruta consecuente con el formato de un campo 15c válido
RMK/	Campo de texto libre

Tabla 5-1: Verificación de Validez del Indicador del Item 18

Procesamiento de la información de ubicación en los indicadores DEP/, DEST/, ALTN/, RALT/ y TALT/ en el Item 18.

5.8 La Enmienda 1 especifica que las entradas en el Item 18 correspondientes a DEP/, DEST/, ALTN/, RALT/ y TALT/ deberían contener el nombre y ubicación del aeródromo. También exige que “...Para los aeródromos no enumerados en la *Publicación de Información Aeronáutica [AIP] pertinente, indicar la ubicación de la manera siguiente ...*”. Los siguientes lineamientos fomentarán métodos comunes de interpretación y presentación:

- a) Si el identificador del aeródromo no se encuentra en el DOC 7910, *Indicadores de Lugar*, de la OACI, pero es un identificador aprobado según la AIP del Estado donde se encuentra ubicado el aeródromo, el nombre del aeródromo debería ser el indicador y no se requiere mayor información adicional sobre la ubicación.
- b) Si el aeródromo no se encuentra en el DOC 7910 ni en una AIP pertinente, se debería incluir el nombre del aeropuerto, seguido por una ubicación, según lo especificado en la enmienda. Los ANSP deberían poder procesar la última cadena de texto brindada como ubicación (Lat/Long, o rumbo y distancia con respecto al punto significativo, o nombre del punto de referencia) que podrá ser utilizada en sus cálculos de ruta de plan de vuelo.

Uso del indicador DLE/ en el Item 18.

5.9 La Enmienda 1 define un nuevo indicador DLE/ para el Item 18, después del cual se puede indicar un punto significativo y tiempo de demora en el punto significativo. Los siguientes lineamientos se refieren a la presentación y procesamiento de este indicador:

- a) Se debería exigir que el punto significativo en el indicador DLE/ coincida con el punto significativo en el campo 15c (es decir, no un punto supuesto a lo largo de una ruta ATS). Un FPL que designa un punto desconocido en un indicador DLE/ debería ser manejado de conformidad con los procedimientos normales del ANSP para el manejo de mensajes de error.

6. Conversión del formato NUEVO al ACTUAL

6.1 Tal como se describe en el material de la OACI en el adjunto de la Comunicación a los Estados AN 13/2/1-09/9, será necesaria la conversión del formato NUEVO al ACTUAL durante el período de transición, afectando a los campos 10a, 10b, y 18. Es sumamente importante que estas conversiones del formato NUEVO al ACTUAL sean realizadas en forma consecuente por los ANSP de la Región Asia/Pacífico y, preferentemente, a través de todas las Regiones de la OACI. Los lineamientos contenidos en las Tablas de Conversión para los respectivos campos incluidas a continuación registran las conversiones acordadas a nivel regional del formato NUEVO al ACTUAL, a ser aplicadas consistentemente por los ANSP.

Conversión del campo 10a

6.2 Se deberá utilizar la Tabla 6-1: *Conversión del campo 10a*, que aparece a continuación, para la conversión del NUEVO campo 10a al ACTUAL campo 10a. Al utilizar la Tabla, hay que asegurarse que se verifique la presencia de información en las columnas NUEVO de los campos 10a y 18, y convertirla a la información en las columnas ACTUAL de los campos 10a y Item 18.

'NUEVO' contenido de datos		Conversión al 'ACTUAL' contenido de datos	
Campo 10a	Item 18	Campo 10a	Item 18
N		N	
S		V O L	
S F		S	
A		Z	NAV/GBAS
B		Z	NAV/LPV
C		C	
D		D	
E1		Z	COM/FMC WPR ACARS
E2		Z	COM/DFIS ACARS
E3		Z	COM/PDC ACARS
F		F	
G		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		<i>Reservado- no debería estar presente. Eliminar los ítems que aparezcan (es decir, que la información no sea parte del plan de formato ACTUAL).</i>	
R	PBN/A1	R Z	NAV/RNP10
R	PBN/B1	R	
R	PBN/B2	R	
R	PBN/B3	R	
R	PBN/B4	R	

'NUEVO' contenido de datos		Conversión al 'ACTUAL' contenido de datos	
Campo 10a	Item 18	Campo 10a	Item 18
R	PBN/B5	R	
R	PBN/B6	R	
R	PBN/C1	R Z	NAV/RNAV2
R	PBN/C2	R Z	NAV/RNAV2
R	PBN/C3	R Z	NAV/RNAV2
R	PBN/C4	R Z	NAV/RNAV2
R	PBN/D1	P R	
R	PBN/D2	P R	
R	PBN/D3	P R	
R	PBN/D4	P R	
R	PBN/L1	R Z	NAV/RNP4
R	PBN/O1	P R	NAV/RNP1
R	PBN/O2	P R	NAV/RNP1
R	PBN/O3	P R	NAV/RNP1
R	PBN/O4	P R	NAV/RNP1
R	PBN/S1	R Z	NAV/RNP APCH
R	PBN/S2	R Z	NAV/RNP APCH BARO VNAV
R	PBN/T1	R Z	NAV/AR APCH RF
R	PBN/T2	R Z	NAV/AR APCH
T		T	
U		U	
V		V	
W		W	
X		X	
Y		Y	
Z	COM/ nnnn	Z	COM/ nnnn
Z	NAV/ nnnn	Z	NAV/ nnnn
Z	DAT/ nnnn	Z	COM/ nnnn

Tabla 6-1: Conversión del Campo 10a

6.2 Conversión del Campo 10b

6.3 La Tabla 6-2: *Conversión al Campo 10b*, que aparece a continuación, debería ser utilizada para convertir el NUEVO Campo 10b al ACTUAL Campo 10b. Verificar la presencia de información en las columnas NUEVO del “Campo 10b” y del “Item 18” y convertirla a información en las columnas ACTUAL del “Campo 10b” y del “Item 18”.

'NUEVO' contenido de datos		Conversión a 'ACTUAL' contenido de datos	
Campo 10b	Item 18	Campo 10b	Item 18
N		N	
A		A	
C		C	

‘NUEVO’ contenido de datos		Conversión a ‘ACTUAL’ contenido de datos	
Campo 10b	Item 18	Campo 10b	Item 18
E		S	
H		S	
I		I	
L		S D	
P		P	
S		S	
X		X	
B1			COM/B1
B2			COM/B2
U1			COM/U1
U2			COM/U2
V1			COM/V1
V2			COM/V2
D1		D	
G1		D	

Tabla 6-2: Conversión del Campo 10bConversión del Item 18

6.3 La Tabla 6-3: *Conversión del Item 18*, tal como aparece a continuación, deberá ser utilizada para la conversión del NUEVO Item 18 al ACTUAL Item 18.

‘NUEVO’ contenido de datos	Conversión a ‘ACTUAL’ contenido de datos
Item 18	Item 18
STS/	STS/ superponer texto <ul style="list-style-type: none"> • Excepto cambiar “ATFMX” a “ATFMEXEMPTAPPROVED”
SUR/	RMK/ SUR <texto después de SUR/>
DOF/	Mantener los datos en DOF/ de ser posible; de lo contrario, eliminar. Si bien no es un indicador ACTUAL documentado, es ampliamente utilizado.
DAT/	COM/
DLE/	RMK/ DLE <texto después de DLE/>
ORGN/	RMK/ ORGN
TALT/	RMK/ TALT <texto después de TALT/>
PBN/	<i>Ver la Tabla 5-1 anterior</i>
Todos los otros indicadores se copian directamente, con adiciones a NAV/, COM/, y DAT/ según lo especificado en las Tablas 6-1 y 6-2 anteriores.	

Tabla 6-3: Conversión del Item 18

7. Diferenciando el formato NUEVO del formato ACTUAL

7.1 Si bien, en la mayoría de los casos, será obvio cuando un FPL se encuentra en el formato ACTUAL o NUEVO, podrán surgir situaciones en las cuales la presentación de un determinado FPL cumpla plenamente con los parámetros de los formatos ACTUAL y NUEVO, es decir, el mismo FPL puede ser interpretado utilizando tanto los parámetros ACTUAL como NUEVO. No obstante, la descodificación del FPL utilizando los parámetros ACTUALES podría dar un resultado distinto a la descodificación del mismo FPL utilizando el formato NUEVO. Por ejemplo, se utiliza la letra “S” para el equipo normalizado en el Item 10 de ambos formatos FPL, que significa V, F, O y L (es decir VHF RTF, ADF, VOR e ILS) en el formato ACTUAL, pero sólo V, O y L en el formato NUEVO (es decir, sin ADF).

7.2 Por lo tanto, desde el inicio de la Fase 3 (1º de julio al 15 de noviembre de 2012 - Pruebas e implantación por los usuarios del espacio aéreo) de la Estrategia de Implantación por Fases, se debería aplicar los siguientes criterios para determinar si el FPL presentado está en el formato ACTUAL o NUEVO:

- a) Si se presenta el FPL antes que un ANSP acepte el NUEVO, asumir que el Plan de Vuelo es ACTUAL.

7.3 Una vez que el ANSP ha anunciado que acepta el NUEVO formato, si se presenta cualquiera de los siguientes, asumir que el Plan de Vuelo presentado está en el formato ACTUAL:

- a) En el Campo 10ª, si se indica el calificador J, M ó D.
- b) En el Item 18, una entrada utilizada para STS/ no se encuentra en la lista permitida para NUEVO.
- c) En el Item 18, una entrada utilizada para PER/ no es una letra individual en la lista permitida.

7.4 Una vez que el ANSP ha anunciado que acepta el formato NUEVO, si se presenta cualquiera de los siguientes, asumir que el Plan de Vuelo presentado está en el NUEVO formato:

- a) En el Campo 10a, si se presenta cualquiera de los siguientes calificadores: E1, E2, E3, J1, J2, J3, J4, J5, J6, J7, M1, M2, M3, P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7.
- b) En el Campo 10b, si se presenta cualquiera de los siguientes calificadores: E, H, L, B1, B2, U1, U2, V1, V2, O1 ó G1.
- c) En el Item 18, si se indica PBN.
- d) En el Item 18, si se indica SUR.
- e) En el Item 18, si se indica DLE.
- f) En el Item 18, si se indica TALT.

7.5 Si hay calificadores de la lista ACTUAL y de la lista NUEVA en el mismo FPL, esto indica que el FPL no es consistente y, por lo tanto, debería ser rechazado por la automatización a la ‘cola de error’ y hacer un estudio más detallado. Después del 15 de diciembre de 2012, se asumirá que todos los FPL están en el formato NUEVO.

8. Mensajes ATS

Item 18 DOF

8.1 El FPL&AM/TF considera que existe ambigüedad en relación al Item 18 y la DOF, la cual tiene implicancias en la composición de los mensajes ATS, según lo publicado en la Enmienda 1. La aclaración en el sentido de incluir el Item tipo 18 en los mensajes CHG, CNL, DLA, DEP y RQS establece que *“El campo tipo 18 con la DOF especificada pretende identificar, en forma singular, el vuelo cuando el FPL es presentado con una anticipación de más de 24 horas y no hay necesidad de incluir el resto de la información del Item 18”*.

8.2 La aclaración también ofrece una interpretación del Campo tipo 16, Tabla Campo anterior/ Campo siguiente. Esto claramente indica que sólo se incluye el indicador DOF en estos mensajes y sólo si se indica con el mensaje original. Si no se indica la DOF en el mensaje original, entonces se omite el Item 18. Sin embargo, esta interpretación está en contradicción con la composición y los ejemplos de los mensajes CHG, CNL, DLA, DEP, RQP y RQS que aparecen en la Enmienda, en relación al Item 18 *“Información adicional (utilizando más de una línea, de ser necesario)”*.

8.3 Por lo tanto, la siguiente interpretación es aplicable como un enfoque regional ASIA/PAC:

- a) Insertar DOF/YYMMDD en el Item 18, si se ha especificado previamente dicho indicador;
- b) Si no se ha especificado previamente el indicador DOF, insertar cero (0) en el Item 18.

8.4 A continuación, aparecen ejemplos de mensajes ATS basados en esta interpretación:

Mensajes de modificación (CHG)

- (CHG-ABC123-NZAA2300-VTBS-DOF/091120-16/VTBD1151 VTBD)
- (CHG-ABC123-NZAA2300-VTBS-0-16/VTBD1151 VTBD)
- (CHG-ABC123-NZAA2300-VTBS-DOF/091120-13/NZAA0045-18/DOF/091121) *

* **Nota:** si se está cambiando la DOF, insertar el contenido completo del Item 18 en el Item 22

Mensajes de cancelación del Plan de Vuelo (CNL)

- (CNL-ABC123-NZAA2300-VTBS-DOF/091120)
- (CNL-ABC123-NZAA2300-VTBS-0)

Mensajes de demora (DLA)

- (DLA-ABC123-NZAA2345-VTBS-DOF/091120)
- (DLA-ABC123-NZAA2345-VTBS-0)

Mensajes de salida (DEP)

- (DEP-ABC123/A0254-NZAA2347-VTBS-DOF/091120)
- (DEP-ABC123/A0254-NZAA2347-VTBS-0)

Mensajes de solicitud de plan de vuelo (RQP)

- (RQP-ABC123-NZAA2345-VTBS-DOF/091120)
- (RQP-ABC123-NZAA2345-VTBS-0)
- (RQP-ABC123-NZAA-VTBS-DOF/091120)
- (RQP-ABC123-NZAA-VTBS-0)

Mensajes de solicitud de plan de vuelo complementario (RQS)

- (RQS-ABC123/A0254-NZAA2345-VTBS-DOF/091120)
- (RQS-ABC123/A0254-NZAA2345-VTBS-0)

Mensajes de llegada (ARR)

- (ARR-ABC123-NZAA-VTBS1315)
- (ARR-ABC123-NZAA0145-VTBS1315) **
** **Nota:** incluir la EOBT (Campo tipo 13b) en caso que se conozca