

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2023/1772 DE LA COMISIÓN
de 12 de septiembre de 2023

por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 en lo que respecta a las normas de explotación relativas a la utilización de sistemas y componentes de gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea en el espacio aéreo del cielo único europeo y se deroga el Reglamento (CE) n.º 1033/2006

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo ⁽¹⁾, y en particular sus artículos 31 y 44 apartado 1, letra a),

Considerando lo siguiente:

- (1) De conformidad con el artículo 140, apartado 2, del Reglamento (UE) 2018/1139, las normas de desarrollo adoptadas en virtud del Reglamento (CE) n.º 552/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾ derogado deben adaptarse a las disposiciones del Reglamento (UE) 2018/1139 a más tardar el 12 de septiembre de 2023.
- (2) El Reglamento (CE) n.º 1033/2006 de la Comisión ⁽³⁾ establece los requisitos relativos a los procedimientos de los planes de vuelo en la fase de prevuelo para el cielo único europeo.
- (3) El Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 de la Comisión ⁽⁴⁾ establece el reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea.
- (4) A fin de garantizar la continuidad de los requisitos para la utilización de los equipos de gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea («GTA/SNA») en el espacio aéreo del cielo único europeo, debe modificarse el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 para incluir los requisitos pertinentes relativos a la planificación de vuelos que figuran en el Reglamento (CE) n.º 1033/2006, que está siendo derogado por el presente Reglamento.
- (5) Dado que al gestor de la red se le han encomendado tareas de tratamiento de planes de vuelo en la fase de prevuelo, el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 también debe aplicarse al gestor de la red.
- (6) Es esencial que todos los usuarios respeten los manuales de operaciones elaborados y mantenidos por el gestor de la red cuando presenten planes de vuelo.
- (7) Los planes de vuelo repetitivos ya no son aplicables en la región EUR, por lo que debe suprimirse cualquier referencia a ellos.

⁽¹⁾ DO L 212 de 22.8.2018, p. 1.

⁽²⁾ Reglamento (CE) n.º 552/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo (Reglamento de interoperabilidad) (DO L 96 de 31.3.2004, p. 26).

⁽³⁾ Reglamento (CE) n.º 1033/2006 de la Comisión, de 4 de julio de 2006, por el que se establecen los requisitos relativos a los procedimientos de los planes de vuelo en la fase de prevuelo para el cielo único europeo (DO L 186 de 7.7.2006, p. 46).

⁽⁴⁾ Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 de la Comisión, de 26 de septiembre de 2012, por el que se establecen el reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea, y por el que se modifican el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1035/2011 y los Reglamentos (CE) n.º 1265/2007, (CE) n.º 1794/2006, (CE) n.º 730/2006, (CE) n.º 1033/2006 y (UE) n.º 255/2010 (DO L 281 de 13.10.2012, p. 1).

- (8) Los requisitos relacionados con los procedimientos relativos a los planes de vuelo en la fase de prevuelo para el cielo único europeo que figuran en el Reglamento de Ejecución (CE) n.º 1033/2006 de la Comisión no se aplican a los servicios prestados en el espacio aéreo del cielo único europeo fuera de la región europea (EUR) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), tal como se define en el Plan de Navegación Aérea de la Región Europea (EUR), volumen I (doc. 7754) de la OACI, debido a su bajo volumen de tránsito local y a su situación geográfica, con un espacio aéreo que limita únicamente con otro que está bajo la responsabilidad de proveedores de GTA/SNA de un tercer país, lo que justifica diferentes acuerdos de coordinación local con los Estados vecinos no pertenecientes a la UE.
- (9) Procede, por tanto, derogar el Reglamento (CE) n.º 1033/2006 y modificar en consecuencia el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012.
- (10) Los requisitos modificados que figuran en el presente Reglamento han tenido debidamente en cuenta el contenido del Plan Maestro de Gestión del Tránsito Aéreo y las funciones de comunicación, navegación y vigilancia que contempla.
- (11) La Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea propuso medidas en su Dictamen n.º 01/2023 ^(?) de conformidad con el artículo 75, apartado 2, letras b) y c), y el artículo 76, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1139.
- (12) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité establecido de conformidad con el artículo 127 del Reglamento (UE) 2018/1139.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Modificaciones del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012

El Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 se modifica como sigue:

- 1) En el artículo 1, el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:
- «3. El presente Reglamento se aplicará asimismo a las autoridades competentes de los Estados miembros, a los proveedores de servicios de navegación aérea, al gestor de la red, a los operadores de aeródromos y al personal de tierra dedicado a las operaciones de aeronaves.».
- 2) El artículo 2 se modifica como sigue:
- a) se inserta el punto 19 bis siguiente:
- «19 bis) “identificación de la aeronave”, grupo de letra s), de cifras, o de una combinación de ambas, que es idéntico o que forma un código equivalente al distintivo de llamada de la aeronave que debe utilizarse en las comunicaciones aeroterrestres y que se emplea para identificar la aeronave en las comunicaciones tierra-tierra de los servicios de tránsito aéreo;»;
- b) se inserta el punto 69 bis siguiente:
- «69 bis) “fecha prevista de fuera calzos”, fecha estimada en que la aeronave comenzará los movimientos relacionados con la salida;»;
- c) se inserta el punto 89 ter siguiente:
- «89 ter) “sistema integrado para el tratamiento inicial de planes de vuelo (IFPS)”, sistema de la red europea de gestión del tránsito aéreo a través del cual se proporciona, dentro del espacio aéreo al que se aplica el presente Reglamento, un servicio centralizado de tratamiento y distribución de planes de vuelo que consiste en la recepción, validación y distribución de planes de vuelo;»;
- d) se inserta el punto 96 bis siguiente:
- «96 bis) “gestor de la red”, la entidad a la que se confían las tareas necesarias para ejecutar las funciones contempladas en el artículo 6 del Reglamento (CE) n.º 551/2004;»;
- e) se inserta el punto 97 bis siguiente:
- «97 bis) “NOTAM”, aviso distribuido por medios de telecomunicaciones que contiene información relativa al establecimiento, a la condición o a la modificación de cualquier instalación aeronáutica, servicio, procedimiento o peligro, cuyo conocimiento oportuno es esencial para el personal encargado de las operaciones de vuelo;»;

^(?) <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>

- f) se inserta el punto 99 *bis* siguiente:
- «99 *bis*) “originador de un plan de vuelo”, persona o entidad que envía al Sistema Integrado para el Tratamiento Inicial de Planes de Vuelo (IFPS) planes de vuelo y sus correspondientes mensajes de actualización, incluidos pilotos, operadores y agentes que actúen en su nombre, y dependencias ATS;»
- g) se inserta el punto 100 *bis* siguiente:
- «100 *bis*) “fase de prevuelo”, período transcurrido desde la primera presentación del plan de vuelo hasta la primera entrega de la autorización de control de tránsito aéreo;».
- 3) El anexo se modifica de conformidad con el anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

Derogación

Queda derogado el Reglamento (CE) n.º 1033/2006.

Artículo 3

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 12 de septiembre de 2023.

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO

El anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 923/2012 se modifica como sigue:

1) El apartado SERA.2001 se sustituye por el texto siguiente:

«SERA.2001 Objeto

Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado SERA.1001, el presente anexo se aplicará a los usuarios del espacio aéreo y a las aeronaves:

- a) con destino a la Unión, dentro de la Unión o con origen en ella;
- b) con la nacionalidad y las marcas de matrícula de un Estado miembro de la Unión, y que operen en cualquier espacio aéreo siempre que no infrinjan las normas publicadas por el país que tenga jurisdicción sobre el territorio sobrevolado.».

2) El apartado SERA.4001 se modifica como sigue:

a) las letras c) y d) se sustituyen por el texto siguiente:

«c) El plan de vuelo:

1) se presentará, antes de la salida:

- i) al gestor de la red, directamente o a través de una oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo, de conformidad con los manuales de operaciones que contengan las instrucciones e información necesarias elaboradas y mantenidas por el gestor de la red, si existe la intención de que el vuelo opere de conformidad con las IFR para una parte, o la ruta completa, del vuelo dentro del espacio aéreo del cielo único europeo, o

ii) a una oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo para otros casos;

2) se transmitirá, durante el vuelo, a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo o a la estación de radio de control aeroterrestre correspondiente.

d) Salvo que la autoridad competente haya prescrito un plazo más corto para los vuelos VFR domésticos, el plan de vuelo correspondiente a cualquier vuelo que vaya a atravesar fronteras internacionales o al que haya que suministrar un servicio de control o de asesoramiento de tránsito aéreo se presentará como sigue:

1) por lo menos 120 horas antes de la hora prevista de fuera calzos;

2) al menos tres horas antes de la hora prevista de fuera calzos para los vuelos que puedan estar sujetos a medidas de gestión de afluencia del tránsito aéreo;

3) al menos sesenta minutos antes de la salida para todos los demás vuelos no contemplados en el punto 2, o

4) si se presenta durante el vuelo, en un momento en el que se garantice la recepción del mismo por parte de la dependencia de ATS adecuada, al menos diez minutos antes de la hora estimada de llegada de la aeronave:

i) al punto previsto de entrada en un área de control o en un área con servicio de asesoramiento, o

ii) al punto de cruce con una aerovía o con una ruta con servicio de asesoramiento.»;

b) se añaden las letras e) y f) siguientes:

«e) En el caso de los vuelos operados parcial o totalmente de conformidad con las IFR que entren en la zona de responsabilidad de una dependencia de servicios de tránsito aéreo para los que no se haya recibido previamente ningún plan de vuelo del gestor de la red, la dependencia en cuestión transmitirá al gestor de la red la identificación de la aeronave, el tipo de aeronave, el punto de entrada en su zona de responsabilidad, el tiempo y el nivel de vuelo en ese punto, la ruta y el aeródromo de destino del vuelo.

f) Los requisitos establecidos en las letras c), d) y e) no se aplicarán en el espacio aéreo del cielo único europeo que no forme parte de la región EUR de la OACI.».

3) El apartado SERA.4005 se sustituye por el texto siguiente:

«SERA.4005 Contenido del plan de vuelo

a) El plan de vuelo contendrá toda la información que la autoridad competente considere pertinente respecto a lo siguiente:

1) identificación de la aeronave;

2) reglas de vuelo y tipo de vuelo;

- 3) número y tipo o tipos de aeronaves y categoría de estela turbulenta;
 - 4) equipos de la aeronave y capacidades;
 - 5) aeródromo o lugar de operaciones de salida;
 - 6) fecha y hora previstas de fuera calzós;
 - 7) velocidades de crucero;
 - 8) niveles de crucero;
 - 9) ruta que ha de seguirse;
 - 10) aeródromo o lugar de operaciones de destino y duración total prevista;
 - 11) aeródromos o lugar de operaciones de alternativa;
 - 12) autonomía;
 - 13) número total de personas a bordo;
 - 14) equipo de emergencia y de supervivencia, incluido el sistema de recuperación por paracaídas balístico;
 - 15) otros datos.
- b) Para los planes de vuelo presentados durante el vuelo, el aeródromo o lugar de operaciones de salida indicado será el lugar de donde puede obtenerse, en caso necesario, la información suplementaria relativa al vuelo. Además, la información que deberá suministrarse, en lugar de la hora prevista de fuera calzós, será la hora sobre el primer punto de la ruta a que se refiere el plan de vuelo.».
- 4) El apartado SERA.4010 se sustituye por el texto siguiente:

«SERA.4010 Modo de completar el plan de vuelo

- a) El plan de vuelo contendrá la información que corresponda sobre los elementos pertinentes que figuran en el apartado SERA.4005, letra a), puntos 1 a 11, respecto a toda la ruta o parte de esta para la cual se haya presentado el plan de vuelo.
- b) Los operadores de aeronaves, los originadores de planes de vuelo y las dependencias de servicios de tránsito aéreo que sigan las instrucciones necesarias a que se refiere el apartado SERA.4001, letra c), punto 1, inciso i) cumplirán lo siguiente:
 - 1) las instrucciones para cumplimentar el formulario del plan de vuelo que figuran en el apéndice 6;
 - 2) cualquier limitación señalada en las publicaciones de información aeronáutica pertinentes.
- c) Los operadores de aeronaves, o los agentes que actúen en su nombre, que tengan la intención de operar dentro del espacio aéreo del cielo único europeo durante una parte o la totalidad de la ruta de conformidad con las IFR insertarán el indicador adecuado para el equipo de las aeronaves disponible a bordo y sus capacidades de conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1770 de la Comisión (*) en el elemento pertinente del plan de vuelo, tal como se exige en el apartado SERA.4005, letra a), punto 4.
- d) Los operadores de aeronaves no equipadas de conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1770 que tengan la intención de operar dentro del espacio aéreo del cielo único europeo insertarán el indicador adecuado para el equipo de la aeronave disponible a bordo y sus capacidades, y cualquier posible exención de los elementos pertinentes del plan de vuelo según el apartado SERA.4005, letra a), punto 4 y el apartado SERA.4005, letra a), punto 15, respectivamente. El plan de vuelo contendrá, además, la información que corresponda sobre todos los demás elementos cuando así lo haya prescrito la autoridad competente o cuando la persona que presente el plan de vuelo lo considere necesario.

(*) Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1770 de la Comisión, de 12 de septiembre de 2023, por el que se establecen disposiciones sobre los equipos de aeronaves necesarios para el uso del espacio aéreo del cielo único europeo y las normas operativas asociadas al uso del espacio aéreo del cielo único europeo, y se derogan el Reglamento (CE) n.º 29/2009 y los Reglamentos de Ejecución (UE) n.º 1206/2011, (UE) n.º 1207/2011 y (UE) n.º 1079/2012 (DO L 228 de XX.9.2023, p. 39).».

5) Se inserta el apartado SERA.4013 siguiente:

«SERA.4013 Aceptación del plan de vuelo

- a) El gestor de la red, para la parte de la ruta operada de conformidad con las IFR, y la oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo adoptarán las medidas necesarias para garantizar que, cuando se reciba un plan de vuelo o cuando se introduzcan cambios en este, dicho plan de vuelo:
 - 1) se ajuste a las convenciones de formato y datos aplicables;
 - 2) esté completo y, en la medida de lo posible, sea preciso;
 - 3) en caso necesario, se considere aceptable para los servicios de tránsito aéreo, y
 - 4) se acepte, o se acepten también los cambios introducidos en él, y que ello se indique al originador del plan de vuelo.
 - b) Las dependencias ATC facilitarán al gestor de la red todos los cambios necesarios de un plan de vuelo que afecten a los elementos relacionados con la ruta o el nivel del vuelo que figuran en el apartado SERA.4005, letra a), puntos 1 a 10, y que puedan afectar a la realización segura de un vuelo, para los planes de vuelo y los correspondientes mensajes de actualización que hayan recibido previamente del gestor de la red. Las dependencias ATC no introducirán otros cambios ni cancelarán planes de vuelo en la fase de prevuelo sin contar con la coordinación del operador de la aeronave.
 - c) El gestor de la red comunicará a todas las dependencias ATS afectadas el plan de vuelo aceptado y los cambios aceptados en la fase de prevuelo realizados en los elementos que figuran en el apartado SERA.4005, letra a), puntos 1 a 10, del plan de vuelo y los correspondientes mensajes de actualización.
 - d) El gestor de la red comunicará al operador de la aeronave todos los cambios necesarios en la fase de prevuelo realizados en el plan de vuelo que afecten a los elementos que figuran en el apartado SERA.4005, letra a), puntos 1 a 10, relacionados con la ruta o el nivel del vuelo y que puedan afectar a la realización segura de un vuelo, para los planes de vuelo y los correspondientes mensajes de actualización recibidos previamente.
 - e) El originador de un plan de vuelo, en los casos en que este no sea el operador o el piloto de la aeronave, garantizará que se ponen a disposición del operador o el piloto de la aeronave que ha presentado el plan de vuelo las condiciones de aceptación de este y todo cambio requerido de estas condiciones notificado por el gestor de la red para la parte del vuelo operada de conformidad con las IFR, o por las oficinas de notificación de los servicios de tránsito aéreo.
 - f) El operador de la aeronave garantizará que se incluyan en la operación de vuelo prevista y se comuniquen al piloto las condiciones de aceptación de los planes de vuelo y todo cambio necesario notificado por el gestor de la red o por la oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo al originador del plan de vuelo.
 - g) El operador de la aeronave garantizará, antes de la operación del vuelo, que el contenido del plan de vuelo refleje correctamente las intenciones operativas.
 - h) El gestor de la red procesará y distribuirá la información sobre la capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz recibida en los planes de vuelo.
 - i) Los requisitos establecidos en las letras a) a h) no se aplicarán en el espacio aéreo del cielo único europeo que no forme parte de la región EUR de la OACI.»
- 6) El apartado SERA.4015 se sustituye por el texto siguiente:

«SERA.4015 Cambios en el plan de vuelo

- a) Todos los cambios de un plan de vuelo presentado para un vuelo IFR, o para un vuelo VFR que se realice como vuelo controlado, se notificarán:
 - 1) durante la fase de prevuelo, al gestor de la red para los vuelos destinados a operar de conformidad con las IFR para una parte o la totalidad de la ruta, y a las oficinas de notificación de los servicios de tránsito aéreo tan pronto como sea factible;
 - 2) durante el vuelo, sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado SERA.8020, letra b), a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.

Para otros vuelos VFR, los cambios importantes del plan de vuelo se notificarán lo antes posible a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.

- b) En caso de retraso de treinta minutos por encima de la hora prevista de fuera calzos para un vuelo controlado o de una hora en el caso de un vuelo no controlado para el que se haya presentado un plan de vuelo, se modificará el plan de vuelo, o se presentará un nuevo plan de vuelo, y se cancelará el antiguo plan de vuelo, según proceda. Para cualquier vuelo que se realice de conformidad con las IFR, los retrasos de más de quince minutos se comunicarán al gestor de la red.
 - c) En caso de que se produzca un cambio en el equipo de la aeronave y en el estado de sus capacidades para un vuelo, los operadores de la aeronave o los agentes que actúen en su nombre enviarán un mensaje de modificación al gestor de la red o a las oficinas de notificación de los servicios de tránsito aéreo con el indicador adecuado insertado en el elemento pertinente del formulario del plan de vuelo.
 - d) La información presentada antes de la salida respecto a la autonomía de combustible o al número total de personas transportadas a bordo, si es inexacta en el momento de la salida, constituye un cambio importante en el plan de vuelo y, como tal, debe notificarse.
 - e) Los requisitos establecidos en las letras a) a d) no se aplicarán en el espacio aéreo del cielo único europeo que no forme parte de la región EUR de la OACI.».
- 7) Se añade la sección 15 siguiente:

«SECCIÓN 15

Procedimientos de las comunicaciones por enlace de datos controlador-piloto (CPDLC)

SERA.15001 Iniciación del enlace de datos y fallo de iniciación del enlace de datos

- a) La dirección de conexión asociada a una dependencia de servicios de tránsito aéreo se publicará en las publicaciones nacionales de información aeronáutica.
- b) Una vez recibida una solicitud válida de iniciación de enlace de datos de una aeronave que se aproxime al área de servicio de enlace de datos o se encuentre dentro de ella, la dependencia de servicios de tránsito aéreo aceptará la solicitud y, si puede correlacionarla con un plan de vuelo, establecerá una conexión con la aeronave.
- c) El proveedor de servicios de tránsito aéreo establecerá procedimientos para resolver, tan pronto como sea factible, los fallos de iniciación del enlace de datos.
- d) El operador de la aeronave establecerá procedimientos para resolver, tan pronto como sea posible, los fallos de iniciación del enlace de datos.

SERA.15005 Establecimiento de las CPDLC

- a) Las CPDLC se establecerán con suficiente antelación para garantizar que la aeronave se comunique con la dependencia de control de tránsito aéreo adecuada.
- b) La información relativa al momento y, en su caso, al lugar en que los sistemas aéreos o terrestres deben establecer las CPDLC se publicará en circulares o publicaciones de información aeronáutica.
- c) El piloto deberá poder identificar la dependencia de control de tránsito aéreo que presta el servicio de control de tránsito aéreo en cualquier momento durante la prestación del servicio.

SERA.15010 Transferencia de CPDLC

- a) Cuando se transfieran CPDLC, se iniciará de forma simultánea la transferencia de comunicación por voz y de CPDLC.
- b) Cuando se transfiera una aeronave de una dependencia de control de tránsito aéreo que dispone de CPDLC a una dependencia de control de tránsito aéreo que no dispone de CPDLC, la finalización de las CPDLC comenzará al mismo tiempo que la transferencia de comunicaciones por voz.
- c) Se informará al controlador de tránsito aéreo cuando intente realizar una transferencia de CPDLC que dé lugar a un cambio en la autoridad de los datos si existen mensajes de enlace de datos para los que no se haya recibido una respuesta de cierre. Cuando el controlador de tránsito aéreo decida transferir la aeronave sin recibir respuestas del piloto a los mensajes de enlace ascendente pendientes, el controlador de tránsito aéreo volverá de manera normal a la comunicación por voz para aclarar cualquier ambigüedad asociada a los mensajes de enlace ascendente pendientes.

SERA.15015 Formulación de mensajes CPDLC

- a) El texto de los mensajes CPDLC se compondrá en formato de mensaje estándar, con lenguaje claro o con abreviaturas y códigos. Se evitará el lenguaje claro cuando la longitud del texto pueda reducirse utilizando abreviaturas y códigos adecuados. No se utilizarán palabras y frases que no sean esenciales, como expresiones de cortesía.
- b) El controlador de tránsito aéreo y el piloto formularán mensajes CPDLC utilizando elementos de mensaje estándar, elementos de mensaje de texto libre o una combinación de ambos. Se evitará el uso de elementos de mensajes de texto libre por parte de controladores de tránsito aéreo o de pilotos.
- c) Cuando el conjunto de mensajes CPDLC implementado no prevea circunstancias específicas, la autoridad competente podrá determinar, en consulta con los operadores y otros proveedores de servicios de tránsito aéreo, que es aceptable utilizar elementos de mensaje de texto libre. En tales casos, la autoridad competente de que se trate definirá el formato de visualización, el uso previsto y las características de cada elemento de mensaje de texto libre.
- d) La composición de un mensaje CPDLC no excederá de cinco elementos de mensaje, de los cuales solo dos podrán contener la variable de autorizaciones de ruta.
- e) Formulación de mensajes CPDLC con varios elementos:
 - 1) Cuando un mensaje CPDLC con varios elementos requiera una respuesta, la respuesta se aplicará a todos los elementos del mensaje.
 - 2) Cuando no pueda cumplirse un mensaje de autorización de un elemento o cualquier parte de un mensaje de autorización de varios elementos, el piloto enviará una respuesta "UNABLE" referida a todo el mensaje.
 - 3) El controlador responderá con un mensaje "UNABLE" que se aplique a todos los elementos de la solicitud cuando no pueda aprobarse ningún elemento de una solicitud de autorización de uno o varios elementos. No se restablecerán las autorizaciones vigentes.
 - 4) Cuando una solicitud de autorización de varios elementos solo pueda ser atendida parcialmente, el controlador responderá con un mensaje "UNABLE" aplicable a todos los elementos del mensaje de la solicitud y, si procede, incluirá un motivo o información sobre cuándo cabe esperar la autorización.
 - 5) Cuando puedan atenderse todos los elementos de una solicitud de autorización de un solo elemento o de varios elementos, el controlador responderá con las autorizaciones correspondientes a cada elemento de la solicitud. Esta respuesta será un solo mensaje de enlace ascendente.
 - 6) Cuando un mensaje CPDLC contenga más de un elemento de mensaje y el atributo de respuesta del mensaje sea "Y", cuando se utilice, el único mensaje de respuesta incluirá el número correspondiente de respuestas en el mismo orden.

SERA.15020 Responder a mensajes CPDLC

- a) No se exigirá la colación oral de los mensajes CPDLC, a menos que la autoridad competente indique lo contrario.
- b) Salvo cuando sea necesario corregir el mensaje CPDLC transmitido, cuando un controlador o un piloto se comunique a través de CPDLC, la respuesta será normalmente por CPDLC. Cuando un controlador o un piloto se comunique por voz, la respuesta será normalmente por voz.

SERA.15025 Corrección de mensajes CPDLC

- a) Cuando se considere necesaria una corrección de un mensaje CPDLC o cuando se deba aclarar el contenido de un mensaje CPDLC, el controlador de tránsito aéreo y el piloto utilizarán los medios más adecuados disponibles para emitir los datos correctos o para proporcionar las aclaraciones necesarias.
- b) Cuando se utilice la comunicación por voz para corregir un mensaje CPDLC para el cual no se haya aún recibido ninguna respuesta operacional, la transmisión por voz del controlador o del piloto deberá ir precedida por la frase "DISREGARD CPDLC (tipo de mensaje) MESSAGE, BREAK", seguida de la autorización, instrucción, información o solicitud correctas.
- c) Al referirse al mensaje CPDLC que ha de ignorarse, y al identificarlo, deberá tenerse cuidado con las palabras que se utiliza para evitar cualquier ambigüedad con la emisión de la corrección de la autorización, instrucción, información o solicitud.

- d) Si posteriormente se gestiona por voz un mensaje CPDLC que requiere una respuesta operacional, se enviará una respuesta adecuada de cierre del mensaje CPDLC para garantizar la sincronización correcta del diálogo mediante CPDLC. Esto puede lograrse dando instrucciones explícitas al destinatario del mensaje por voz para que cierre el diálogo o permitiendo que el sistema cierre el diálogo de forma automática.

SERA.15030 Procedimientos de comunicación por enlace de datos que conciernen al controlador para emergencias, peligros y fallos del equipo CPDLC

- a) Cuando se alerte a un controlador de tránsito aéreo o un piloto de que ha fallado un único mensaje de comunicación por enlace de datos controlador-piloto, el controlador de tránsito aéreo o el piloto tomará una de las siguientes medidas, según proceda:
- 1) por voz, confirmará las medidas que se adoptarán en relación con el diálogo correspondiente, anteponiendo a la información la frase siguiente: "CPDLC MESSAGE FAILURE";
 - 2) por medio de comunicación por enlace de datos controlador-piloto, volverá a emitir el mensaje de comunicación por enlace de datos controlador-piloto que falló.
- b) Los controladores de tránsito aéreo que estén obligados a transmitir información relativa a un fallo completo del sistema de comunicación en tierra por enlace de datos controlador-piloto a todas las estaciones que probablemente intercepten dicha transmisión deben anteponer a esta la llamada general "ALL STATIONS CPDLC FAILURE", seguida de la identificación de la estación que llama.
- c) Cuando falle la comunicación por enlace de datos controlador-piloto y la comunicación vuelva a realizarse por voz, se considerará que no se han entregado todos los mensajes CPDLC pendientes y se reanudará por voz la totalidad del diálogo que implique los mensajes pendientes.
- d) Cuando falle la comunicación por enlace de datos controlador-piloto pero se restablezca antes de que sea necesario volver a la comunicación por voz, se considerará que no se han entregado todos los mensajes pendientes y se reanudará por CPDLC la totalidad del diálogo que implique los mensajes pendientes.

SERA.15035 Paro intencionado del sistema CPDLC

- a) Cuando se prevea un paro del sistema de la red de comunicaciones o del sistema CPDLC de tierra, se publicará un NOTAM para informar a todas las partes afectadas del período de parada y, en caso necesario, de los detalles de las frecuencias de comunicación por voz que vayan a utilizarse.
- b) La aeronave en comunicación con las dependencias ATC será informada por voz o mediante CPDLC de cualquier pérdida inminente del servicio CPDLC.

SERA.15040 Suspensión del uso de las solicitudes CPDLC

- a) Cuando un controlador pida a todas las estaciones o a un vuelo específico que evite enviar solicitudes CPDLC durante un período limitado, se utilizará la frase siguiente: [(distintivo de llamada) o ALL STATIONS] STOP SENDING CPDLC REQUESTS [UNTIL ADVISED] [(motivo)].
- b) La reanudación del uso normal de las CPDLC se notificará mediante la siguiente frase: [(distintivo de llamada) o ALL STATIONS] RESUME NORMAL CPDLC OPERATIONS.

SERA.15045 Utilización de CPDLC en caso de fallo de comunicación oral aeroterrestre

La existencia de una conexión CPDLC entre una dependencia de servicios de tránsito aéreo y una aeronave no debe impedir que el piloto y el controlador de tránsito aéreo de que se trate inicien y realicen todas las acciones necesarias en caso de fallo de la comunicación oral aeroterrestre.

SERA.15050 Realización de pruebas de las CPDLC

Cuando las pruebas de las CPDLC con una aeronave puedan afectar a los servicios de tránsito aéreo prestados a la aeronave, deberá procurarse la coordinación antes de efectuar dichas pruebas.».

8) Se añade el siguiente apéndice 6:

«Apéndice 6

MODO DE COMPLETAR EL PLAN DE VUELO

1. Formulario modelo de la OACI para el plan de vuelo

FLIGHT PLAN PLAN DE VOL			
PRIORITY Priorité FF		ADDRESSEE(S) Destinataire(s)	
FILING TIME Heure de dépôt		ORIGINATOR Expéditeur	
SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND/OR ORIGINATOR Identification précise du(des) destinataire(s) et/ou de l'expéditeur			
3 MESSAGE TYPE Type de message FPL	7 AIRCRAFT IDENTIFICATION Identification de l'aéronef	8 FLIGHT RULES Règles de vol	TYPE OF FLIGHT Type de vol
9 NUMBER Nombre	TYPE OF AIRCRAFT Type d'aéronef	WAKE TURBULENCE CAT. Cat. de turbulence de sillage	10 EQUIPMENT Équipement
13 DEPARTURE AERODROME Aérodrome de départ	TIME Heure		
15 CRUISING SPEED Vitesse croisière	LEVEL Niveau	ROUTE Route	
16 DESTINATION AERODROME Aérodrome de destination	TOTAL EET Durée totale estimée HR MIN	ALTN AERODROME Aérodrome de dégagement	2ND ALTN AERODROME 2 ^e aérodrome de dégagement
18 OTHER INFORMATION Renseignements divers			
SUPPLEMENTARY INFORMATION (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES) Renseignements complémentaires (À NE PAS TRANSMETTRE DANS LES MESSAGES DE PLAN DE VOL DÉPOSÉ)			
19 ENDURANCE Autonomie HR MIN	PERSONS ON BOARD Personnes à bord P	EMERGENCY RADIO Radio de secours R/ UHF U VHF V ELT E	
SURVIVAL EQUIPMENT/Équipement de survie			
DINGHIES/Canots			
JACKETS/Gilets de sauvetage			
FLUORES Fluores			
UHF U VHF V			
LIGHT Lampes			
POLAR Polaire			
DESERT Désert			
MARITIME Maritime			
JUNGLE Jungle			
NUMBER Nombre			
CAPACITY Capacité			
COVER Couverture			
COLOUR Couleur			
AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS Couleur et marques de l'aéronef			
REMARKS Remarques			
PILOT-IN-COMMAND Pilote commandant de bord			
C FILED BY / Déposé par			
		SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS Espace réservé à des fins supplémentaires	

2. Instrucciones para completar el formulario de plan de vuelo

2.1. Consideraciones generales

Deben respetarse estrictamente los formatos prescritos y la forma de especificar los datos.

Debe comenzarse introduciendo datos en el primer espacio facilitado. En caso de exceso de espacio, se dejarán en blanco los espacios no utilizados.

Todas las horas se indicarán en formato de cuatro cifras, UTC.

Todas las duraciones previstas se indicarán en formato de cuatro cifras (horas y minutos).

El espacio sombreado que precede al elemento 3 será completado por los servicios de ATS y COM, a no ser que se haya delegado la responsabilidad de originar los mensajes de plan de vuelo.

2.2. Instrucciones para la inserción de los datos de los ATS

Se completarán los elementos 7 a 18 y, cuando así lo requiera la autoridad competente o se considere necesario por otro motivo, se completará el elemento 19 tal como se indica a continuación.

Debe INTRODUCIRSE una de las siguientes identificaciones de aeronaves, con un máximo de siete caracteres alfanuméricos y sin guiones ni símbolos:

- a) el designador de la OACI para el operador de la aeronave seguido de la identificación del vuelo (por ejemplo, KLM511, NGA213, JTR25) cuando en radiotelefonía el distintivo de llamada que debe utilizar la aeronave consiste en el designador telefónico de la OACI para el operador seguido de la identificación del vuelo (por ejemplo, KLM511, NIGERIA 213, JESTER 25), o
- b) la nacionalidad o la marca común y la marca de matrícula de la aeronave (por ejemplo, EIAKO, 4XBCD, N2567GA), cuando:
 - 1) en radiotelefonía, el distintivo de llamada que debe utilizar la aeronave consiste únicamente en esta identificación (por ejemplo, CGAJS), o cuando va precedida del designador telefónico de la OACI para el operador de la aeronave (por ejemplo, BLIZZARD CGAJS);
 - 2) la aeronave no está equipada con una radio.

Reglas de vuelo (*FLIGHT RULES*)

Debe INTRODUCIRSE una de las letras siguientes para indicar la categoría de reglas de vuelo que el piloto se propone cumplir:

- I** – si se tiene previsto que todo el vuelo se realice en IFR, o
- V** – si se tiene previsto que todo el vuelo se realice en VFR, o
- Y** – si el vuelo se opera inicialmente en IFR y luego se realizan uno o varios cambios de las reglas de vuelo, o
- Z** – si el vuelo se opera inicialmente en VFR y luego se realizan uno o varios cambios de las reglas de vuelo.

En el elemento 15, se especificará el punto o los puntos en los que está previsto un cambio de las reglas de vuelo.

Tipo de vuelo (*TYPE OF FLIGHT*)

Debe INTRODUCIRSE una de las letras siguientes para indicar el tipo de vuelo cuando así lo requiera la autoridad competente:

- S** – si se trata de un servicio aéreo regular;
- N** – si se trata de una operación de transporte aéreo no regular;
- G** – si se trata de aviación general;
- M** – si se trata de servicios militares;
- X** – si no se trata de ninguna de las categorías indicadas anteriormente.

Debe especificarse el estado de un vuelo con arreglo al indicador STS en el elemento 18 o, cuando sea necesario a fin de indicar otros motivos para un tratamiento específico por parte del ATS, debe indicarse el motivo según el indicador RMK en el elemento 18.

Número de aeronaves (uno o dos caracteres) (NUMBER)

Debe INDICARSE el número de aeronaves, si hay más de una. ipo de aeronave (de dos a cuatro caracteres) (TYPE OF AIRCRAFT)

Debe INDICARSE el designador adecuado, tal como se especifica en el doc. 8643, *Designadores de tipos de aeronave*,

O, si no se ha asignado dicho designador, o si se trata de vuelos en formación que comprendan más de un tipo, ebe INTRODUCIRSE ZZZZ y ESPECIFICARSE en el elemento 18 (el número y) el tipo o los tipos de aeronaves, precedidos de TYP/

Categoría de estela turbulenta (un carácter) (WAKE TURBULENCE CAT.)

Debe INTRODUCIRSE una barra inclinada seguida de una de las letras siguientes para indicar la categoría de estela turbulenta de la aeronave:

- J** – “SUPER” (SÚPER), para indicar un tipo de aeronave especificado como tal en el doc. 8643 de la OACI, *Designadores de tipos de aeronave*, última edición;
- H** – “HEAVY” (PESADA), para indicar un tipo de aeronave con una masa máxima certificada de despegue igual o superior a 136 000 kg, con excepción de los tipos de aeronaves que figuran en el doc. 8643 de la OACI en la categoría SUPER (J);
- M** – “MEDIUM” (MEDIA), para indicar un tipo de aeronave con una masa máxima certificada de despegue inferior a 136 000 kg pero superior a 7 000 kg;
- L** – “LIGHT” (LIGERA), para indicar un tipo de aeronave con una masa máxima certificada de despegue igual o inferior a 7 000 kg.

Las capacidades comprenden los siguientes elementos:

- a) presencia de equipos pertinentes en buen estado a bordo de la aeronave;
- b) equipos y capacidades acordes con las cualificaciones de la tripulación de vuelo, y
- c) en su caso, autorización de la autoridad competente.

Equipos y capacidades de radiocomunicación, navegación y ayuda a la aproximación

Debe INTRODUCIRSE una letra según proceda:

- N** – si no se lleva ningún equipo COM/NAV/de ayuda a la aproximación para la ruta de vuelo, o si el equipo está fuera de servicio, o
- S** – si se lleva un equipo COM/NAV/de ayuda a la aproximación estándar para la ruta de vuelo, y está en buen estado, o

debe INTRODUCIRSE una de las siguientes letra s), o varias de ellas, para indicar el equipo y las capacidades de COM/NAV/y ayuda a la aproximación disponibles:

A	Sistema de aterrizaje GBAS	J7	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
B	LPV (APV con SBAS)	K	MLS
C	Loran C	L	ILS
D	DME	M1	ATC SATVOICE (INMARSAT)
E1	FMC WPR ACARS	M2	ATC SATVOICE (MTSAT)
E2	D-FIS ACARS	M3	ATC SATVOICE (Iridium)
E3	PDC ACARS	O	VOR

G	GNSS. Si se tiene previsto realizar alguna parte del vuelo en IFR, se refiere a los receptores GNSS que cumplen lo dispuesto en el anexo 10 del volumen I de la OACI	P1	CPDLC RCP 400
		P2	CPDLC RCP240
		P3	SATVOICE RCP 400
H	HF RTF	P4-P9	Reservado para RCP
I	Navegación inercial	R	Aprobación PBN
J1	CPDLC ATN VDL Modo 2	T	TACAN
J2	CPDLC FANS 1/A HF DL	U	UHF RTF
J3	CPDLC FANS 1/A VDL Modo A	V	VHF RTF
J4	CPDLC FANS 1/A VDL Modo 2	W	Aprobación RVSM
J5	CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)	X	Aprobación MNPS
J6	CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)	Y	VHF con capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz
		Z	Otros equipos transportados u otras capacidades

Quedan reservados los caracteres alfanuméricos no indicados anteriormente.

Equipos y capacidades de vigilancia

Debe INTRODUCIRSE **N** si no se lleva ningún equipo de vigilancia para la ruta de vuelo, o si el equipo está fuera de servicio;

O

debe INTRODUCIRSE uno de los descriptores siguientes, o varios de ellos, con un máximo de veinte caracteres, para describir el equipo o las capacidades de vigilancia en buen estado que se encuentran a bordo:

SSR Modos A y C

A – Transpondedor — Modo A (4 dígitos — 4 096 códigos)

C – Transpondedor — Modo A (4 dígitos — 4 096 códigos) y Modo C

SSR Modo S

E – Transpondedor — Modo S, incluida la identificación de la aeronave, la altitud barométrica y la capacidad de las señales espontáneas ampliadas (ADS-B)

H – Transpondedor — Modo S, incluida la identificación de la aeronave, la altitud barométrica y la capacidad de vigilancia mejorada

I – Transpondedor — Modo S, incluida la identificación de la aeronave, pero sin la capacidad de altitud barométrica

L – Transpondedor — Modo S, incluida la identificación de la aeronave, la altitud barométrica, la capacidad de señales espontáneas ampliadas (ADS-B) y la capacidad de vigilancia mejorada

P – Transpondedor — Modo S, incluida la altitud barométrica, pero sin la capacidad de identificación de la aeronave

S – Transpondedor — Modo S, incluida tanto la altitud barométrica como la capacidad de identificación de la aeronave

X – Transpondedor — Modo S sin la identificación de la aeronave ni la capacidad de altitud barométrica

ADS-B

B1 – ADS-B con una capacidad específica de transmisión ADS-B de 1 090 MHz

B2 – ADS-B con una capacidad específica de transmisión y recepción ADS-B de 1 090 MHz

- U1** – Capacidad ADS-B de transmisión usando UAT
U2 – Capacidad ADS-B de transmisión y recepción usando UAT
V1 – Capacidad ADS-B de transmisión usando VDL Modo 4
V2 – Capacidad ADS-B de transmisión y recepción usando VDL Modo 4

ADS-C

- D1** – ADS-C con capacidades FANS 1/A
G1 – ADS-C con capacidades ATN

Quedan reservados los caracteres alfanuméricos no indicados anteriormente.

Debe INTRODUCIRSE el indicador de lugar de cuatro letras de la OACI del aeródromo de salida, tal como se especifica en el doc. 7910, *Indicadores de lugar*;

O, si no se ha asignado ningún indicador de lugar,

debe INTRODUCIRSE ZZZZ y ESPECIFICARSE, en el elemento 18:

- el nombre y la ubicación del aeródromo precedidos de DEP/, o
- el primer punto de la ruta, o la radiobaliza, precedido de DEP/..., si la aeronave no ha despegado de un aeródromo;

O, – si el plan de vuelo se recibe de una aeronave en vuelo,

debe INTRODUCIRSE AFIL y ESPECIFICARSE, en el elemento 18, el indicador de lugar de cuatro letras de la OACI de la ubicación de la dependencia ATS a partir del cual puede obtenerse información del plan de vuelo adicional, precedido de DEP/.

A CONTINUACIÓN, SIN ESPACIO,

debe INDICARSE, en el caso de un plan de vuelo presentado antes de la salida, la hora prevista de fuera calzos (EOBT), o en el caso de un plan de vuelo recibido de una aeronave en vuelo, la hora real o prevista de paso por el primer punto de la ruta correspondiente al plan de vuelo.

Debe INTRODUCIRSE la *primera velocidad de crucero* como se en la letra a) y el *primer nivel de crucero* como en la letra b), sin espacio entre ellos.

A CONTINUACIÓN, tras la flecha, debe INTRODUCIRSE la descripción de la ruta como en la letra c).

a) *Velocidad de crucero (máximo cinco caracteres) (CRUISING SPEED)*

Debe INTRODUCIRSE la *velocidad verdadera* para la primera parte o la totalidad del vuelo en crucero, en términos de:

kilómetros por hora, expresados como una K seguida de cuatro cifras (por ejemplo, K0830), o

nudos, expresados como una N seguida de cuatro cifras (por ejemplo, N0485), o

número de Mach verdadero, cuando así lo haya prescrito la autoridad competente, redondeado a la centésima más próxima de la unidad de Mach, expresado como una M seguida de tres cifras (por ejemplo, M082).

b) *Nivel de crucero (máximo cinco caracteres) (LEVEL)*

Debe INTRODUCIRSE el nivel de crucero previsto para la primera parte o la totalidad de la ruta de vuelo, en términos de:

nivel de vuelo, expresado como una F seguida de tres cifras (por ejemplo, F085), o F330), o

nivel métrico estándar *en decenas de metros*, cuando así lo haya prescrito la autoridad competente, expresado como una S seguida de cuatro cifras (por ejemplo, S1130), o

altitud en centenas de pies, expresada como una A seguida de tres cifras (por ejemplo, A045, A100), o

altitud en decenas de metros, expresada como una M seguida de cuatro cifras (por ejemplo, M0840), o para los vuelos VFR no controlados, las letras VFR.

c) *Ruta (incluidos los cambios en el nivel de velocidad o las reglas de vuelo) (ROUTE)*

Vuelos por rutas ATS designadas

Debe INDICARSE, si el aeródromo de salida está situado en la ruta ATS o conectado a ella, el designador de la primera ruta ATS,

O, si el aeródromo de salida no está en la ruta ATS o no está conectado a ella, las letras DCT seguidas del punto de unión a la primera ruta ATS, seguido del designador de la ruta ATS.

A CONTINUACIÓN

debe INTRODUCIRSE cada punto en el que esté previsto iniciar un cambio de velocidad o de nivel, o un cambio de ruta ATS o un cambio de las reglas de vuelo,

SEGUIDO EN CADA CASO

O del designador del siguiente tramo de la ruta ATS, aunque sea el mismo que el anterior, de DCT, si el vuelo hasta el punto siguiente se encuentra fuera de una ruta designada, a menos que ambos puntos estén definidos por coordenadas geográficas.

Vuelos fuera de las rutas ATS designadas

Deben INTRODUCIRSE los puntos que normalmente no estén a más de 30 minutos de vuelo o a 370 km (200 millas náuticas), incluido cada punto en el que se prevea un cambio de velocidad o de nivel, un cambio de derrota o un cambio de las reglas de vuelo,

O, cuando así lo exijan las autoridades competentes,

debe DEFINIRSE la derrota de los vuelos que operen sobre todo en dirección este-oeste entre 70°N y 70°S por referencia a puntos significativos formados por las intersecciones entre grados medios o enteros de latitud con meridianos espaciados a intervalos de 10 grados de longitud. En el caso de los vuelos que operen en zonas situadas fuera de esas latitudes, las derrotas se definirán mediante puntos significativos formados por la intersección de paralelos de latitud con meridianos normalmente espaciados a 20 grados de longitud. La distancia entre puntos significativos no superará, en la medida de lo posible, una hora de vuelo. Se establecerán puntos significativos adicionales cuando se considere necesario.

Para los vuelos que operen principalmente en dirección norte-sur, se definirán las derrotas por referencia a los puntos significativos formados por la intersección de grados enteros de longitud con los paralelos de latitud especificados, espaciados a 5 grados.

Debe INTRODUCIRSE DCT entre puntos sucesivos, a menos que ambos puntos estén definidos por coordenadas geográficas o por la marcación y la distancia.

Deben UTILIZARSE ÚNICAMENTE las convenciones de datos que figuran en los siguientes elementos 1 a 5 y debe SEPARARSE cada subelemento con un espacio.

(1) *ATS route (2 to 7 characters)*

[Ruta ATS (de dos a siete caracteres)]

El designador codificado asignado a la ruta o al tramo de la ruta, incluido, en su caso, el designador codificado asignado a la ruta estándar de salida o llegada (por ejemplo, BCN1, Bl, R14, UB10, KODAP2A).

(2) *Significant point (2 to 11 characters)*

[Punto significativo (de dos a once caracteres)]

El designador codificado (de dos a cinco caracteres) asignado al punto (por ejemplo, LN, MAY, HADDY),

o, si no se ha asignado ningún designador codificado, una de las siguientes maneras:

- Solo grados (siete caracteres):

dos cifras que describan la latitud en grados, seguidas de una N (norte) o una S (sur), seguida de tres cifras que describan la longitud en grados, seguidas de una E (este) o una W (oeste). Debe alcanzarse el número correcto de cifras, cuando sea necesario, insertando ceros (por ejemplo, 46N078W).

- Grados y minutos (once caracteres):

cuatro cifras que describan la latitud en grados y decenas y unidades de minutos, seguidas de una N (norte) o una S (sur), seguida de cinco cifras que describan la longitud en grados y decenas y unidades de minutos, seguidas de una E (este) o una W (oeste). Debe alcanzarse el número correcto de cifras, cuando sea necesario, insertando ceros (por ejemplo, 4620N07805W).

- Marcación y distancia desde un punto de referencia:

la identificación del punto de referencia, seguida de la marcación a partir del punto en forma de tres cifras que expresen los grados magnéticos, seguida de la distancia del punto en forma de tres cifras que expresen millas náuticas. En las zonas de alta latitud en las que la autoridad competente determine que la referencia a los grados magnéticos no resulta práctica, podrán utilizarse grados verdaderos. Debe alcanzarse el número correcto de cifras, cuando sea necesario, insertando ceros (por ejemplo, un punto a 180° magnéticos y a una distancia del VOR "DUB" de 40 millas náuticas se expresará como DUB180040).

- (3) Change of speed or level
(maximum 21 characters)

[Cambio de velocidad o nivel (máximo veintiún caracteres)]

El punto en que está previsto el inicio de un cambio de velocidad (5 % TAS o 0,01 Mach o más) o un cambio de nivel, expresado exactamente como en el elemento 2 anterior, seguido de una barra inclinada y tanto la velocidad de crucero como el nivel de crucero, expresados exactamente como en las letras a) y b) anteriores, sin espacio entre ellos, incluso cuando solo se modifique una de estas cantidades.

Ejemplos: LN/N0284A045
MAY/N0305F180
HADDY/N0420F330
4602N07805W/N0500F350
46N078W/M082F330
DUB180040/N0350M0840

- (4) Change of flight rules
(maximum 3 characters)

[Cambio de las reglas de vuelo (máximo tres caracteres)]

El punto en el que está previsto el cambio de las reglas de vuelo, expresado exactamente como en los elementos 2 o 3 anteriores, según proceda, seguido de un espacio y una de las siguientes indicaciones:

VFR si es de IFR a VFR

IFR si es de VFR a IFR

Ejemplos: LN VFR
LN/N0284A050 IFR

- (5) Cruise climb (maximum 28 characters)

[Ascenso en crucero (máximo veintiocho caracteres)]

La letra C seguida de una barra inclinada; A CONTINUACIÓN, el punto en el que está previsto comenzar un ascenso en crucero, expresado exactamente como en el elemento 2 anterior, seguido de una barra inclinada; DESPUÉS, la velocidad que se espera mantener durante el ascenso en crucero, expresada exactamente como en la letra a) anterior, seguida de dos niveles que determinan las capas que se piensa ocupar durante el ascenso en crucero, cada nivel expresado exactamente como en la letra b) anterior, o el nivel por encima del cual está previsto efectuar el ascenso en crucero seguido de las letras PLUS, sin espacio entre ellos.

Ejemplos: C/48N050W/M082F290F350
C/48N050W/M082F290PLUS
C/52N050W/M220F580F620

Aeródromo de destino y duración total (ocho caracteres)
(DESTINATION AERODROME)

Debe INTRODUCIRSE el indicador de lugar de cuatro letras de la OACI del aeródromo de destino, tal como se especifica en el doc. 7910, *Indicadores de lugar*,
O, si no se ha asignado ningún indicador de lugar,
debe INTRODUCIRSE ZZZZ y ESPECIFICARSE, en el elemento 18, el nombre y la ubicación del aeródromo, precedidos de DEST/
A CONTINUACIÓN, SIN ESPACIO,
debe INTRODUCIRSE la duración total prevista.

Aeródromo alternativo de destino (ALTN AERODROME)

Deben INTRODUCIRSE el indicador o los indicadores de lugar de cuatro letras de la OACI de no más de dos aeródromos alternativos de destino, tal como se especifica en el doc. 7910, *Indicadores de lugar*, separados por un espacio,
O, si no se ha asignado ningún indicador de lugar al aeródromo o aeródromos alternativos de destino,
debe INTRODUCIRSE ZZZZ y ESPECIFICARSE, en el elemento 18, el nombre y la ubicación del aeródromo o aeródromos alternativos de destino, precedidos de ALTN/.

Los guiones o las barras inclinadas solo deben utilizarse como tal se indica a continuación.

Debe INTRODUCIRSE **0** (cero) si no hay otra información,
O, cualquier otra información necesaria en la secuencia que se muestra a continuación, en forma del indicador adecuado seleccionado entre los definidos a continuación, seguido de una barra inclinada y de la información que ha de consignarse:

STS/ Razón del tratamiento especial por parte del ATS, por ejemplo, una misión de búsqueda y salvamento, según se indica a continuación:

ALTRV: para un vuelo operado con arreglo a una altitud restringida;
ATFMX: para un vuelo con una exención respecto a las medidas ATFM aprobada por la autoridad competente;
FFR: lucha contra incendios;
FLTCK: verificación en vuelo para la calibración de las ayudas a la navegación;
HAZMAT: para un vuelo que transporte material peligroso;
HEAD: un vuelo con estatuto de Jefe de Estado;
HOSP: para un vuelo médico declarado por las autoridades médicas;
HUM: para un vuelo que opere en una misión humanitaria;

MARSA:	para un vuelo en el que una entidad militar asuma la responsabilidad de la separación de aeronaves militares;
MEDEVAC:	para una evacuación de emergencia médica vital;
NONRVSM:	para un vuelo sin capacidad de RVSM que tenga intención de operar en el espacio aéreo con RVSM;
SAR:	para un vuelo que participe en una misión de búsqueda y salvamento, y
STATE:	para un vuelo que participe en servicios militares, de aduanas o de la policía.

Las demás razones relacionadas con un tratamiento especial de ATS se indicarán bajo el designador "RMK/".

PBN/ Indicación de las capacidades RNAV o RNP. Deben incluirse tantos descriptores como correspondan al vuelo, hasta un máximo de ocho entradas, es decir, un total de dieciséis caracteres como máximo.

ESPECIFICACIONES RNAV

A1	RNAV 10 (RNP 10)	C1	RNAV 2 todos los sensores permitidos
		C2	RNAV 2 GNSS
B1	RNAV 5 todos los sensores permitidos	C3	RNAV 2 DME/DME
B2	RNAV 5 GNSS	C4	RNAV 2 DME/DME/IRU
B3	RNAV 5 DME/DME		
B4	RNAV 5 VOR/DME	D1	RNAV 1 todos los sensores permitidos
B5	RNAV 5 INS o IRS	D2	RNAV 1 GNSS
B6	RNAV 5 LORANC	D3	RNAV 1 DME/DME
		D4	RNAV 1 DME/DME/IRU

ESPECIFICACIONES RNP

L1	RNP 4	S1	RNP APCH
		S2	RNP APCH con BARO-VNAV
O1	RNP 1 básico, todos los sensores permitidos		
O2	RNP 1 básico GNSS	T1	RNP AR APCH con RF (se requiere autorización especial)
O3	RNP 1 básico DME/DME	T2	RNP AR APCH sin RF (se requiere autorización especial)
O4	RNP 1 básico DME/DME/IRU		

Quedan reservadas las combinaciones de caracteres alfanuméricos no indicadas anteriormente.

NAV/ Datos significativos relacionados con los equipos de navegación, distintos de los especificados en PBN/, según requiera la autoridad competente.

Debe indicarse la aumentación mediante GNSS usando este indicador, con un espacio entre dos o más métodos de aumentación, por ejemplo, NAV/GBAS SBAS.

Debe indicarse EURP RNAV si la aeronave con aprobación P-RNAV únicamente usa VOR/DME para determinar la posición.

- COM/** Deben indicarse los equipos y las capacidades de comunicación no especificados en el elemento 10, letra a).
- DAT/** Deben indicarse los equipos y las capacidades de comunicación de datos no especificados en el elemento 10, letra a) o CPDLCX para indicar la exención concedida en relación con el requisito de estar equipado con CPDLC-ATN-B1.
- SUR/** Deben indicarse los equipos y las capacidades de vigilancia no especificados en el elemento 10, letra b). Deben indicarse tantas especificaciones RSP como se correspondan con el vuelo, mediante el uso de designadores sin espacio. Las especificaciones RSP múltiples se separarán con un espacio. Ejemplo: RSP180 RSP400.
- Debe introducirse EUADSBX, EUEHSX, EUELSX, o una combinación de estos, para indicar las exenciones concedidas en relación con el requisito de estar equipado con transpondedores SSR Modo S o transmisores ADS-B.
- DEP/** Nombre y ubicación del aeródromo de salida, si se inserta ZZZZ en el elemento 13, o de la dependencia ATS de la que pueden obtenerse datos adicionales del plan de vuelo, si se introduce AFIL en el elemento 13. En el caso de los aeródromos que no figuren en la publicación de información aeronáutica pertinente, debe indicarse la ubicación como sigue:
- Con cuatro cifras que describan la latitud en grados y decenas y unidades de minutos, seguidas de una N (norte) o una S (sur), seguida de cinco cifras que describan la longitud en grados y decenas y unidades de minutos, seguidas de una E (este) o una W (oeste). Debe alcanzarse el número correcto de cifras, cuando sea necesario, insertando ceros; por ejemplo, 4620N07805W (once caracteres).
- O, La marcación y la distancia desde el punto significativo más próximo, como sigue:
- La identificación del punto significativo, seguida de la marcación a partir del punto en forma de tres cifras que expresen los grados magnéticos, seguida de la distancia del punto en forma de tres cifras que expresen millas náuticas. En las zonas de alta latitud en las que la autoridad pertinente determine que la referencia a los grados magnéticos no resulta práctica, podrán utilizarse grados verdaderos. Debe alcanzarse el número correcto de cifras, cuando sea necesario, insertando ceros (por ejemplo, un punto a 180° magnéticos y a una distancia del VOR "DUB" de 40 millas náuticas se expresará como DUB180040).
- O, El primer punto de la ruta (nombre o LAT/LONG), o la radiobaliza, si la aeronave no ha despegado de un aeródromo.
- DEST/** Nombre y ubicación del aeródromo de destino, si se introduce ZZZZ en el elemento 16. En el caso de los aeródromos que no figuren en la publicación de información aeronáutica pertinente, debe indicarse la ubicación en LAT/LONG o la marcación y la distancia desde el punto significativo más próximo, tal como se describe en DEP/más arriba.
- DOF/** La fecha de salida del vuelo en un formato de seis cifras (AAMMDD, donde AA es el año, MM el mes y DD el día).
- REG/** La nacionalidad o la marca común y la matrícula de la aeronave, si son diferentes de la identificación de la aeronave consignada en el elemento 7.
- EET/** Los puntos significativos o los designadores de límites de la FIR y las duraciones previstas acumuladas desde el despegue hasta dichos puntos o límites de la FIR, cuando así lo hayan prescrito los acuerdos regionales de navegación aérea, o la autoridad competente.
- Ejemplos: EET/CAP0745 XYZ0830
- EET/EINN0204
- SEL/** Código SELCAL, para aeronaves con este equipo.

TYP/	Tipo o tipos de aeronave, precedidos, en su caso, sin espacio, del número o números de aeronaves y separados por un espacio, si se introduce ZZZZ en el elemento 9. Ejemplo: TYP/2F15 5F5 3B2
CODE/	Dirección de la aeronave (expresada en forma de código alfanumérico de seis caracteres hexadecimales) cuando así lo requiera la autoridad competente. Ejemplo: F00001 es la dirección de aeronave más baja incluida en el bloque específico administrado por la OACI.
DLE/	Retraso en ruta o en espera; deben indicarse el punto o los puntos significativos de la ruta en que se prevé que se produzca un retraso, seguidos de la duración del retraso en un formato de cuatro cifras que exprese horas y minutos (hhmm). Ejemplo: DLE/MDG0030
OPR/	Designador OACI o nombre del operador de la aeronave, si es diferente de la identificación de la aeronave consignada en el elemento 7.
ORGN/	La dirección AFTN de ocho letras del originador u otros datos de contacto adecuados, en los casos en que el originador del plan de vuelo no pueda ser identificado fácilmente, como lo exija la autoridad competente.
PER/	Datos de rendimiento de la aeronave, indicados mediante una única letra tal como se especifica en los <i>Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Operación de aeronaves</i> (PANS-OPS, doc. 8168), volumen I — Procedimientos de vuelo, si así lo exige la autoridad competente.
ALTN/	Nombre del aeródromo o los aeródromos alternativos de destino, si se introduce ZZZZ en el elemento 16. En el caso de los aeródromos que no figuren en la publicación de información aeronáutica pertinente, debe indicarse la ubicación en LAT/LONG o la marcación y la distancia desde el punto significativo más próximo, tal como se describe en DEP/más arriba.
RALT/	Indicadores de cuatro letras de la OACI para alternativas en ruta, tal como se especifica en el doc. 7910, <i>Indicadores de lugar</i> , o nombres de aeródromos alternativos en ruta, si no se ha asignado ningún indicador. En el caso de los aeródromos que no figuren en la publicación de información aeronáutica pertinente, debe indicarse la ubicación en LAT/LONG o la marcación y la distancia desde el punto significativo más próximo, tal como se describe en DEP/más arriba.
TALT/	Indicadores de cuatro letras de la OACI para alternativas de despegue, tal como se especifica en el doc. 7910, <i>Indicadores de lugar</i> , o nombres de aeródromos alternativos de despegue, si no se ha asignado ningún indicador. En el caso de los aeródromos que no figuren en la publicación de información aeronáutica pertinente, debe indicarse la ubicación en LAT/LONG o la marcación y la distancia desde el punto significativo más próximo, tal como se describe en DEP/más arriba.
RIF/	Los detalles de la ruta hasta el aeródromo de destino revisado, seguidos del indicador de lugar del aeródromo de cuatro letras de la OACI. La ruta revisada está sujeta a la renovación de la autorización en vuelo. Ejemplos: RIF/DTA HEC KLAX RIF/ESP G94 CLA YPPH
RVR/	Requisito relativo al alcance visual mínimo en la pista para el vuelo expresado en tres cifras.
RFP/	Indicación del número de planes de vuelo de sustitución presentados en el formato Q, seguida de una cifra que indique la iteración de la sustitución. Ejemplo: RFP/Q2
RMK/	Cualquier otra observación en lenguaje claro cuando así lo requiera la autoridad competente o cuando se considere necesario.

Autonomía (ENDURANCE)

Después de E/ Debe INTRODUCIRSE un grupo de cuatro cifras que indique la autonomía de combustible en horas y minutos.

Personas a bordo (PERSONS ON BOARD)

Después de P/ Debe INTRODUCIRSE el número total de personas (pasajeros y tripulantes) a bordo, cuando así lo exija la autoridad competente. Debe INTRODUCIRSE TBN (pendiente de notificación) si no se conoce el número total de personas en el momento de la presentación.

Equipo de emergencia y de supervivencia

R/(RADIO)

Debe TACHARSE U si no está disponible la frecuencia UHF de 243,0 MHz.
 Debe TACHARSE V si no está disponible la frecuencia VHF de 121,5 MHz.
 Debe TACHARSE E si no está disponible el transmisor de localización de emergencia (ELT).

S/(EQUIPO DE SUPERVIVENCIA) (SURVIVAL EQUIPMENT)

Deben TACHARSE todos los indicadores si no se lleva equipo de supervivencia.
 Debe TACHARSE P si no se lleva equipo de supervivencia polar.
 Debe TACHARSE D si no se lleva equipo de supervivencia para el desierto.
 Debe TACHARSE M si no se lleva equipo de supervivencia para el mar.
 Debe TACHARSE J si no se lleva equipo de supervivencia para la selva.

J/(CHALECOS) (JACKETS)

Deben TACHARSE todos los indicadores si no se llevan chalecos salvavidas.
 Debe TACHARSE L si los chalecos salvavidas no están equipados con luces.
 Debe TACHARSE F si los chalecos salvavidas no están equipados con fluoresceína.
 Deben TACHARSE U o V, o ambas, como se señaló en R/, para indicar la capacidad de comunicación por radio de los chalecos, en su caso.

D/(BOTES NEUMÁTICOS) (DINGHIES)

Deben TACHARSE los indicadores D y C si no se llevan botes neumáticos, o (NÚMERO) (NUMBER) — debe INDICARSE el número de botes neumáticos transportados, y (CAPACIDAD) (CAPACITY) — debe INDICARSE la capacidad total, en número de personas, de todos los botes neumáticos transportados, y (CUBIERTA) (COVER) — debe TACHARSE el indicador C si los botes neumáticos no están cubiertos, y (COLOR) (COLOUR) — debe INDICARSE el color de los botes neumáticos, si se llevan.

A/(COLOR Y MARCAS DE LA AERONAVE) (AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS)

Deben INDICARSE el color de la aeronave y las marcas significativas.

N/(OBSERVACIONES) (REMARKS)

Debe TACHARSE el indicador N si no hay observaciones, o INDICARSE otros equipos de supervivencia transportados y otras observaciones sobre los equipos de supervivencia.

C/(PILOTO) (PILOT-IN-COMMAND)

Debe INTRODUCIRSE el nombre del piloto al mando.

2.3 Presentado por (FILED BY)

Debe INTRODUCIRSE el nombre de la dependencia, la agencia o la persona que presenta el plan de vuelo.»