

**AIS - COLOMBIA**

AFS: SKBOYOYX  
 Teléfono: +57 (1) 4251000  
 Ext. 1447/1460/1463  
 E-mail: [ais@aerocivil.gov.co](mailto:ais@aerocivil.gov.co)

REPÚBLICA DE COLOMBIA

**AERONÁUTICA CIVIL**

Unidad Administrativa Especial



**DIRECCIÓN DE SERVICIOS A LA  
 NAVEGACIÓN AEREAGRUPO DE INFORMACIÓN  
 AERONÁUTICA**

Centro de Gestión Aeronáutico de Colombia  
 CGAC

**AIC**

**A09/21  
 C11/21  
 31 DEC 21**

**GUIA PROCEDIMENTAL PLAN DE VUELO CENTRALIZADO / FLIGHT PLAN PROCEDURAL GUIDE****FECHA DE ENTRADA EN VIGOR: 31 DE DICIEMBRE DE 2021****EFFECTIVE DATE: DECEMBER 31 2021****C11/21****1. PROPOSITO**

Establecer una guía para regular el procedimiento a seguir en cuanto a la gestión de planes de vuelo y sus mensajes asociados a través de la red AMHS/AFTN, (plan de vuelo centralizado) y el plan de contingencia en caso de fallas de una u otra parte.

Especificar la responsabilidad del operador aéreo para esta presentación de plan de vuelo y así mismo las del personal OEA del grupo de información aeronáutica.

**2. ALCANCE**

Los procedimientos que se describen en esta guía inician con la transmisión de planes de vuelo y sus mensajes asociados, a través de AMHS/AFTN, por parte de los Operadores Aéreos en Colombia y finalizan con la aceptación y protección de estos mensajes por parte los operadores de estación aeronáutica OEA del servicio AIS/ARO a nivel nacional.

**3. GENERALIDADES**

La Aeronautica Civil, implementa para el territorio colombiano el Plan de Vuelo vía FILING, que corresponde a una forma de presentación de plan de vuelo y que consiste en que los operadores aéreos de servicio aéreo regular, transporte aéreo no regular y de aviación militar, transmitan desde su respectivo Software, a través de la AMHS/AFTN, los mensajes de movimiento de tipo: plan de vuelo – FPL, demora – DLA, y cancelación – CNL, a nivel nacional.

Los mensajes de movimiento que transmitan los operadores aéreos serán revisados en las oficinas AIS/AD por los funcionarios del Grupo Servicios de Información Aeronáutica - AIM. Una vez realizado este proceso, los OEA procederán a responder a través de la red AMHS/AFTN, con mensajes de aceptación – ACK, o rechazo – REJ. Cuando el mensaje de movimiento sea revisado y aceptado, se transmitirá a las direcciones AMHS/AFTN interesadas a nivel nacional. De acuerdo con la normatividad vigente en AIP Colombia - ENR 1.11

**4. RESPONSABLES**

Los responsables de los procedimientos que se mencionan en esta guía procedimental son los servidores públicos Operadores de Estación Aeronáutica – OEA del Grupo AIM, y el personal designado por los Operadores Aéreos para tal fin.

Es importante indicar que los equipos de Gerencia AIM y Estructurador GPL/FPL Centralizado, son los responsables de la revisión y modificación de esta guía procedimental.

**A09/21****1. PURPOSE**

Providing a guide to regulate the procedure to be followed in terms of the management of flight plans and their associated messages through the AMHS/AFTN network, (centralized flight plan) and the contingency plan in case of failures of one or the other party.

Specify the responsibilities of the air carrier that manages this type of filing of the flight plan and those of the OEA personnel within the aeronautical information group.

**2. SCOPE**

The procedures described in this guideline begin with the transmission of flight plans and their associated messages, through AMHS/AFTN, by the Aircraft Operators in Colombia and end with the acceptance and protection of these messages by AIS/ARO staff.

**3. GENERAL**

The Aeronautica Civil, implements for the Colombian territory the Flight Plan via FILING for scheduled air service operators, non-scheduled air transport and military aviation, to transmit from their own Software, through the AMHS / AFTN, movement messages type: flight plan – FPL, delay – DLA, and cancellation – CNL, nationwide.

The movement messages sent by air operators will be reviewed in the AIS/AD offices by personnel of the Aeronautical Information Services Group - AIM. Once this process is completed, AIM staff will proceed to respond through the AMHS/AFTN network, using either ACK - acceptance, or REJ -rejection messages. When a movement message is reviewed and accepted, it will be transmitted to the domestic AMHS/AFTN addresses. in accordance with the regulations in force in AIP Colombia - ENR 1.11

**4. DUTY BEARERS**

Those responsible for the procedures mentioned in this procedural guide are the public servants, Aeronautical Station Operators of the AIM Group, and the personnel designated by the Air Operators for this purpose.

It is important to note that the AIM Management and Centralized GPL/FPL Structuring teams are responsible for the review and modification of this guideline.

#### 4.1 OPERADORES AEREOS

La responsabilidad delegada a los operadores aéreos de transmitir los mensajes de movimiento a nivel nacional e internacional, vía AMHS/AFTN, se basa en la normatividad vigente de la OACI en el Documento 4444, capítulo 11, numeral 11.4.2

Por ende, el operador aéreo es responsable de toda la información que se transmita a nivel internacional, así como de la actualización y cancelación de esta.

- El operador aéreo debe garantizar la aeronavegabilidad de sus aeronaves.
- El operador aéreo debe garantizar que los pilotos al mando de cada operación aérea tengan su licencia, chequeo de vuelo y certificado médico vigentes.
- Es responsabilidad del operador aéreo cumplir con toda la reglamentación correspondiente a la casilla 19 del plan de vuelo, y dicha información debe estar disponible sin demora en caso de ser requerida por alguna autoridad aeronáutica.
- El piloto al mando de la correspondiente aeronave, el despachador o el copiloto que en su caso hubiere elaborado el plan de vuelo, y el explotador de dicha aeronave serán los únicos responsables por la información consignada en él y por su correcta ejecución.
- El operador aéreo debe garantizar que todo el personal encargado de la gestión de los mensajes de movimiento tenga conocimiento sobre los procesos que se establecen para estos por OACI y la Aeronáutica Civil.
- El operador aéreo será el único responsable por cualquier demora que pueda ocasionar el rechazo y reenvío de los mensajes de movimiento por errores o por falla en su sistema.
- En caso de que el operador aéreo no transmita directamente los mensajes de movimiento: FPL, DLA y CNL vía AMHS/AFTN, debe presentar los FPL a través de las otras formas de presentación establecidas en la AIP Colombia parte ENR 1.10.

#### 4.2 OPERADORES DE ESTACIÓN AERONAUTICA - OEA

El Grupo AIM, por su parte, es responsable de la información que se transmita a nivel nacional, así como de la actualización y cancelación de esta.

- El OEA debe verificar que todos los mensajes de movimiento recibidos cumplan con las categorías, las normas, métodos recomendados y procedimientos establecidos por la OACI. Asimismo, que las autorizaciones correspondan al vuelo en cuestión.
- El OEA debe garantizar la transmisión de los mensajes de movimiento revisados y aceptados, vía AMHS/AFTN, a todas las direcciones AMHS/AFTN a nivel nacional, según direccionamiento AIP/Colombia ENR 1.11
- Es responsabilidad del OEA Gestionar las solicitudes de planes de vuelo suplementarios - RQS.
- El OEA Desarrollara las actividades descritas en el plan contingencia correspondiente.
- Es responsabilidad del OEA Atender los requerimientos operacionales de las partes interesadas, brindando asesoría y orientación adecuada para solucionar los problemas operativos que se presenten.

#### 4.1 AIR OPERATORS

The responsibility of air operators to transmit movement messages domestically and internationally, via AMHS/AFTN, is based on the current ICAO regulations in Document 4444, Chapter 11, numeral 11.4.2

Therefore, the air operator is responsible for all information that is transmitted internationally, as well as for the updating and cancellation of this.

- The air operator must ensure the airworthiness of its aircraft.
- The air operator must ensure that the pilot licence, and medical certificate status are not expired.
- It is the responsibility of the air operator to comply with all regulations corresponding to box 19 of the flight plan, and such information should be available without delay if required by any aeronautical authority.
- The pilot-in-command of the aircraft , the dispatcher or copilot who has drawn up the flight plan, and the operator of that aircraft shall be solely responsible for the information contained therein and for its proper execution.
- The air operator must ensure that all personnel responsible for the management of movement messages are aware of the processes established for them by ICAO and Aeronáutica Civil.
- The air operator shall be solely responsible for any delay that may result in the rejection and forwarding of movement messages due to errors or failure in its system.
- In the event that an air operator does not directly transmit the movement messages: FPL, DLA and CNL via AMHS/AFTN, it must file the FPLs through the other alternatives of presentation established in the AIP Colombia part ENR 1.10.

#### 4.2 OEA PERSONNEL

The AIM Group, is responsible for the information that is transmitted at the domestic level, as well as for its updating and cancellation

- The OEA must verify that all movement messages received comply with the categories, standards, recommended methods, and procedures established by ICAO. Also, check that authorizations correspond to the flight in question.
- The OEA must guarantee the transmission of the revised and accepted movement messages, via AMHS/AFTN, to all AMHS/AFTN addresses nationwide, according to AIP/Colombia ENR 1.11
- It is the responsibility of the Aerocivil staff to manage requests for supplementary flight plans - RQS.
- The OEA will execute the activities described in the corresponding contingency plan.
- It is the responsibility of the OEA to address the operational requirements of the interested parties, providing advice and adequate guidance to solve the operational problems that arise.

## 5. DEFINICIONES

**OEA:** Servidor público que posee licencia aeronáutica OEA (Operador de Estación Aeronáutica).

**Mensaje Aeronáutico:** Mensaje que se brinda con un fin aeronáutico y que se suministra primordialmente para la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea

**Mensaje AMHS:** Mensaje que se transmite y recibe a través de la AMHS.

**Mensaje de Movimiento:** Mensaje referente al movimiento real o previsto de aeronaves que se basa en la información más reciente proporcionada a las dependencias ATS por el piloto, el explotador o su representante designado, u obtenida de un sistema de vigilancia ATS. Entre los cuales se encuentran: plan de vuelo presentado, demora, modificación, cancelación de plan de vuelo, salida y llegada.

**Oficina AIS de Aeródromo (AIS/AD):** Oficina creada con objeto de efectuar la gestión de plan de vuelo de su área de responsabilidad y que brinda el asesoramiento e información previa y posterior al vuelo a las partes interesadas.

**Operador Aéreo:** Empresa dedicada a efectuar operaciones aéreas.

**Partes Interesadas:** Una parte interesada es cualquier organización, grupo o individuo que pueda afectar o ser afectado por las actividades de una empresa u organización de referencia. En el ámbito de gestión de calidad se referencia al conjunto de clientes internos y externos de un proceso.

**Plan de Vuelo vía FILING:** Procedimiento para la presentación de plan de vuelo y sus mensajes asociados a través de la AMHS/AFTN por parte de los operadores aéreos.

**Red de Telecomunicaciones Fijas Aeronáuticas - AFTN:** Sistema completo y mundial de circuitos fijos aeronáuticos dispuestos como parte del servicio fijo aeronáutico, para el intercambio de mensajes o de datos numéricos entre estaciones fijas aeronáuticas que posean características de comunicación idénticas o compatibles.

**Servicio AIS/ARO:** Responsable de la recepción, verificación y transmisión de todos los planes de vuelo y mensajes asociados de su área de responsabilidad. Asimismo, se tiene la responsabilidad de brindar el asesoramiento e información previa al vuelo a todas las partes interesadas.

**Sistema de Manejo de Mensajería Aeronáutica - AMHS:** Es un estándar para las comunicaciones aeronáuticas tierra-tierra (para la transmisión de planes de vuelo o datos meteorológicos)

## 6. ABREVIATURAS

**ACK:** Mensaje de aceptación.

**AFTN:** Red de Telecomunicaciones Fijas Aeronáuticas.

**AIS:** Servicio de Información Aeronáutica.

**AIM:** Gestión de la Información Aeronáutica.

**AIP:** Publicación de Información Aeronáutica.

**AMHS:** Sistema de Tratamiento de Mensajes ATS.

**ARO:** Oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo.

**ATCU:** Unidad de Control de Tránsito.

**ATS:** Servicios de Tránsito Aéreo.

## 5. DEFINITIONS

**OEA:** Public Servant, Aeronautical Station Operator who holds an aeronautical license.

**Aeronautical Message:** Messages containing detailed information in each of the air traffic service messages.

**AMHS Message:** A message that is transmitted and received through the AMHS.

**Movement Message:** A message concerning the intending or actual movement of aircraft that is based on the latest information provided to ATS units by the pilot, the operator, or its designated representative, or obtained from an ATS surveillance system. Among which are the filed flight plan messages, delay messages, modification messages, flight plan cancellation messages, departure and arrival messages.

**Aerodrome AIS Office (AIS/AD):** Office created in order to carry out the flight plan management of its area of responsibility. Pre- and post-flight advisory and information service is also provided to interested parties.

**Air Carrier:** Company dedicated to carry out air operations.

**Stakeholders:** An interested party is any organization, group or individual that may affect or be affected by the activities of a reference company or organization. In the field of quality management, reference is made to the set of internal and external customers of a process.

**Flight Plan via FILING:** Procedure for the submission of flight plan and its associated messages through the AMHS/AFTN by air operators.

**Aeronautical Fixed Telecommunications Network - AFTN:** Complete and worldwide system of aeronautical fixed circuits arranged as part of the aeronautical fixed service, for the exchange of messages or numerical data between aeronautical fixed stations that have identical or compatible communication characteristics.

**AIS/ARO Service:** it holds the responsibility for the reception, verification and transmission of all flight plans and associated messages in its area of responsibility. Likewise, it is the responsibility to provide pre-flight advice and information to all interested parties.

**Aeronautical Messaging Management System - AMHS:** It is a standard for ground-to-ground aeronautical communications (for example, for the transmission of flight plans or meteorological data).

## 6. ABBREVIATIONS

**ACK:** Acceptance message.

**AFTN:** Aeronautical Fixed Telecommunications Network.

**AIS:** Aeronautical Information Service.

**AIM:** Aeronautical Information Management.

**AIP:** Aeronautical Information Publication

**AMHS:** Aeronautical Message handling System.

**ARO:** Air Traffic Services Notification Office.

**ATCU:** Traffic Control Unit.

**ATS:** Air Traffic Services.

**CADAS:** Sistema de Acceso a Datos Aeronáuticos.  
**CHG:** Mensaje de modificación.  
**CNL:** Mensaje de cancelación de plan de vuelo.  
**COM:** Comunicaciones aeronáuticas.  
**DLA:** Mensaje de demora al plan de vuelo.  
**DSNA:** Dirección de servicios a la navegación aérea  
**e-FPL:** Plan de vuelo por Internet/Electrónico.  
**EOBT:** Hora prevista fuera de calzos.  
**FPL:** Plan de vuelo presentado.  
**IFR:** Reglas de Vuelo por Instrumentos.  
**OACI:** Organización de Aviación Civil Internacional.  
**OEA:** Operador de Estación Aeronáutica.  
**OTA:** Oficina de Transporte Aéreo.  
**RAC:** Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.  
**REJ:** Mensaje de rechazo.  
**RQP:** Solicitud de plan de vuelo.  
**RQS:** Solicitud de plan de vuelo suplementario.  
**SARPS/OACI:** Normas y métodos recomendados por OACI.  
**SPL:** Plan de vuelo suplementario.

## 7. PROCEDIMIENTO

El operador aéreo debe transmitir a través de la AMHS/AFTN los mensajes de movimiento: FPL, DLA y CNL únicamente a la dirección AMHS para vuelos IFR Procedimiento FILING del aeródromo en el cual se origina el vuelo. Las direcciones/buzones AMHS que se utilizan para el Plan de Vuelo vía FILING son SK//**ZPZG** de cada aeródromo a nivel nacional.

Información contenida en ENR 1.11 AIP COLOMBIA

<https://www.aerocivil.gov.co/servicios-a-la-navegacion/servicio-de-informacion-aeronautica-ais/Documents/12%20ENR%201.11.pdf>

Cada vez que un OEA reciba los mensajes de movimiento: FPL, DLA, y CNL, procederá a revisar que la información contenida en estos mensajes cumpla con la normatividad aeronáutica nacional y los SARPS/OACI, una vez revisada la información, el OEA debe transmitir, vía AMHS/AFTN, un mensaje de aceptación – ACK, o rechazo – REJ, según el caso a cada mensaje de movimiento transmitido por el operador aéreo.

Para las operaciones internacionales u operaciones aéreas en donde se vea involucrada una Unidad de Control de Tránsito – ATCU, el operador aéreo debe transmitir los mensajes de movimiento: FPL, DLA y CNL a todas las direcciones AMHS/AFTN a nivel internacional interesadas en dicha operación, cumpliendo con lo estipulado en los AIP de cada estado y para Colombia únicamente a la dirección AMHS para vuelos IFR Procedimiento FILING del aeródromo en la cual se origina el vuelo.

Si un plan de vuelo se presenta con más de 24 horas de anticipación con respecto a su EOBT, la fecha de salida del vuelo se insertará en la Casilla 18 del plan de vuelo.

**CADAS:** COMSOFT Aeronautical Data Access System.  
**CHG:** Modification message.  
**CNL:** Flight plan cancellation message.  
**COM:** Aeronautical communications.  
**DLA:** Delay message to the flight plan.  
**DSNA:** Directorate of Air Navigation Services.  
**e-FPL:** Internet/Electronic Flight Plan.  
**EOBT:** Estimated off-block time  
**FPL:** Flight plan.  
**IFR:** Instrument Flight Rules.  
**ICAO:** International Civil Aviation Organization.  
**OEA:** Aeronautical Station Operator.  
**OTA:** Air Transport Office.  
**RAC:** Aeronautical Regulations of Colombia.  
**REJ:** Rejection message.  
**RQP:** Flight plan request.  
**RQS:** Supplementary flight plan request.  
**SARPS/OACI:** Standards and methods recommended by OACI.  
**SPL:** Supplementary flight plan.

## 7. PROCEDURE

The air operator must transmit through the AMHS/AFTN the movement messages: FPL, DLA and CNL only to the AMHS address for IFR flights FILING procedure of the aerodrome at which the flight originates. The AMHS addresses/mailboxes used for the Flight Plan via FILING are SK//**ZPZG** of each airfield nationwide.

Information contained in ENR 1.11 AIP COLOMBIA

<https://www.aerocivil.gov.co/servicios-a-la-navegacion/servicio-de-informacion-aeronautica-ais/Documents/12%20ENR%201.11.pdf>

Each time an OEA receives the messages of movement: FPL, DLA, and CNL, will proceed to review that the information contained in these messages complies with the national aeronautical regulations and ICAO/SARPS, once the information has been reviewed, the aerocivil employee must transmit, via AMHS/AFTN, a message of acceptance – ACK, or rejection – REJ, to each movement message transmitted by the air operator.

For international operations or air operations where a Transit Control Unit – ATCU is involved, the air operator must transmit the movement messages: FPL, DLA and CNL to all AMHS/AFTN addresses internationally, interested in such flight, complying with the stipulations of the AIP for each state and for Colombia only to the AMHS address for IFR flights FILING procedure of the aerodrome at which the flight originates.

If a flight plan is submitted more than 24 hours in advance of the EOBT, the flight departure date shall be inserted in Box 18 of the flight plan.

## Mensajes de movimiento con sus tiempos de transmisión y validez:

**a. Plan de Vuelo – FPL:** El mensaje de plan de vuelo debe ser transmitido por el operador aéreo desde la casilla 3 hasta la casilla 18 del formato del mensaje de plan de vuelo.

Tiempo de transmisión: Mínimo 60 minutos antes de la EOBT. Posterior al tiempo de validez el FPL será cancelado automáticamente.

Tiempo de validez: 1 hora posterior a la EOBT.

**b. Demora – DLA:** El mensaje de demora debe ser transmitido por el operador aéreo según el formato para este mensaje e incluir las casillas 3, 7, 13, 16 y 18.

Tiempo de transmisión: Se transmitirá un mensaje DLA en cualquier momento, desde el instante en que se transmite el plan de vuelo y hasta 30 minutos después de la EOBT.

**c. Cancelación – CNL:** El mensaje de cancelación debe ser transmitido por el operador aéreo según el formato para este mensaje e incluir las casillas 3, 7, 13, 16 y 18.

Tiempo de transmisión: En cualquier momento cuando la empresa aérea tenga conocimiento de no realizar su vuelo y mientras el plan de vuelo se encuentre vigente.

**Nota:** No se responderá con mensaje de aceptación – ACK, a los mensajes de cancelación - CNL.

**d.** Los operadores aéreos que requieran realizar una modificación – CHG, mediante el Plan de Vuelo vía FILING, deberán transmitir un mensaje de cancelación – CNL— al plan de vuelo inicial y posteriormente transmitir el plan de vuelo corregido. El tiempo de transmisión para los FPL corregidos será el siguiente:

Tiempo de transmisión: Se transmitirá un mensaje FPL corregido, desde el momento en que se transmite el mensaje de CNL y 30 minutos antes de la EOBT.

**Notas:** Si un mensaje de plan de vuelo es rechazado por incumplir los tiempos de transmisión, el operador aéreo debe gestionar un nuevo mensaje de plan de vuelo cumpliendo con los 60 minutos antes de la EOBT.

El operador aéreo debe cancelar los mensajes de plan de vuelo con misma identificación de aeronave y EOBT que sean rechazados con un solo mensaje de cancelación – CNL antes de gestionar un nuevo mensaje de plan de vuelo.

**e.** El proceso establecido para adelantar una EOBT es el siguiente:

- El operador debe esperar el mensaje ACK al FPL inicial.
- El operador debe transmitir un mensaje de CNL al FPL inicial.
- El operador podrá transmitir un plan de vuelo con la EOBT deseada

Nota: Los procedimientos anteriormente enlistados, están alineados con los capítulos 10 y 11 del PANS/ATM OACI (DOC. 4444) para garantizar los tiempos en que las Unidades de Tránsito Aéreo (ATCU) debe conocer la intención de las operaciones aéreas.

Después de enviado el mensaje de aceptación - ACK, el OEA, debe transmitir el mensaje de movimiento FPL, DLA y CNL a través de la AMHS/AFTN, a las direcciones interesadas a nivel nacional, de entendimiento con la normatividad vigente en el AIP Colombia - ENR 1.11

## Movement messages with their transmission times and validity period:

**a. Flight Plan – FPL:** The flight plan message must be transmitted by the air operator from box 3 to box 18 of the flight plan message formats.

Transmission time: Minimum 60 minutes before the EOBT. After the validity period the FPL will be automatically cancelled.

Validity time: 1 hour after the EOBT.

**b. Delay – DLA:** The delay message must be sent by the air operator according to the format for this message and include in it boxes 3, 7, 13, 16 and 18.

Transmission time: A DLA message will be transmitted at any time, from the moment the flight plan is transmitted and up to 30 minutes after the EOBT.

**c. Cancellation – CNL:** The cancellation message must be transmitted by the air operator according to the format for this message and include in it boxes 3, 7, 13, 16 and 18.

Transmission time: At any time when the air operator is aware of not making the flight and while the flight plan is still in force.

**Note:** cancellation—CNL messages will not be replied with acceptance –ACK messages.

**d.** Air operators who require a modification – CHG, through the Flight Plan via FILING, must transmit a cancellation message – CNL – to the initial flight plan and subsequently send the corrected flight plan. The transmission time for the corrected FPLs will be as follows:

Transmission time: A corrected FPL message will be transmitted from the moment the CNL message is delivered and 30 minutes before the EOBT.

**Notes:** If a flight plan message is rejected for missing transmission times, the air operator must manage a new flight plan message complying with the 60 minutes before the EOBT.

The air operator must cancel all flight plan messages with the same acft identification and EOBT that are rejected with one cancellation - CNL message before handling a new flight plan message.

**e.** The established process for advancing an EOBT is as follows:

- The operator must wait for the ACK message to the initial FPL.
- The operator must transmit a CNL message to the initial FPL.
- The operator may transmit a flight plan with the desired EOBT.

Note: The procedures listed above are aligned with chapters 10 and 11 of the ICAO PANS/ATM (DOC. 4444) to guarantee the times in which the Air Traffic Units (ATCU) must know the intention of air operations.

After sending acceptance message - ACK, the OEA will forward the movement message: FPL, DLA and CNL through the AMHS/AFTN, to the addresses domestically involved, following the regulations in force at AIP Colombia - ENR 1.11

Con el fin de realizar una adecuada gestión, el OEA transmitirá los mensajes de movimiento: FPL, DLA, CNL y de aceptación - ACK o rechazo - REJ, desde las direcciones AMHS SK//ZPZI y SK//ZPZJ de su respectivo aeródromo.

De acuerdo con el volumen operacional de los diferentes aeropuertos, se pueden transmitir los mensajes FPL, DLA, CNL, ACK y REJ desde las siguientes direcciones AMHS adicionales:

SK//ZPK, SK//ZPZL y SK//ZPZM.

En ningún caso se debe retransmitir un mensaje de movimiento a una dependencia a la cual ya haya sido transmitido a fin de evitar la duplicidad de información, a menos que sea expresamente solicitada, de ser así, este mensaje de movimiento se debe transmitir únicamente a la dirección que lo requiera.

El operador aéreo validará los mensajes de movimiento transmitidos al recibir el mensaje de aceptación - ACK o rechazo - REJ. En caso de no recibir la validación en los 20 minutos posteriores al envío del mensaje de movimiento, debe comunicarse a los teléfonos y/o al correo electrónico de la oficina AIS/AD correspondiente.

El envío de los mensajes de movimiento debe cumplir con lo establecido en:

- Las categorías, las normas, métodos recomendados y procedimientos establecidos por la OACI en sus diferentes documentos y anexos.
- La AIP Colombia parte ENR 1.10 "Planificación de los Vuelos". <https://www.aerocivil.gov.co/servicios-a-la-navegacion/servicio-de-informacion-aeronautica-ais/Documents/11%20ENR%201.10.pdf>
- Los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia - RAC, en todo lo referente a planes de vuelo. <https://www.aerocivil.gov.co/autoridad-de-la-aviacion-civil/reglamentacion/rac>

En caso de que el operador aéreo no transmita directamente los mensajes de movimiento: FPL, DLA y CNL vía AMHS/AFTN, debe presentar los FPL teniendo en cuenta las formas de presentación establecidas en la AIP Colombia parte ENR 1.10 o en el Suplemento AIP que se encuentre vigente y haga referencia a la parte ENR 1.10

En caso de recibir una solicitud de plan de vuelo suplementario - RQS, se enviará vía correo electrónico al operador aéreo este requerimiento y este debe responder con el envío del plan de vuelo suplementario - SPL, en el menor tiempo posible, ya sea vía AMHS o correo electrónico. Una vez el licenciado OEA reciba el SPL, lo transmitirá vía AMHS a la unidad de tránsito aéreo que lo haya solicitado.

Los operadores aéreos realizarán sus solicitudes y requerimientos a los teléfonos y correo electrónico de la oficina AIS/AD correspondiente.

## 8. PLAN DE CONTINGENCIA

En caso de falla de la red AMHS/AFTN y/o pérdida de conexión operador aéreo - oficinas AIS/AD, se debe recurrir a las otras formas habilitadas de recepción de plan de vuelo, y sus respectivas contingencias las cuales están enlistadas en ENR1.10 <https://www.aerocivil.gov.co/servicios-a-la-navegacion/servicio-de-informacion-aeronautica-ais/Documents/11%20ENR%201.10.pdf>

### a. Plan de vuelo vía Internet (e-FPL).

Podrán presentar planes de vuelo vía Internet (e-FPL) los pilotos y despachadores conforme a las siguientes condiciones:

To carry out an adequate management, the AIS/ARO employee will transmit the movement messages: FPL, DLA, CNL, acceptance - ACK and rejection - REJ, from the AMHS SK//ZPZI and SK//ZPZJ addresses of their respective aerodrome.

According to the operational volume of the different airports, FPL, DLA, CNL, ACK and REJ messages can be transmitted from the following AMHS additional addresses:

SK//ZPK, SK//ZPZL y SK//ZPZM.

No movement messages should be forwarded to an address that has already received an initial message, in order to avoid duplicate information, unless expressly requested; if so, the movement message must be transmitted only to the AMHS address that requests it.

The air operator will validate the transmitted movement messages upon receipt of the acceptance - ACK or rejection - REJ message. If you do not receive such validation within 20 minutes of sending the movement message, you should contact the corresponding AIS/AD office.

The sending of movement messages must comply with the provisions of:

- The categories, standards, recommended practices and procedures established by ICAO in its various documents and annexes.
- The AIP Colombia part ENR 1.10 "Flight Planning". <https://www.aerocivil.gov.co/servicios-a-la-navegacion/servicio-de-informacion-aeronautica-ais/Documents/11%20ENR%201.10.pdf>
- The Aeronautical Regulations of Colombia - RAC, in everything related to flight plans. <https://www.aerocivil.gov.co/autoridad-de-la-aviacion-civil/reglamentacion/rac>

In the event that the air operator does not directly transmit the movement messages: FPL, DLA and CNL via AMHS/AFTN, it must file the FPLs through the other alternatives of presentation established in the AIP Colombia part ENR 1.10. or in the AIP Supplement that is in force and refers to the ENR part 1.10

In case of an inquire for a supplementary flight plan - RQS, this must be requested via email to the air operator who must respond by sending the supplementary flight plan - SPL, in the shortest possible time, either via AMHS or email. Once the AIS/ARO office receives the SPL, it will transmit it via AMHS to the air traffic unit that has requested it.

Air operators will make their requests and requirements to the phone numbers and email addresses of the appropriate AIS/AD office.

## 8. CONTINGENCY PLAN

In case of failure of the AMHS/AFTN network and/or loss of connection between the air operator and AIS/AD offices, the other authorized forms of flight plan reception must be used, and their respective contingencies which are listed in ENR1.10 <https://www.aerocivil.gov.co/servicios-a-la-navegacion/servicio-de-informacion-aeronautica-ais/Documents/11%20ENR%201.10.pdf>

### a. Flight plan via Internet (e-FPL).

Pilots and dispatchers may submit flight plans via the Internet (e-FPL) under the following conditions:

El interesado será titular de una licencia aeronáutica vigente de piloto (PPA, PPH, PCA, PCH, PGL, PPL, PTL) o de despachador (DPA) y estará habilitado para operar o despachar la clase o tipo de aeronave y de vuelo en cuestión, El piloto o despachador interesado en proponer un plan de vuelo por Internet, se habrá registrado previamente en la página [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co), diligenciando el formato publicado para el efecto y habrá obtenido una contraseña asignada por la Aeronáutica Civil a través de dicho sistema.

#### **b. Plan de vuelo vía correo electrónico**

El personal asignado en las oficinas AIS/AD, recibirá el formato de plan de vuelo vía correo electrónico en formato PDF, según lo contemplado en la reglamentación aeronáutica vigente. Atendiendo las especificaciones, se verificará que todos los campos estén correctamente diligenciados y se cuente con los debidos anexos en caso requerido. Cualquier notificación pertinente al documento ya revisado, se indicará al respectivo usuario, por el mismo medio de recepción, mediante los correos electrónicos [SK//ZPZF@aerocivil.gov.co](mailto:SK//ZPZF@aerocivil.gov.co) para cabeceras regionales (FSS) y el correo [SK//ZPZX@aerocivil.gov.co](mailto:SK//ZPZX@aerocivil.gov.co) para oficinas a nivel nacional (oficinas AIS/AD).

#### **c. Plan de vuelo en medio físico-papel.**

En caso de que ninguna otra forma de plan de vuelo esté disponible se recurrirá a la presentación de fpl presencialmente.

Salvo circunstancias de fuerza mayor que lo impidan, el plan de vuelo en papel estará contenido en el formato OACI establecido. En el formato de plan de vuelo deberá consignarse el nombre y número de licencia del piloto al mando y la firma de éste, o la firma del copiloto o despachador que lo hubiera elaborado. En este último caso, también se anotará el nombre y número de licencia, de quien suscriba, además de los del piloto al mando de la aeronave.

The interested party will be the holder of a valid aeronautical pilot license (PPA, PPH, PCA, PCH, PGL, PPL, PTL) or dispatcher (DPA) and will be authorized to operate or dispatch the class or type of aircraft and flight in question, The pilot or dispatcher interested in proposing a flight plan over the Internet, will have previously registered on page [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co), filling in the format published for this purpose and will have obtained a password assigned by the aeronautica Civil through such system.

#### **b. Flight plan through email**

The personnel assigned in the AIS/AD offices will receive the flight plan format via email in PDF format, as contemplated in the current aeronautical regulations. According to the specifications, it will be verified that all the fields are correctly filled and that the appropriate annexes are available if required. Any notification pertinent to the document already reviewed, will be indicated to the respective user, by the same means of receipt, the emails [SK//ZPZF@aerocivil.gov.co](mailto:SK//ZPZF@aerocivil.gov.co) for the regional head offices (FSS) and [SK//ZPZX@aerocivil.gov.co](mailto:SK//ZPZX@aerocivil.gov.co) for offices at the domestic level (AIS/AD offices).

#### **c. Flight plan in physical-paper medium.**

In the event that no other form of flight plan filing is available, then it will be filed in person.

Except in circumstances of force majeure that prevent it, the flight plan on paper will be contained in the established ICAO format. The flight plan format shall include the name and licence number of the pilot-in-command and his signature, or the signature of the co-pilot or dispatcher who prepared it. In the latter case, the name and license number of the subscriber will also be noted, in addition to those of the pilot in command of the aircraft.



## 9. FORMATOS DE MENSAJE

### 9.1 Plan de vuelo -FPL/ Flight plan:

(

3 Tipo, número y datos de referencia del mensaje	-	7 Identificación de la aeronave y modo y código SSR	-	8 Reglas de vuelo y tipo de vuelo
---	---	--	---	--------------------------------------

-

9 Tipo de aeronave y categoría de estela turbulenta	-	10 Equipo y capacidades
--	---	----------------------------

-

13 Aeródromo de salida y hora
----------------------------------

-

15 Ruta (utilizando más de una línea si fuera necesario)
---

-

16 Aeródromo de destino y duración total prevista, aeródromos de alternativa de destino
--

-

18 Otros datos (utilizando más de una línea si fuera necesario)
--

)

### 9.2 Demora—DLA/Delay:

(

3 Tipo, número y datos de referencia del mensaje	-	7 Identificación de la aeronave y modo y código SSR	-	13 Aeródromo de salida y hora
---	---	--	---	----------------------------------

-

16 Aeródromo de destino y duración total prevista, aeródromos de alternativa de destino
--

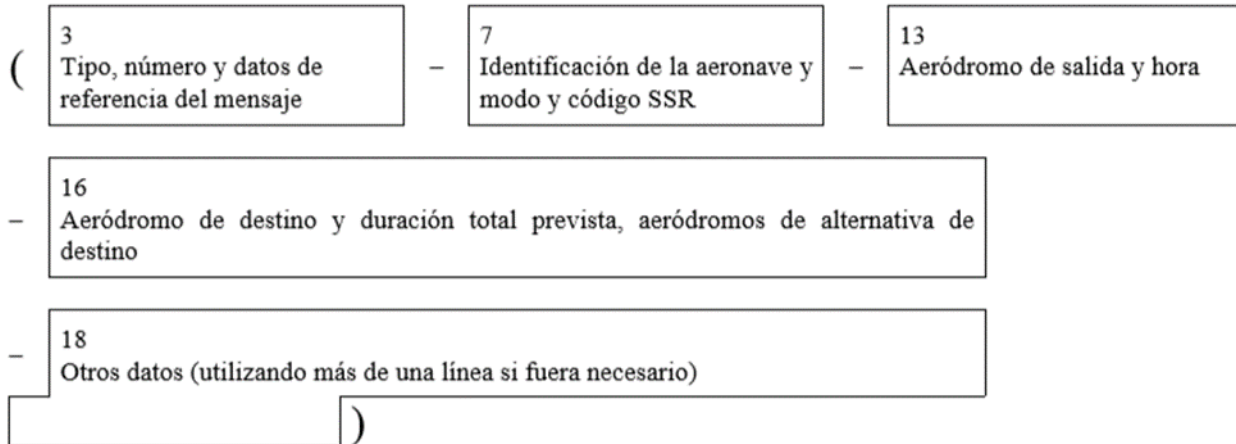
-

18 Otros datos (utilizando más de una línea si fuera necesario)
--

)



### 9.3 Cancelación—CNL/ Cancellation:



### 9.4 Mensaje de aceptación de plan de vuelo – FPL:

ACK FPL SKED ZZZ111 SKBO 0000 KMIA

### 9.5 Mensaje de aceptación de demora – DLA:

ACK DLA SKED ZZZ111 SKBO 0120 KMIA

### 9.6 Mensaje de rechazo de plan de vuelo – FPL:

REJ FPL SKED ZZZ111 SKBO 0000 KMIA SE EXPLICA EL MOTIVO DEL RECHAZO  
(FPL-ZZZ111-IS  
-A332/H-SDE1E2E3FGHIJ4J5RWXY/HD1  
-SKBO0000  
-N0467F400 OSU1R GIKPU UQ120 PADUD DCT OPNIR DCT CTG UM799 KILER MLY YL417 BORDO DCT FOWEE FLIPR5  
-KMIA0314 KMCO  
-PBN/A1B1C1D1L1O1S2 DOF/220101 REG/XXXX EET/SKEC0038 MKJK0130 MUFH0204 KZMA0241 ADIZ0252 SEL/FJAG CO-  
DE/AD9295 PER/D RALT/MKJP)

### 9.7 Mensaje de rechazo de demora – DLA:

REJ DLA SKED ZZZ111 SKBO 0320 KMIA SE EXPLICA EL MOTIVO DEL RECHAZO  
(DLA-ZZZ111-SKBO0320-KMIA-0)

### 9.8 Mensaje de rechazo de cancelación – CNL:

REJ CNL SKED ZZZ111 SKBO 0000 KMIA SE EXPLICA EL MOTIVO DEL RECHAZO  
(CNL-ZZZ111-SKBO0000-KMIA-0)

**Nota:** No se responderá con mensaje de aceptación – ACK, a los mensajes de cancelación - CNL.

**Note:** CNL messages will not be replied with acceptance –ACK messages.

## 10. DIRECCIONES AMHS DE ENVIO FPL

OFICINA AIS/ARO	DIRECCIÓN AMHS PARA TRANSMISIÓN DEL MENSAJE POR PARTE DEL OPERADOR AÉREO	DIRECCIÓN AMHS PARA TRANSMISIÓN DEL MENSAJES DE ACK/REJ	CONTACTO	CORREO INSTITUCIONAL
ARAUCA	SKUCZPZG	SKUCZPZI SKUCZPZJ	607 8857450 Celular: +57 3176567229	SKUCZPZX@aerocivil.gov.co
ARMENIA	SKARZPZG	SKARZPZI SKARZPZJ	606 7479302 Celular: +57 3175171233	SKARZPZX@aerocivil.gov.co
BARRANCABERMEJA	SKEJZPZG	SKEJZPZI SKEJZPZJ	607 6204417 Celular: +57 3173638805	SKEJZPZX@aerocivil.gov.co
BARRANQUILLA	SKBQZPZG	SKBQZPZI SKBQZPZJ	605 3347436 Celular: +57 3175171039	SKBQZPZX@aerocivil.gov.co
BOGOTÁ	SKBOZPZG	SKBOZPZI, SKBOZPZJ SKBOZPZK, SKBOZPZL SKBOZPZM	601 4251000 EXT 2253/2254 Celular: +57 3175171035	SKBOZPZX@aerocivil.gov.co
BUCARAMANGA	SKBGZPZG	SKBGZPZI SKBGZPZJ	607 6569473 Celular: +57 3175171051	SKBGZPZX@aerocivil.gov.co
CALI	SKCLZPZG	SKCLZPZI SKCLZPZJ	602 6667080 Celular: +57 3175171047	SKCLZPZX@aerocivil.gov.co
CARTAGENA	SKCGZPZG	SKCGZPZI SKCGZPZJ	605 6564991 Celular: +57 3153413225	SKCGZPZX@aerocivil.gov.co
COROZAL (BARRANQUILLA)	SKCZPZG	SKCZPZI SKCZPZJ	605 3348020 Celular: +57 3175171039	SKBQZPZF@aerocivil.gov.co
CUCUTA	SKCCZPZG	SKCCZPZI SKCCZPZJ	607 5877740 Celular: +57 3157335754	SKCCZPZX@aerocivil.gov.co
FLORENCIA	SKFLZPZG	SKFLZPZI SKFLZPZJ	Celular: +57 3175171210	SKFLZPZX@aerocivil.gov.co
IBAGUE	SKIBZPZG	SKIBZPZI SKIBZPZJ	Celular: +57 3185479912	SKIBZPZX@aerocivil.gov.co
LETICIA	SKLTZPZG	SKLTZPZI SKLTZPZJ	Celular: +57 3165221144	SKLTZPZX@aerocivil.gov.co
MEDELLIN	SKMDZPZG	SKMDZPZI SKMDZPZJ	601 4251000 EXT 6669-6680 Celular: +57 3106488038	SKMDZPZX@aerocivil.gov.co
MONTERIA	SKMRZPZG	SKMRZPZI SKMRZPZJ	604 7860051 Celular: +57 3188508541	SKMRZPZX@aerocivil.gov.co
NEIVA	SKNVZPZG	SKNVZPZI SKNVZPZJ	608 874 3963 Celular: +57 3167422604	SKNVZPZX@aerocivil.gov.co
PEREIRA	SKPEZPZG	SKRGZPZI SKRGZPZJ	601 4251000 EXT 7288 Celular: +57 3183307370	SKPEZPZX@aerocivil.gov.co
QUIBDO	SKUIZPZG	SKUIZPZI SKUIZPZJ	604 6713323 Celular: +57 3175177589	SKUIZPZX@aerocivil.gov.co
RIONEGRO	SKRGZPZG	SKMDZPZI SKMDZPZJ	604 2874298– 2874034	SKRGZPZX@aerocivil.gov.co
SAN ANDRES	SKSPZPZG	SKSPZPZI SKSPZPZJ	608 5122797 Celular: +57 318 2064662	SKSPZPZX@aerocivil.gov.co
SANTA MARTA (BAQ AFS)	SKSMZPZG	SKMDZPZI SKMDZPZJ	Celular: +57 3175171039	SKBQZPZF@aerocivil.gov.co
VALLEDUPAR	SKVPZPZG	SKVPZPZI SKVPZPZJ	607 5716106 Celular: +3156966455	SKVPZPZX@aerocivil.gov.co
VILLAVICENCIO	SKVVZPZG	SKVVZPZI SKVVZPZJ	6086648134 Celular: +57 3175171049	SKVVZPZX@aerocivil.gov.co
YOPAL	SKYPZPZG	SKYPZPZI SKYPZPZJ	608 6340018 +57 3186084571	SKYPZPZX@aerocivil.gov.co