

## AIS-ESPAÑA

Dirección AFTN: LEANZXTA

Teléfono: +34 913 213 363

Teléfono: +34 913 213 157

E-mail: ais@aena.es

AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA  
DIVISIÓN DE INFORMACIÓN AERONÁUTICAAvda. de Aragón, 402 - Edificio LAMELA  
28022 MADRID

8

23-AUG-12

Depósito Legal: M.- 23591 - 1994

IMPLANTACIÓN DE MODIFICACIONES AL CONTENIDO Y FORMATO DEL  
FORMULARIO DE PLAN DE VUELO DE LA OACIIMPLEMENTATION OF CHANGES TO THE CONTENT AND FORMAT  
OF THE ICAO FLIGHT PLAN FORM

## INTRODUCCIÓN

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha acordado realizar modificaciones al contenido y formato del formulario de plan de vuelo de la OACI (FPL). Estas modificaciones serán de aplicación global el 15 de noviembre de 2012, aunque muchos estados aceptarán el formato NUEVO con antelación a tal fecha. España, coincidiendo con las mencionadas modificaciones, está actualizando sus requisitos de planificación del vuelo.

PRESENTE indica referencias a las disposiciones del plan de vuelo actual de la OACI, que ya no serán aplicables a partir del 15 de noviembre de 2012.

NUEVO indica referencias a las disposiciones del plan de vuelo de la OACI, tal y como se detalla en la Enmienda 1 a los *Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea – Gestión del Tránsito Aéreo* (PANS-ATM, Doc 4444), 15ª Edición. Estas disposiciones serán de aplicación global a partir del 15 de noviembre de 2012.

## REQUISITO

*Nota.- De aquí en adelante, cualquier referencia a formato y contenido PRESENTE y NUEVO se referirá al FPL y sus mensajes asociados.*

Se aplicará lo siguiente a aquellos vuelos que operen en espacio aéreo español.

A partir del **15 de noviembre de 2012 a las 0000 UTC**, todos los planes de vuelo bajo reglas de vuelo IFR, VFR o ambas deben presentarse empleando el contenido y formato NUEVO.

## INTRODUCTION

The International Civil Aviation Organization (ICAO) has agreed to make changes to the content and format of the ICAO flight plan form (FPL). These changes become globally applicable on 15 November 2012, although many States will accept the NEW format prior to that date. Coincident with these changes Spain is amending its flight planning requirements.

PRESENT refers to the current ICAO flight planning provisions, which will no longer be applicable after 15 November 2012.

NEW refers to the ICAO flight planning provisions, as detailed in Amendment 1 to the *Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management* (PANS-ATM, Doc 4444), 15th Edition. These provisions become globally applicable from 15 November 2012.

## REQUIREMENT

*Note.- From here on, any reference to PRESENT and NEW format will be referred to the FPL and its associated messages.*

For flights operating within Spanish airspace the following shall apply.

Beginning **15 November 2012 at 0000 UTC**, all flight plans under IFR, VFR or both rules shall be filed using the NEW content and format.

Los planes de vuelo IFR o VFR que empleen el contenido y formato PRESENTE, no serán aceptados después del 15 de noviembre de 2012 a las 0000 UTC.

En el Apéndice A a esta AIC se muestran las indicaciones que se emplearán en un plan de vuelo para identificar su formato como NUEVO o PRESENTE.

Desde el **15 de noviembre de 2012 a las 0000 UTC**, España aceptará planes de vuelo presentados hasta **120** horas de antelación a la hora prevista de fuera calzos (EOBT).

## ORIENTACIÓN

Durante el periodo de transición entre el 10 y el 15 de noviembre, para vuelos que vayan a llevarse a cabo, o posiblemente se lleven a cabo, después de las 0000 UTC del 15 de noviembre de 2012, y dependiendo de donde se presente el plan de vuelo, se aplicará lo siguiente:

- a) Todos aquellos FPL presentados directamente al Sistema Inicial Integrado de Procesamiento de Plan de Vuelo (IFPS), podrán presentarse tanto en formato PRESENTE como NUEVO.
- b) Para todos aquellos FPL presentados en cualquier Oficina de Notificación de Tránsito Aéreo (ARO) española, los explotadores deberán presentar el correspondiente plan de vuelo empleando el contenido y formato PRESENTE.

Los planes de vuelo repetitivos (RPLs) para la temporada de invierno 2012/2013 deben presentarse empleando el NUEVO contenido y formato. No se aceptará un RPL en formato PRESENTE con un periodo de validez que se extienda más allá del 15 de noviembre de 2012.

Durante el periodo de transición (anterior al 15 de noviembre de 2012) los explotadores serán responsables de transmitir el contenido y formato adecuado de plan de vuelo aceptado por los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) que proporcionen los servicios en el espacio aéreo donde se vaya a llevar a cabo el vuelo. Información al respecto puede obtenerse de la página web (<http://www2.icao.int/en/FITS/Pages/home.aspx>) del Sistema de Seguimiento de la Implantación del Plan de Vuelo de la OACI (FITS). Se recomienda consultar las Publicaciones de Información Aeronáutica (AIP) pertinentes, a fin de obtener las notificaciones oficiales dispuestas por cada estado.

IFR or VFR flight plans using the PRESENT content and format, will not be accepted after 15 November 2012 at 0000 UTC.

Attachment A to this AIC shows the indications within a flight plan that will be used to identify its format as either NEW or PRESENT.

As of **15 November 2012 at 0000 UTC**, Spain will accept flight plans filed up to **120** hours in advance of the Estimated Off-Block Time (EOBT).

## GUIDANCE

During the transition period from 10 to 15 November, for a flight that is planned to take place, or may possibly take place, after 0000 UTC on 15 November 2012, and depending on where the flight plan is submitted, the following will apply:

- a) All those FPL submitted directly to the Integrated Initial Flight Plan Processing System (IFPS), may be submitted in both PRESENT and NEW format.
- b) For all those FPL submitted at any Spanish Aerodrome Reporting Office (ARO), operators shall file the applicable flight plan using the PRESENT content and format.

Repetitive Flight Plans (RPLs) for the 2012/2013 winter season shall be submitted using the NEW content and format. An RPL with a validity period that extends beyond 15 November 2012 will not be accepted in PRESENT format.

During the transition period (prior to 15 November 2012) operators are responsible for transmitting the appropriate flight plan content and format accepted by the Air Navigation Services Providers (ANSP) that will provide services in the airspace where the flight will take place. To obtain this information reference may be made to the ICAO Flight Plan Implementation Tracking System (FITS) website (<http://www2.icao.int/en/FITS/Pages/home.aspx>). The applicable Aeronautical Information Publications (AIP) should be consulted for the official notifications provided by States.

Se anima a los explotadores a utilizar la Aplicación de Validación del IFPS (IFPUV) (ver Apéndice B), suministrada por EUROCONTROL, a fin de verificar la validez de sus planes de vuelo con antelación al 15 de noviembre de 2012.

El siguiente calendario será de aplicación en la transición del plan de vuelo PRESENTE al NUEVO en el IFPS:

- A día de hoy el IFPS acepta planes de vuelo IFR (o partes del mismo) presentados en el NUEVO formato.
- A partir del 15 de noviembre de 2012 a las 0000 UTC, el IFPS ya no aceptará planes de vuelo presentados en el formato PRESENTE.
- Los vuelos con fecha de vuelo entre el 12 y el 16 de noviembre de 2012 no podrán presentarse con más de 24 horas de antelación a la hora prevista de fuera calzados (EOBT).
- A partir del 15 de noviembre de 2012 a las 0000 UTC, el IFPS volverá a aceptar planes de vuelo presentados con más de 24 de antelación a la EOBT. Hay que reseñar que no se aceptarán planes de vuelo presentados con más de 120 horas de antelación a la EOBT.

Se recuerda a los explotadores que el IFPS no puede emplearse para presentar planes de vuelo con destino España, operados enteramente en condiciones VFR.

Todos los detalles referentes a los procesos y procedimientos operacionales del IFPS pueden encontrarse en el Manual de Usuario del IFPS. Este manual está disponible en la página web del Gestor de Red bajo el epígrafe 'Library':

[http://www.cfm.eucontrol.int/cfmu/public/subsite\\_homepage/homepage.html](http://www.cfm.eucontrol.int/cfmu/public/subsite_homepage/homepage.html).

Se recomienda encarecidamente a los explotadores a incluir siempre la Fecha del Vuelo (DOF) en la casilla 18 del plan de vuelo. Es obligatorio incluir el DOF si el plan de vuelo es presentado con más de 24 horas de antelación a la EOBT.

Los explotadores pondrán especial atención a la nueva finalidad de la casilla 10 del FPL. En las NUEVAS disposiciones, la casilla 10 indica equipo y capacidades. La capacidad se compone de tres elementos:

- a) presencia de equipo pertinente en funcionamiento a bordo de la aeronave;
- b) equipo y capacidades equiparables con la formación de la tripulación; y

Operators are encouraged to use the IFPS Validation (IFPUV) Application (see Attachment B), provided by EUROCONTROL, to test the validity of their flight plans well in advance of 15 November 2012.

The following schedule is applicable to the IFPS transition from PRESENT to NEW flight plan:

- IFPS accepts today IFR flight plans (or portions thereof) filed in NEW format.
- As of 15 November 2012 at 0000 UTC, IFPS will no longer accept flight plans filed in PRESENT format.
- Flights with a date of flight between 12 and 16 November 2012 cannot be submitted more than 24 hours in advance of the Estimated Off-Block Time (EOBT).
- As of 15 November 2012 at 0000 UTC, IFPS will resume accepting flight plans filed more than 24 hours in advance of the EOBT. Please note that flight plans filed more than 120 hours in advance of the EOBT will not be accepted.

Operators are reminded that IFPS cannot be used to submit flight plans operated entirely as VFR to Spain.

Reference should be made to the IFPS User Manual for all details concerning IFPS operational procedures and processes. The manual is available via the Network Manager website under 'Library':

[http://www.cfm.eucontrol.int/cfmu/public/subsite\\_homepage/homepage.html](http://www.cfm.eucontrol.int/cfmu/public/subsite_homepage/homepage.html).

Operators are strongly encouraged to always include the Date of Flight (DOF) in Item 18 of the flight plan. It is mandatory to include DOF if the flight plan is filed more than 24 hours in advance of the EOBT.

Operators should note the changed intention of Item 10 of the FPL. Under the NEW provisions, Item 10 indicates equipment and capabilities. Capability is comprised of three elements:

- a) presence of relevant serviceable equipment on board the aircraft;
- b) equipment and capabilities commensurate with flight crew qualification; and

c) autorización, cuando proceda, de la autoridad competente.

En el Apéndice C a esta Circular de Información Aeronáutica se describen detalladamente los cambios al contenido y formato del FPL de la OACI. La enmienda a las disposiciones de la OACI sobre planificación del vuelo está disponible en la página web Europea y del Atlántico Norte de la OACI ([www.paris.icao.int](http://www.paris.icao.int)) siguiendo los enlaces “Other Meetings, Seminars & Workshops”, después “FPL 2012 ICAO EUR Region Plan” y finalmente “Documentation related to FPL 2012 Amendment”. Toda la documentación relativa a la implantación de estos cambios por el IFPS se encuentra disponible en la página web de la CFMU de EUROCONTROL ([www.cfm.eucontrol.int](http://www.cfm.eucontrol.int)) a través del enlace “ICAO 2012 FPL”.

c) where applicable, authorization from the appropriate authority.

Attachment C to this Aeronautical Information Circular describes the changes to the ICAO FPL content and format in detail. The amendment to the ICAO flight planning provisions is available on the ICAO European and North Atlantic website ([www.paris.icao.int](http://www.paris.icao.int)) by following the links to “Other Meetings, Seminars & Workshops”, then to “FPL 2012 ICAO EUR Region Plan” and then to “Documentation related to FPL 2012 Amendment”. All documentation related to the IFPS implementation of these changes is available on the EUROCONTROL CFMU website ([www.cfm.eucontrol.int](http://www.cfm.eucontrol.int)) by following the link to “ICAO 2012 FPL”.

**Apéndice A a la AIC 8/12**  
**Indicaciones de formatos NUEVO y PRESENTE**

Un plan de vuelo se considera de formato PRESENTE si contiene cualquiera de las siguientes indicaciones:

- a) En el campo 10a: J, M;
- b) En el campo 10b: D;
- c) En STS/: ATFMEXEMPTAPPROVED, texto libre (es decir, cualquier indicación distinta de las especificadas);
- d) En PER/: Cualquier indicación que no sea A, B, C, D, E, H.

Un plan de vuelo se considera de formato NUEVO si contiene cualquiera de las siguientes indicaciones:

- a) En el campo 10a : E1, E2, E3, J1, J2, J3, J4, J5, J6, J7, M1, M2, M3, P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9;
- b) En el campo 10b: E, H, L, B1, B2, U1, U2, V1, V2, D1, G1;
- c) En la casilla 18: PBN/, SUR/, DLE/, TALT/, EUR/PROTECTED;  
*Nota.- EUR/PROTECTED se utilizará únicamente dentro de la Zona IFPS.*
- d) En STS/: ATFMX;
- e) En DAT/: caracteres distintos de S, H, V, M;
- f) Mensajes CHG, CNL, DLA y DEP que contengan el campo 18 con más información aparte del DOF/.

Si un plan de vuelo no contiene ninguna de las indicaciones anteriores se considera NUEVO y PRESENTE al mismo tiempo y será tratado en consecuencia.

**Attachment A to AIC 8/12**  
**Indications of NEW and PRESENT formats**

A flight plan is deemed to be PRESENT format if it contains any of the following indications:

- a) In Field 10a: J, M;
- b) In Field 10b: D;
- c) In STS/: ATFMEXEMPTAPPROVED, free text (i.e. any indication other than those specified);
- d) In PER/: Indications other than A, B, C, D, E, H.

A flight plan is deemed to be NEW format if it contains any of the following indications:

- a) In Field 10a: E1, E2, E3, J1, J2, J3, J4, J5, J6, J7, M1, M2, M3, P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9;
- b) In Field 10b: E, H, L, B1, B2, U1, U2, V1, V2, D1, G1;
- c) In Item 18: PBN/, SUR/, DLE/, TALT/, EUR/PROTECTED;  
*Note.- EUR/PROTECTED is to be used only within the IFPS Zone.*
- d) In STS/: ATFMX;
- e) In DAT/: characters other than S, H, V, M;
- f) A CHG, CNL, DLA, DEP messages containing Field 18 with more than just DOF/.

If a flight plan contains none of the indications above it qualifies as both NEW and PRESENT and will be treated accordingly.

## Apéndice B a la AIC 8/12 Sistema de Validación del IFPS

La aplicación IFPUV detectará si un plan de vuelo sometido a verificación incluye contenido y formato NUEVO y resaltará cualquier error de sintaxis que se haya detectado. Cabe destacar que la aplicación IFPUV puede emplearse para chequear la sintaxis de cualquier plan de vuelo, independientemente de que cualquier tramo de la ruta se lleve a cabo o no dentro de la Zona IFPS (IFPZ). La aplicación IFPUV puede de igual forma emplearse para chequear la sintaxis de planes de vuelo VFR.

La aplicación IFPUV chequeará en primer lugar la sintaxis del plan de vuelo, para después chequear si el plan de vuelo es enteramente VFR y si alguno de los tramos de la ruta se encuentra dentro del IFPS. Si la totalidad del plan de vuelo es VFR o si ningún tramo de la ruta se encuentra dentro de la IFPZ, se generará el siguiente mensaje de error:

ROUTE 152: FLIGHT NOT APPLICABLE TO IFPS

Si éste fuera el único mensaje de error generado, significará que la aplicación IFPUV no ha detectado ningún error de sintaxis.

Si se detectara un error de sintaxis, se resaltará la casilla o casillas afectadas del plan de vuelo y se adjuntará una descripción del error o errores acacidos.

La aplicación IFPUV se encuentra disponible en la página web ([www.cfmueurocontrol.int](http://www.cfmueurocontrol.int)) de la Unidad Central de Gestión de Afluencia (CFMU) de EUROCONTROL, a través del enlace a "CFMU NOP – Public". Tras asegurarse de que la pestaña "TACTICAL" esté seleccionada, los usuarios deberían seleccionar el enlace "IFPUV – Flight Planning". Los planes de vuelo sometidos a verificación pueden chequearse, como se describió anteriormente, empleando el "IFPUV – Free Text Editor". Los planes de vuelo a verificar deben introducirse y remitirse de uno en uno.

## Attachment B to AIC 8/12 IFPS Validation System

The IFPUV Application will detect whether a test flight plan contains NEW content and format and will highlight any syntax errors which are detected. It is important to note that the IFPUV Application can be used to syntax check any flight plan, whether or not any portion of the route is within the IFPS Zone (IFPZ). The IFPUV Application can also be used to syntax check flight plans for VFR flights.

The IFPUV Application will first check the syntax of the flight plan, and then will check whether the flight plan is entirely VFR and whether any portion of the route is within the IFPS. If the entire flight plan is VFR or if no part of the route is within the IFPZ, the following error message will be sent in return:

ROUTE 152: FLIGHT NOT APPLICABLE TO IFPS

If this is the only error message sent in return, the IFPUV Application has not detected any syntax errors.

If a syntax error is detected, the specific flight plan Item or Items will be highlighted and a description of the error or errors will be provided.

The IFPUV Application is available on the EUROCONTROL Central Flow Management Unit (CFMU) website ([www.cfmueurocontrol.int](http://www.cfmueurocontrol.int)), via the link to "CFMU NOP – Public". After ensuring that the "TACTICAL" tab is selected, users should select the "IFPUV – Flight Planning" link. Test flight plans can be checked, as described above, using the "IFPUV – Free Text Editor". Test flight plans are input and submitted one at a time.

**Apéndice C a la AIC 8/12**  
**Descripción detallada de los cambios al contenido y formato del FPL de la OACI**

Las disposiciones de la OACI han sido modificadas para especificar que los planes de vuelo no deben presentarse con más de 120 horas de antelación a la EOBT.

Quando sea necesario retrasar un vuelo más allá de la medianoche, modificándose por tanto el DOF, se recomienda el uso de un mensaje CHG en el que se indique la modificación a los campos 13 (incluyendo la EOBT) y 18 (incluyendo el DOF). Es importante destacar que cuando se modifica un campo se deben proporcionar todos los datos del campo y no tan solo los elementos modificados, especialmente en lo que respecta a las modificaciones al campo 18.

Los sistemas de datos de los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) pueden imponer restricciones a la información contenida en los planes de vuelo. Las restricciones significativas deben notificarse en las Publicaciones de Información Aeronáutica (AIP).

A continuación se describen las modificaciones realizadas a casillas específicas del FPL:

Casilla 7 - Identificación de la Aeronave – la explicación de esta disposición se ha aclarado para especificar que la identificación de la aeronave no excederá de 7 caracteres alfanuméricos que no deben incluir ni guiones ni símbolos. Esta disposición no ha sufrido ninguna otra modificación.

Casilla 8 - Reglas de Vuelo y Tipo de Vuelo – se ha aclarado la explicación a la disposición relativa a indicar las reglas de vuelo. También se ha aclarado que se debe especificar en la casilla 15 (Ruta) el punto o puntos en los cuales se tenga previsto hacer un cambio de reglas de vuelo. Se ha añadido texto adicional para destacar que se ha de incluir el estado del vuelo en la casilla 18 a continuación del indicador STS, empleando uno de los descriptores definidos al efecto, o que otros motivos para el manejo específico del ATS deben indicarse en la casilla 18 después del indicador RMK. Esta disposición no ha sufrido ninguna otra modificación.

Casilla 10 - Equipo y Capacidades – se han realizado numerosos cambios a esta disposición. Es importante destacar que ahora la casilla 10 también indica capacidades, las cuales constan de tres elementos:

**Attachment C to AIC 8/12**  
**Detailed description of changes to ICAO FPL content and format**

The ICAO provisions have been amended to specify that flight plans may not be filed more than 120 hours in advance of the EOBT.

When it is necessary to delay a flight over the midnight period, thereby changing the DOF, it is recommended to use a CHG message indicating the modification to both Field 13 (including EOBT) and Field 18 (including DOF). It should be noted that when modifying a field the data for the complete field must be provided and not just the modified elements, this is particularly significant for modifications to Field 18.

Air Traffic Services (ATS) data systems may impose constraints on information in flight plans. Significant constraints are to be notified in Aeronautical Information Publications (AIP).

The changes made to specific FPL Items are as follows:

Item 7 - Aircraft Identification – the explanation of this provision has been clarified to specify that the aircraft identification cannot exceed 7 alphanumeric characters and is not to include hyphens or symbols. No other changes have been made to the provision.

Item 8 - Flight Rules and Type of Flight – the explanation of the provision related to indicating flight rules has been clarified. It has also been clarified that it must be specified in Item 15 (Route) the point or points at which a change in flight rules is planned. Additional text has been added to highlight that the status of the flight is to be denoted in Item 18 following the STS indicator, using one of the defined descriptors, or that other reasons for specific handling by ATS are to be denoted in Item 18 following the RMK indicator. No other changes have been made to the provision.

Item 10 - Equipment and Capabilities – numerous changes have been made to this provision. It is important to note that Item 10 now also indicates capabilities, which consists of three elements:

- a) la presencia del equipo pertinente en funcionamiento a bordo de la aeronave;
- b) equipo y capacidades equiparables a la formación de la tripulación de vuelo; y
- c) la autorización, cuando corresponda, de la autoridad competente.

- a) presence of relevant serviceable equipment on board the aircraft;
- b) equipment and capabilities commensurate with crew qualifications; and
- c) where applicable, authorization from the appropriate authority.

Las siguientes disposiciones serán de aplicación para la casilla 10a (Equipo y capacidades de radio-comunicaciones, navegación y ayuda a la aproximación):

The following provisions are applicable to Item 10a (Radio communication, navigation and approach aid equipment and capabilities):

INSÉRTESE una letra, como sigue:

INSERT one letter as follows:

N si no se lleva equipo COM/NAV/ayuda a la aproximación para la ruta considerada, o si el equipo no funciona,

N if no COM/NAV/approach aid equipment for the route to be flown is carried, or the equipment is unserviceable,

o,

or,

S si se lleva equipo normalizado COM/NAV/ayuda a la aproximación para la ruta considerada y si está en funcionamiento (Véase la Nota 1),

S if standard COM/NAV/approach aid equipment for the route to be flown is carried and serviceable (See Note 1),

y/o

and/or

INSÉRTESE una o más de las letras siguientes para indicar el equipo y las capacidades COM/NAV/ayuda a la aproximación en servicio disponibles:

INSERT one or more of the following letters to indicate the serviceable COM/NAV/approach aid equipment and capabilities available:

A	Sistema de aterrizaje GBAS / GBAS landing system	J7	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
		K	MLS
B	LPV (APV con / with SBAS)	L	ILS
C	LORAN C	M1	ATC RTF SATCOM (INMARSAT)
D	DME	M2	ATC RTF (MTSAT)
E1	FMC WPR ACARS	M3	ATC RTF (Iridium)
E2	D-FIS ACARS	O	VOR
E3	PDC ACARS	P1-P9	Reservado para / Reserved for RCP
F	ADF	R	PBN aprobada (Véase Nota 4) / approved (See Note 4)
G	GNSS (Véase Nota 2 / See Note 2)		
H	HF RTF	T	TACAN
I	Navegación inercial / Inertial Navigation	U	UHF RTF
J1	CPDLC ATN VDL Modo 2 (Véase Nota 3) / Mode 2 (See Note 3)	V	VHF RTF
		W	RVSM aprobada/approved
J2	CPDLC FANS 1/A HF DL	X	MNPS aprobada/approved
J3	CPDLC FANS 1/A VDL Modo/Mode A	Y	VHF con capacidad de separación de canales 8,33 kHz / VHF with 8.33 kHz channel spacing capability
J4	CPDLC FANS 1/A VDL Modo/Mode 2		
J5	CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)	Z	Demás equipo instalado a bordo u otras capacidades (Véase Nota 5) / Other equipment carried or other capabilities (See Note 5)
J6	CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)		



Los caracteres alfanuméricos que no aparezcan anteriormente están reservados.

*Nota 1.- Si se usa la letra S, se considera que el equipo normalizado es VHF RTF, VOR e ILS, salvo que la autoridad ATS competente prescriba alguna otra combinación.*

*Nota 2.- Si se utiliza la letra G, los tipos de aumentación GNSS externa, si los hay, se especifican en la casilla 18 después del indicador NAV/ y separados mediante un espacio.*

*Nota 3.- Véase RTCA/EUROCAE Interoperability Requirements Standard For ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard – DO-280B/ED-110B) con respecto a servicios por enlace de datos/autorizaciones e información de control de tránsito aéreo/gestión de las comunicaciones de control de tránsito aéreo/verificación de micrófonos de control de tránsito aéreo.*

*Nota 4.- Si se usa la letra R, los niveles de navegación basada en la performance que pueden alcanzarse se especifican en la casilla 18 después del indicador PBN/. En el Manual sobre navegación basada en la performance (Doc 9613) figuran textos de orientación sobre la aplicación de la navegación basada en la performance a tramos de ruta, rutas o áreas específicos.*

*Nota 5.- Si se usa la letra Z, especifíquese en la casilla 18 cualquier otro tipo de equipo o capacidades instalados a bordo, precedido por COM/, NAV/ y/o DAT/, según corresponda.*

*Nota 6.- La información sobre capacidad de navegación se proporciona al ATC a efectos de autorización y encaminamiento.*

Las siguientes disposiciones son de aplicación para la casilla 10b (Equipo y capacidades de vigilancia):

INSÉRTESE la letra N si no se lleva a bordo equipo de vigilancia para la ruta que debe volarse o si el equipo no funciona.

o,

INSÉRTESE uno o más de los siguientes descriptores, hasta un máximo de 20 caracteres, para indicar el tipo de equipo y/o capacidades de vigilancia en funcionamiento, a bordo:

*SSR en 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.

Any alphanumeric characters not indicated above are reserved.

*Note 1.- If the letter S is used, standard equipment is considered to be VHF RTF, VOR and ILS, unless another combination is prescribed by the appropriate ATS authority.*

*Note 2.- If the letter G is used, the types of external GNSS augmentation, if any, are specified in Item 18 following the indicator NAV/ and separated by a space.*

*Note 3.- See RTCA/EUROCAE Interoperability Requirements Standard For ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard – DO-280B/ED-110B) for data link services/air traffic control clearance and information/air traffic control communications management/air traffic control microphone check.*

*Note 4.- If the letter R is used, the performance based navigation levels that can be met are specified in Item 18 following the indicator PBN/. Guidance material on the application of performance based navigation to a specific route segment, route or area is contained in the Performance-Based Navigation Manual (Doc 9613).*

*Note 5.- If the letter Z is used, specify in Item 18 the other equipment carried or other capabilities, preceded by COM/, NAV/ and/or DAT/, as appropriate.*

*Note 6.- Information on navigation capability is provided to ATC for clearance and routing purposes.*

The following provisions are applicable to Item 10b (Surveillance equipment and capabilities):

INSERT N if no surveillance equipment for the route to be flown is carried, or the equipment is un-serviceable,

or,

INSERT one or more of the following descriptors, to a maximum of 20 characters, to describe the serviceable surveillance equipment and/or capabilities on board:

*SSR Modes A and C*

A Transponder - Mode A (4 digits - 4 096 codes).

C Transponder - Mode A (4 digits - 4 096 codes) and Mode C.

### SSR en Modo S

- E Transpondedor - Modo S, incluyendo identificación de aeronave, altitud de presión y capacidad de señales espontáneas ampliadas (ADS-B).
- H Transpondedor - Modo S, incluyendo identificación de aeronave, altitud de presión y capacidad de vigilancia mejorada.
- I Transpondedor - Modo S, incluyendo identificación de aeronave, pero sin capacidad de altitud de presión.
- L Transpondedor - Modo S, incluyendo identificación de aeronave, altitud de presión, capacidad de señales espontáneas ampliadas (ADS-B) y de vigilancia mejorada.
- P Transpondedor - Modo S, incluyendo altitud de presión pero sin capacidad de identificación de aeronave.
- S Transpondedor - Modo S, incluyendo altitud de presión y capacidad de identificación de aeronave.
- X Transpondedor - Modo S, sin capacidad de identificación de aeronave ni de altitud de presión.

*Nota.- La capacidad de vigilancia mejorada es la capacidad que tiene la aeronave de transmitir en enlace descendente datos derivados de la aeronave vía un transpondedor en modo S.*

### ADS-B

- B1 ADS-B con capacidad de transmisión ADS-B de 1090 MHz dedicada.
- B2 ADS-B con capacidad de transmisión y recepción ADS-B de 1090 MHz dedicada.
- U1 ADS-B con capacidad de transmisión usando UAT.
- U2 ADS-B con capacidad de transmisión y recepción usando UAT.
- V1 ADS-B con capacidad de transmisión usando VDL en Modo 4.
- V2 ADS-B con capacidad de transmisión y recepción usando VDL en Modo 4.

### ADS-C

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

Los caracteres alfanuméricos que no se indiquen anteriormente están reservados.

Ejemplo: ADE3RV/HB2U2V2G1

*Nota.- Las aplicaciones de vigilancia adicionales deberían enumerarse en la casilla 18, a continuación del indicador SUR/.*

### SSR Mode S

- E Transponder - Mode S, including aircraft identification, pressure-altitude and extended squitter (ADS-B) capability.
- H Transponder - Mode S, including aircraft identification, pressure-altitude and enhanced surveillance capability.
- I Transponder - Mode S, including aircraft identification, but no pressure-altitude capability.
- L Transponder - Mode S, including aircraft identification, pressure-altitude, extended squitter (ADS-B) and enhanced surveillance capability.
- P Transponder - Mode S, including pressure-altitude, but no aircraft identification capability.
- S Transponder - Mode S, including both pressure altitude and aircraft identification capability.
- X Transponder - Mode S with neither aircraft identification nor pressure-altitude capability.

*Note.- Enhanced surveillance capability is the ability of the aircraft to down-link aircraft derived data via a Mode S transponder.*

### ADS-B

- B1 ADS-B with dedicated 1090 MHz ADS-B "out" capability.
- B2 ADS-B with dedicated 1090 MHz ADS-B "out" and "in" capability.
- U1 ADS-B "out" capability using UAT.
- U2 ADS-B "out" and "in" capability using UAT.
- V1 ADS-B "out" capability using VDL Mode 4.
- V2 ADS-B "out" and "in" capability using VDL Mode 4.

### ADS-C

- D1 ADS-C with FANS 1/A capabilities.
- G1 ADS-C with ATN capabilities.

Alphanumeric characters not indicated above are reserved.

Example: ADE3RV/HB2U2V2G1

*Note.- Additional surveillance application should be listed in Item 18 following the indicator SUR/.*

Casilla 13 - Aeródromo de salida y hora – se han realizado algunas aclaraciones e incluido disposiciones adicionales relativas a cómo indicar los aeródromos de salida que no tengan asignado un indicador de lugar OACI de cuatro letras. Las siguientes disposiciones son de aplicación a la casilla 13:

INSÉRTESE el indicador de lugar OACI de cuatro letras del aeródromo de salida como se especifica en el Doc 7910, *Indicadores de Lugar*,

O, si no se ha asignado indicador de lugar,

INSÉRTESE ZZZZ e INDÍQUESE, en la casilla 18, el nombre y el lugar del aeródromo precedido de DEP/,

O, el primer punto de la ruta o la radiobaliza precedida de DEP/..., si la aeronave no ha despegado del aeródromo,

O, si el plan de vuelo se ha recibido de una aeronave en vuelo,

INSÉRTESE AFIL, e INDÍQUESE, en la casilla 18, el indicador de lugar OACI de cuatro letras de la dependencia ATS de la cual pueden obtenerse datos del plan de vuelo suplementario, precedidos de DEP/.

LUEGO, SIN NINGÚN ESPACIO,

INSÉRTESE para un plan de vuelo presentado antes de la salida, la hora prevista de fuera calzos (EOBT),

O, para un vuelo recibido de una aeronave en vuelo, la hora prevista o actual de paso sobre el primer punto de la ruta a la cual se refiere el plan de vuelo.

Casilla 15 - Ruta – se han realizado algunas aclaraciones y ampliado disposiciones:

Casilla 15c Ruta (incluyendo cambios de velocidad, nivel y/o reglas de vuelo) – se ha realizado un cambio editorial a fin de aclarar que, en un determinado punto, es posible indicar donde se tiene previsto realizar un cambio de velocidad, nivel o ambos, o un cambio de ruta ATS y/o un cambio de reglas de vuelo.

Esta disposición ha sido ampliada para incluir la posibilidad de describir un punto significativo en la ruta por medio de una marcación y distancia desde un “punto de referencia”, y no únicamente desde una radioayuda, como se describe a continuación:

*Marcación y distancia desde un punto significativo:*

La identificación de un punto significativo, seguida de la marcación desde el punto, mediante 3 cifras que indiquen los grados magnéticos, seguida de la distancia desde el punto, mediante 3 cifras que expresen millas marinas. En áreas de gran latitud en las que la autoridad competente

Item 13 - Departure aerodrome and time – some clarifications have been made and additional provisions included regarding how to indicate departure aerodromes which have not been assigned an ICAO four-letter designator. The following provisions are applicable to Item 13:

INSERT the ICAO four-letter location indicator of the departure aerodrome as specified in Doc 7910, *Location Indicators*,

OR, if no location indicator has been assigned,

INSERT ZZZZ and SPECIFY, in Item 18, the name and location of the aerodrome preceded by DEP/,

OR, the first point of the route or the marker radio beacon preceded by DEP/..., if the aircraft has not taken off from the aerodrome,

OR, if the flight plan is received from an aircraft in flight,

INSERT AFIL, and SPECIFY, in Item 18, the ICAO four-letter location indicator of the location of the ATS unit from which supplementary flight plan data can be obtained, preceded by DEP/.

THEN, WITHOUT A SPACE,

INSERT for a flight plan submitted before departure, the estimated off-block time (EOBT),

OR, for a flight plan received from an aircraft in flight, the actual or estimated time over the first point of the route to which the flight plan applies.

Item 15 - Route – some clarifications have been made and provisions expanded:

Item 15c Route (including changes of speed, level and/or flight rules) – an editorial change has been made to clarify that it is possible to indicate, at a single point, where it is planned that a change of speed or level or both is planned to commence, or a change of ATS route and/or a change of flight rules.

The provision has been expanded to include the possibility of describing a significant point in the route as a bearing and distance from a “reference point”, rather than only from a navigational aid, as follows:

*Bearing and distance from a reference point:*

The identification of the reference point, followed by the bearing from the point in the form of 3 figures giving degrees magnetic, followed by the distance from the point in the form of 3 figures expressing nautical miles. In areas of high latitude where it is determined by the appropriate

determine que no resulta práctico hacer referencia a grados magnéticos, pueden utilizarse grados verdaderos. Complétese el número correcto de cifras, cuando sea necesario, insertando ceros, p. ej. un punto a 180° magnéticos y una distancia del VOR “DUB” de 40 millas marinas, debería indicarse como: DUB180040.

authority that reference to degrees magnetic is impractical, degrees true may be used. Make up the correct number of figures, where necessary, by insertion of zeros – e.g. a point 180° magnetic at a distance of 40 nautical miles from VOR “DUB” should be expressed as DUB180040.

**Casilla 16** – se ha aclarado el título de la casilla 16 para especificar que los “aeródromos de alternativa” a los que se refiere son aeródromos de alternativa de destino. Además, se ha aclarado la disposición relativa a la duración total prevista, al tiempo que las descripciones de cómo se han de indicar los lugares, tal y como se indica a continuación:

**Item 16** – The title of Item 16 has been clarified to specify that the “alternate aerodrome(s)” being referred to is(are) the destination alternate aerodrome(s). Additionally, the provision related to estimated elapsed time has been clarified, along with the descriptions of how to indicate the locations, as follows:

*Aeródromo de destino y duración total prevista (8 caracteres)*

*Destination aerodrome and total estimated elapsed time (8 characters)*

INSÉRTESE el indicador de lugar OACI de cuatro letras del aeródromo de destino como se especifica en el Doc 7910, *Indicadores de Lugar*, O, si no se ha asignado indicador de lugar, INSÉRTESE ZZZZ e INDÍQUESE en la casilla 18 el nombre y lugar del aeródromo, precedido de DEST/.  
DESPUÉS, SIN DEJAR UN ESPACIO  
INSÉRTESE la duración total prevista.

INSERT the ICAO four-letter location indicator of the destination aerodrome as specified in Doc 7910, *Location Indicators*, OR, if no location indicator has been assigned, INSERT ZZZZ and SPECIFY in Item 18 the name and location of the aerodrome, preceded by DEST/.  
THEN WITHOUT A SPACE  
INSERT the total estimated elapsed time.

*Nota.- En el caso de un plan de vuelo recibido de una aeronave en vuelo, la duración total prevista se cuenta a partir del primer punto de la ruta a la que se aplica el plan de vuelo hasta el punto de terminación del plan de vuelo.*

*Note.- For a flight plan received from an aircraft in flight, the total estimated elapsed time is the estimated time from the first point of the route to which the flight plan applies to the termination point of the flight plan.*

*Aeródromo(s) de alternativa de destino*

*Destination alternate aerodrome(s)*

INSÉRTESE los indicadores de lugar OACI de cuatro letras, de no más de dos aeródromos de alternativa de destino, como se especifica en el Doc 7910, *Indicadores de Lugar*, separados por un espacio,  
O, si no se ha asignado un indicador de lugar a los aeródromos de alternativa de destino, INSÉRTESE ZZZZ e INDÍQUESE en la casilla 18 el nombre y lugar de los aeródromos de alternativa de destino, precedido de ALTN/.

INSERT the ICAO four-letter location indicator(s) of not more than two destination alternate aerodromes, as specified in Doc 7910, *Location Indicators*, separated by a space,  
OR, if no location indicator has been assigned to the destination alternate aerodrome(s), INSERT ZZZZ and SPECIFY in Item 18 the name and location of the destination alternate aerodrome(s), preceded by ALTN/.

**Casilla 18 - Otros Datos** – se han realizado cambios significativos a estas disposiciones.

**Item 18 - Other Information** – significant changes have been made to these provisions.

Se advierte a los explotadores que el uso de indicadores que no se incluyan en estas disposiciones, puede ocasionar que los datos se rechacen, se procesen de manera incorrecta o se pierdan.

Operators are warned that the use of indicators not included in the provisions may result in data being rejected, processed incorrectly or lost.

La disposición se ha clarificado para indicar que los guiones “-” o barras oblicuas “/” sólo deben usarse como se estipula a continuación.

The provision has been clarified to indicate that hyphens “-” or oblique strokes “/” should only be used as described.

Por otra parte, la disposición se ha enmendado de forma que sólo puedan utilizarse los indicadores descritos en las disposiciones, e insertados en el orden descrito. Los indicadores definidos son los siguientes y, de utilizarse, están listados en el orden en que deben insertarse:

STS/ Motivo del tratamiento especial por parte del ATS, p. ej. misión de búsqueda y salvamento, del modo siguiente:

ALTRV: para un vuelo realizado de acuerdo con una reserva de altitud;

ATFMX: para un vuelo aprobado por la autoridad ATS competente para que esté exento de medidas ATFM;

FFR: extinción de incendios;

FLTCK: verificación de vuelo para calibración de ayudas a la navegación;

HAZMAT: para un vuelo que transporta material peligroso;

HEAD: para un vuelo con estatus "Jefe de Estado";

HOSP: para un vuelo médico declarado por autoridades médicas;

HUM: para un vuelo que opere en misión humanitaria;

MARSA: para un vuelo del cual una entidad militar se hace responsable de su separación respecto de aeronaves militares;

MEDEVAC: para una evacuación por emergencia médica crítica con riesgo de vida;

NONRVSM: para un vuelo que no cuenta con capacidad RVSM que pretenda operar en un espacio aéreo RVSM;

SAR: para un vuelo involucrado en una misión de búsqueda y salvamento; y

STATE: para un vuelo involucrado en servicios militares, de aduanas o policiales.

Otros motivos que originen un tratamiento especial por parte del ATS se deberán indicar bajo el designador RMK/.

PBN/ Indicación de las capacidades RNAV y/o RNP. Inclúyase la cantidad necesaria de los descriptores que figuran a continuación, que se apliquen al vuelo, usando un máximo de 8 entradas, es decir, un total de no más de 16 caracteres.

Additionally, the provision has been amended such that only indicators described in the provisions may be used, and they must be inserted in the order shown. The indicators defined are as follows, and are listed in the order in which they are to be inserted, if used:

STS/ Reason for special handling by ATS, e.g. a search and rescue mission, as follows:

ALTRV: for a flight operated in accordance with an altitude reservation;

ATFMX: for a flight approved for exemption from ATFM measures by the appropriate ATS authority;

FFR: fire-fighting;

FLTCK: flight check for calibration of navigaids;

HAZMAT: for a flight carrying hazardous material;

HEAD: a flight with Head of State status;

HOSP: for a medical flight declared by medical authorities;

HUM: for a flight operating on a humanitarian mission;

MARSA: for a flight for which a military entity assumes responsibility for separation of military aircraft;

MEDEVAC: for a life critical medical emergency evacuation;

NONRVSM: for a non-RVSM capable flight intending to operate in RVSM airspace;

SAR: for a flight engaged in a search and rescue mission; and

STATE: for a flight engaged in military, customs or police services.

Other reasons for special handling by ATS shall be denoted under the designator RMK/.

PBN/ Indication of RNAV and/or RNP capabilities. Include as many of the descriptors below, as apply to the flight, up to a maximum of 8 entries, i.e. a total of not more than 16 characters.

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

ESPECIFICACIONES RNP / RNP SPECIFICATIONS	
L1	RNP 4
O1	RNP 1 básica, todos los sensores permitidos / Basic RNP 1, all permitted sensors
O2	RNP 1 GNSS básica / Basic RNP 1 GNSS
O3	RNP 1 DME/DME básica / Basic RNP 1 DME/DME
O4	RNP 1 DME/DME/IRU básica / Basic RNP 1 DME/DME/IRU
S1	RNP APCH
S2	RNP APCH con/with BARO-VNAV
T1	RNP AR APCH con/with RF (se requiere autorización especial / special authorization required)
T2	RNP AR APCH sin/without RF (se requiere autorización especial / special authorization required)

Las combinaciones de caracteres alfanuméricos que no aparezcan anteriormente están reservadas.

NAV/ Datos importantes relativos al equipo de navegación, distinto del que se especifica en PBN/, según lo requiera la autoridad ATS competente. Indíquese la aumentación GNSS tras este indicador, dejando un espacio entre dos o más métodos de aumentación, p. ej. NAV/GBAS SBAS.

Combinations of alphanumeric characters not indicated above are reserved.

NAV/ Significant data related to navigation equipment, other than specified in PBN/, as required by the appropriate ATS authority. Indicate GNSS augmentation under this indicator, with a space between two or more methods of augmentation, e.g. NAV/GBAS SBAS.

COM/	Indíquense las aplicaciones o capacidades de comunicaciones no especificadas en la casilla 10a.	COM/	Indicate communications applications or capabilities not specified in Item 10a.
DAT/	Indíquense las aplicaciones o capacidades de datos no especificadas en la casilla 10a.	DAT/	Indicate data applications or capabilities not specified in 10a.
SUR/	Inclúyanse las aplicaciones o capacidades de vigilancia no especificadas en la casilla 10b.	SUR/	Include surveillance applications or capabilities not specified in Item 10b.
DEP/	<p>Nombre y lugar del aeródromo de salida, cuando ZZZZ se inserte en la casilla 13, o de la dependencia ATS de la cual pueden obtenerse datos del plan de vuelo suplementario, cuando AFIL se inserte en la casilla 13. Para aeródromos que no aparecen en la publicación de información aeronáutica pertinente, indíquese el lugar como se indica a continuación:</p> <p>Con 4 cifras que indiquen la latitud en grados y en decenas y unidades de minutos, seguidas de la letra "N" (Norte) o "S" (Sur) seguida de 5 cifras, que indiquen la longitud en grados y decenas y unidades de minutos, seguidas de "E" (Este) o "W" (Oeste). Complétese el número correcto de cifras, cuando sea necesario, insertando ceros, p. ej. 4620N07805W (11 caracteres).</p> <p>O, Con la marcación y distancia respecto del punto significativo más cercano, como sigue:</p> <p>La identificación del punto significativo seguida de la marcación respecto del punto en forma de 3 cifras que den los grados magnéticos, seguida de la distancia al punto en forma de 3 cifras que expresen millas marinas. En áreas de gran latitud donde la autoridad competente determine que no resulta práctico hacer referencia a grados magnéticos, pueden utilizarse grados verdaderos. Complétese el número correcto de cifras, cuando sea necesario, insertando ceros, p. ej. un punto a 180° magnéticos y una distancia al VOR "DUB" de 40 millas marinas, debería indicarse así: DUB180040.</p> <p>O, El primer punto de la ruta (nombre o LAT/LONG) o la radiobaliza, si la aeronave no ha despegado desde un aeródromo.</p>	DEP/	<p>Name and location of departure aerodrome, if ZZZZ is inserted in Item 13, or the ATS unit from which supplementary flight plan data can be obtained, if AFIL is inserted in Item 13. For aerodromes not listed in the relevant Aeronautical Information Publication, indicate location as follows:</p> <p>With 4 figures describing latitude in degrees and tens and units of minutes followed by "N" (North) or "S" (South), followed by 5 figures describing longitude in degrees and tens and units of minutes, followed by "E" (East) or "W" (West). Make up the correct number of figures, where necessary, by insertion of zeros, e.g. 4620N07805W (11 characters).</p> <p>OR, Bearing and distance from the nearest significant point, as follows:</p> <p>The identification of the significant point followed by the bearing from the point in the form of 3 figures giving degrees magnetic, followed by the distance from the point in the form of 3 figures expressing nautical miles. In areas of high latitude where it is determined by the appropriate authority that reference to degrees magnetic is impractical, degrees true may be used. Make up the correct number of figures, where necessary, by insertion of zeros, e.g. a point of 180° magnetic at a distance of 40 nautical miles from VOR "DUB" should be expressed as DUB180040.</p> <p>OR, The first point of the route (name or LAT/LONG) or the marker radio beacon, if the aircraft has not taken off from an aerodrome.</p>
DEST/	Nombre y localización del aeródromo de destino, si se inserta ZZZZ en la casilla 16. Para aeródromos que no aparecen en la publicación de información aeronáutica pertinente, indíquese la localización en LAT/LONG o la marcación y distancia respecto del punto significativo más cercano, como se describió anteriormente en DEP/.	DEST/	Name and location of destination aerodrome, if ZZZZ is inserted in Item 16. For aerodromes not listed in the relevant Aeronautical Information Publication, indicate location in LAT/LONG or bearing and distance from the nearest significant point, as described under DEP/ above.

DOF/	La fecha de la salida del vuelo en formato de seis cifras (AAMMDD, donde AA es el año, MM es el mes y DD el día).	DOF/	The date of flight departure in a six figure format (YYMMDD, where YY equals the year, MM equals the month and DD equals the day).
REG/	La marca de nacionalidad o común y la marca de matrícula de la aeronave, si difieren de la identificación de la aeronave que figura en la casilla 7.	REG/	The nationality or common mark and registration mark of the aircraft, if different from the aircraft identification in Item 7.
EET/	Designadores de puntos significativos o límites de FIR y duración total prevista desde el despegue hasta esos puntos o límites de FIR, cuando esté prescrito en base a acuerdos regionales de navegación aérea o por la autoridad ATS competente. Ejemplos: EET/CAP0745 XYZ0830 EET/EINN0204	EET/	Significant points or FIR boundary designators and accumulated estimated elapsed times from take-off to such points or FIR boundaries, when so prescribed on the basis of regional air navigation agreements, or by the appropriate ATS authority. Examples: EET/CAP0745 XYZ0830 EET/EINN0204
SEL/	Clave SELCAL, para aeronaves equipadas de este modo.	SEL/	SELCAL Code, for aircraft so equipped.
TYP/	Tipos de aeronaves, precedidos de ser necesario sin un espacio por el número de aeronaves y separados por un espacio, cuando se inserte ZZZZ en la casilla 9. Ejemplo: TYP/2F15 5F5 3B2	TYP/	Type(s) of aircraft, preceded if necessary without a space by number(s) of aircraft and separated by one space, if ZZZZ is inserted in Item 9. Example: TYP/2F15 5F5 3B2
CODE/	Dirección de aeronave (expresada como código alfanumérico de seis caracteres hexadecimales) cuando lo requiera la autoridad ATS competente. Ejemplo: "F00001" es la dirección de aeronave más baja contenida en el bloque específico administrado por la OACI.	CODE/	Aircraft address (expressed in the form of an alphanumerical code of six hexadecimal characters) when required by the appropriate ATS authority. Example: "F00001" is the lowest aircraft address contained in the specific block administered by ICAO.
DLE/	Demora o espera en ruta. Insértense los puntos significativos en la ruta donde se tenga previsto que ocurrirá la demora, seguidos de la duración de la demora usando cuatro cifras para el tiempo en horas y minutos (hhmm). Ejemplo: DLE/MDG0030	DLE/	Enroute delay or holding. Insert the significant point(s) on the route where a delay is planned to occur, followed by the length of delay using four figure time in hours and minutes (hhmm). Example: DLE/MDG0030
OPR/	Designador OACI o nombre del explotador, si difieren de la identificación de la aeronave que figura en la casilla 7.	OPR/	ICAO designator or name of the aircraft operating agency, if different from the aircraft identification in item 7.
ORGN/	La dirección AFTN de 8 letras del originador u otros detalles de contacto, en caso de que el originador del plan de vuelo no pueda identificarse fácilmente, cuando así lo disponga la autoridad ATS competente. <i>Nota.- En algunas áreas, los centros de recepción de plan de vuelo pueden insertar automáticamente el identificador ORGN/ y la dirección AFTN del originador.</i>	ORGN/	The originator's 8 letter AFTN address or other appropriate contact details, in cases where the originator of the flight plan may not be readily identified, as required by the appropriate ATS authority. <i>Note.- In some areas, flight plan reception centres may insert the ORGN/ identifier and originator's AFTN address automatically.</i>
PER/	Datos de performance de la aeronave, indicados por una sola letra, como se especifica en los <i>Procedimientos para los servicios de navegación aérea – Operación de</i>	PER/	Aircraft performance data, indicated by a single letter, as specified in the <i>Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations (PANS-OPS, Doc 8168),</i>



	<i>Aeronaves (PANS-OPS, Doc 8168), Volumen I – Procedimientos de vuelo, si así lo estipula la autoridad ATS competente.</i>		<i>Volume I – Flight Procedures, if so prescribed by the appropriate ATS authority.</i>
ALTN/	Nombre de los aeródromos de alternativa de destino, si se inserta ZZZZ en la casilla 16. Para aeródromos que no aparecen en la publicación de información aeronáutica pertinente, indíquese la localización en LAT/LONG o la marcación y distancia respecto del punto significativo más cercano, como se describió anteriormente en DEP/.	ALTN/	Name of destination alternate aerodrome(s), if ZZZZ is inserted in Item 16. For aerodromes not listed in the relevant Aeronautical Information Publication, indicate location in LAT/LONG or bearing and distance from the nearest significant point, as described in DEP/ above.
RALT/	Indicadores OACI de cuatro letras para aeródromos de alternativa en ruta, como se especifica en Doc. 7910, <i>Indicadores de lugar</i> , o el nombre de los aeródromos de alternativa en ruta, si no tienen asignado un indicador. Para aeródromos que no aparecen en la publicación de información aeronáutica pertinente, indíquese la localización en LAT/LONG o la marcación y distancia respecto del punto significativo más cercano, como se describió anteriormente en DEP/.	RALT/	ICAO four letter indicator(s) for en-route alternate aerodrome(s), as specified in Doc 7910, <i>Location Indicators</i> , or name(s) of en-route alternate aerodrome(s), if no indicator is allocated. For aerodromes not listed in the relevant Aeronautical Information Publication, indicate location in LAT/LONG or bearing and distance from the nearest significant point, as described in DEP/ above.
TALT/	Indicadores OACI de cuatro letras para aeródromos de alternativa de despegue, como se especifica en el Doc 7910, <i>Indicadores de Lugar</i> , o el nombre de los aeródromos de alternativa de despegue, si no tienen asignado un indicador. Para aeródromos que no aparecen en la publicación de información aeronáutica pertinente, indíquese la localización en LAT/LONG o la marcación y distancia respecto del punto significativo más cercano, como se describió anteriormente en DEP/.	TALT/	ICAO four letter indicator(s) for take-off alternate aerodrome(s), as specified in Doc 7910, <i>Location Indicators</i> , or name(s) of take-off alternate aerodrome(s), if no indicator is allocated. For aerodromes not listed in the relevant Aeronautical Information Publication, indicate location in LAT/LONG or bearing and distance from the nearest significant point, as described in DEP/ above.
RIF/	Los detalles de la ruta que lleva al nuevo aeródromo de destino, seguidos del indicador de lugar OACI de cuatro letras correspondiente a dicho aeródromo. La ruta revisada está sujeta a una nueva autorización en vuelo. Ejemplos: RIF/DTA HEC KLAX RIF/ESP G94 CLA YPPH	RIF/	Details of the route that leads to the revised destination aerodrome, followed by the appropriate ICAO four-letter location indicator of the aerodrome. The revised route is subject to reclearance in flight. Examples: RIF/DTA HEC KLAX RIF/ESP G94 CLA YPPH
RMK/	Cualquier otra observación en lenguaje claro, cuando así lo requiera la autoridad ATS competente o cuando se estime necesario.	RMK/	Any other plain language remarks, when required by the appropriate ATS authority or deemed necessary.
RFP/	Q seguido de un dígito para indicar la secuencia del plan de vuelo que reemplaza que se está presentando. <i>Nota.- Esta disposición se detalla en los Procedimientos suplementarios regionales europeos (EUR SUPPs, Doc 7030), Capítulo 2.</i>	RFP/	Q followed by a digit to indicate the sequence of the replacement flight plan being submitted. <i>Note.- This provision is detailed in the European Regional Supplementary Procedures (EUR SUPPs, Doc 7030), Chapter 2.</i>

**INTENCIONADAMENTE EN BLANCO**  
**INTENTIONALLY BLANK**