

# Especificación A-SSIM

## A-SSIM Specification

**G-DSC-S1AU-02 1.0**

**AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA**

*Cualquier copia impresa o en soporte informático, total o parcial de este documento se considera como copia no controlada y siempre debe ser contrastada con su versión vigente en la web.*

*La clasificación de este documento indica el nivel de seguridad para su tratamiento interno en AESA. Si el documento le ha llegado por los cauces legales, no tiene ningún efecto para usted.*

[www.seguridadaerea.gob.es](http://www.seguridadaerea.gob.es)

## Índice

<b>1. REGLAS GENERALES</b>	<b>3</b>
<b>2. ESPECIFICACIÓN DE LOS MENSAJES</b>	<b>3</b>
2.1 CABECERA	4
2.1.1 SMI (Standard Message Identifier)	4
2.1.2 LÍNEA DE REFERENCIA DEL CREADOR	5
2.1.3 TEMPORADA IATA	5
2.1.4 FECHA DEL MENSAJE	5
2.1.5 AEROPUERTO BASE	6
2.1.6 REFERENCIA OPCIONAL DEL MENSAJE ENTRANTE	6
2.2 LÍNEAS DE OPERACIÓN	6
2.2.1 CÓDIGO DE ACCIÓN	7
2.2.2 IDENTIFICADOR DEL VUELO	7
2.2.3 FECHA, PERIODO DE OPERACIÓN Y FRECUENCIA	8
2.2.4 INFORMACIÓN DE EQUIPAMIENTO	9
2.2.5 INFORMACIÓN DE RUTA Y PROGRAMACIÓN	9
2.2.6 TIPO DE SERVICIO	11
2.3 LÍNEAS DE INFORMACIÓN ADICIONAL	12
2.4 PIE DEL MENSAJE	13
<b>3. EJEMPLOS DE MENSAJES A-SSIM</b>	<b>14</b>
3.1 NUEVOS VUELOS CHÁRTER	14
3.2 SUSTITUCIÓN DE AERONAVE	15
3.3 MODIFICACIÓN DE LAS DATOS DE UN VUELO	16
3.4 CÓDIGO COMPARTIDO	16
3.5 VUELO DE CARGA CON MERCANCÍAS PELIGROSAS	17
<b>ANEXO I - CÓDIGOS IATA (SSIM APÉNDICE A) DE AERONAVES FRECUENTES</b>	<b>18</b>

## Table of contents

<b>1. GENERAL RULES</b>	<b>3</b>
<b>2. MESSAGE SPECIFICATION</b>	<b>3</b>
2.1 HEADING	4
2.1.1 SMI (Standard Message Identifier)	4
2.1.2 CREATOR REFERENCE LINE	5
2.1.3 APPLICABLE IATA SEASON	5
2.1.4 DATE OF MESSAGE	5
2.1.5 CLEARANCE-ADVICE AIRPORT	6
2.1.6 OPTIONAL INCOMING MESSAGE REFERENCE	6
2.2 SCHEDULE INFORMATION DATA LINES	6
2.2.1 ACTION CODE	7
2.2.2 FLIGHT INFORMATION	7
2.2.3 DATE, OPERATION PERIOD AND FREQUENCY	8
2.2.4 EQUIPMENT INFORMATION	9
2.2.5 ROUTING AND SCHEDULING INFORMATION	9
2.2.6 SERVICE TYPE	11
2.3 ADDITIONAL SCHEDULE INFORMATION LINES	12
2.4 FOOTER	13
<b>3. COMMUNICATIONS WITH THE AGENCY</b>	<b>14</b>
3.1 NEW NON-SCHEDULED (CHARTER) FLIGHTS	14
3.2 AIRCRAFT REPLACEMENT	15
3.3 CHANGE IN THE CHARACTERISTICS OF ONE FLIGHT	16
3.4 CODE SHARING	16
3.5 CARGO FLIGHT WITH DANGEROUS GOODS	17
<b>ANNEX I – IATA CODES (SSIM APPENDIX) OF COMMON AIRCRAFT</b>	<b>18</b>

## 1. REGLAS GENERALES

Esta especificación está basada en el Standard Schedules Information Manual (SSIM) de IATA, en particular es una adaptación del procedimiento SCR (Slot Clearance Request/Reply) de coordinación de horarios aeroportuarios.

El estándar SSIM completo es mucho más extenso. Para más información puede consultar la página web de IATA: [www.iata.org](http://www.iata.org).

Las diferencias de esta especificación con respecto al estándar de IATA se han marcado con el símbolo (S).

Los mensajes que no cumplan este estándar podrían ser no procesados.

El mensaje es la unidad mínima de información admitida. Todo mensaje contendrá al menos una línea de operación, aunque podrá contener las que sea necesario.

Las fechas y horas se especificarán **siempre en UTC**.

### GENERAL RULES

*This specification is based upon Standard Schedules Information Manual (SSIM) by IATA, in particular it is an adaptation of SCR (Slot Clearance Request/Reply) procedure for airport coordination purposes.*

*The full SSIM standard is much more extensive. For more information visit IATA's web site: [www.iata.org](http://www.iata.org).*

*Differences between this specification and IATA's standard has been highlighted with the symbol (S).*

*Messages not fitting these specifications could not be processed.*

*The message is the minimum unit of information admitted. Every message should have at least one schedule information data line but could enclose as much as needed.*

*Dates and times will always be in **UTC format**.*

## 2. ESPECIFICACIÓN DE LOS MENSAJES

El mensaje consta de 4 secciones:

Cabecera, Líneas de operación, Líneas de información adicional y Pie.

La composición típica de un mensaje A-SSIM se muestra en la tabla que se muestra en el párrafo siguiente.

A continuación, se describen los elementos que forman cada sección, en el orden en que han de aparecer. Cada elemento es una línea del mensaje.

Descripción	Ejemplo
<b>Cabecera</b>	
SMI	SCR
Ref. Creador	/IBE/ IB.REQ.000067
Temp. IATA	S09
Fecha Msg.	10FEB

Aerop. Base	MAD
[Ref. Msg Entr]	REYT/AEA00123
<b>Línea de Operación</b>	
NIB101 26MAR 275340 LIM0830 J	
<b>Línea Información Adicional</b>	
/ RE.EC-UCA/	
<b>Pie del Mensaje</b>	
SI CSO.IBE CSM.AFR	

## MESSAGE SPECIFICATION

Message consists of 4 sections:

*Heading, Schedule Information data lines, Additional Schedule Information lines and Footer.*

The general composition of an A-SSIM message is shown in the table below.

Next, the elements that are part of each section are described, in the same order that they must appear. Each element is a line in the message.

Description	Example
<b>Heading</b>	
SMI	SCR
Ref. Creador	/IBE/ IB.REQ.000067
Temp. IATA	S09
Fecha Msg.	10FEB
Aerop. Base	MAD
[Ref. Msg Entr]	REYT/AEA00123
<b>Schedule Info. Data Line</b>	
NIB101 26MAR 275340 LIM0830 J	
<b>Additional Information Data Line</b>	
/ RE.EC-UCA/	
<b>Message Footer</b>	
SI CSO.IBE CSM.AFR	

## 2.1 CABECERA / HEADING

### 2.1.1 SMI (STANDARD MESSAGE IDENTIFIER)

El mensaje debe empezar con "SCR".

☞ Solo se admite el tipo SCR (Slot Clearance Request / Replay Message). Cualquier otro tipo será rechazado.

#### **SMI (STANDARD MESSAGE IDENTIFIER)**

*The message must start with a line "SCR".*

☞ Only messages of SCR type (Slot Clearance Request / Reply) are accepted. Any other type will be rejected.

### 2.1.2 LÍNEA DE REFERENCIA DEL CREADOR

☞ Esta línea se utilizará obligatoriamente para identificar a la compañía aérea solicitante del permiso de vuelo, y opcionalmente para indicar una referencia al mensaje.

La línea debe comenzar con la barra “/” seguida del código OACI\* de la compañía aérea (incluso si es la propia compañía la que envía el mensaje).

*\* Si no dispone de código OACI por favor contacte con el Servicio de Permisos Comerciales de la AESA.*

Si adicionalmente se añade una referencia al mensaje, éste irá a continuación del código de la compañía, en la misma línea, precedida de nuevo por una barra “/”.

Ejemplo:

/AEA /PNA/20061005-36

#### **CREATOR REFERENCE LINE**

☞ *It is mandatory to use this line to identify the air carrier which applies for the flight permit, and optionally, to indicate a message reference.*

*The line must start with a slash “/”, followed by the ICAO code\* of the applicant air carrier (even if it is the own carrier who send the message).*

*\* In case you don't have OACI code please contact Traffic Rights Department of AESA.*

*Additionally, if a reference of the message is added, it will go next to the code, in the same line, separated by a new slash.*

Example:

/AEA /PNA/20061005-36

### 2.1.3 TEMPORADA IATA

En esta línea se especificará la temporada IATA de las operaciones solicitadas (Ej. S20, W21).

IMPORTANTE: Todas las operaciones incluidas en un mismo mensaje deben pertenecer a la misma temporada.

☞ A los efectos de la AESA, solo se admitirán mensajes de la temporada en curso, o la siguiente.

#### **APPLICABLE IATA SEASON**

*In this line the IATA season of the requested operations will be displayed (I.e. S20, W21).*

*IMPORTANT: All operations included in a same message must belong to the same season.*

☞ *To AESA purposes, only messages of current season or the next one, will be admissible.*

### 2.1.4 FECHA DEL MENSAJE / DATE OF MESSAGE

Fecha del mensaje en formato DDMMM. Ejemplo: “16DEC”.

#### **DATE OF MESSAGE**

*Date of the message in format DDMMM Example: “16DEC”.*

### 2.1.5 AEROPUERTO BASE

Código IATA de tres letras del aeropuerto en el que se basan las operaciones de vuelo solicitadas. Ej. "MAD".

IMPORTANTE Un mensaje SOLO puede contener un aeropuerto de base. Las operaciones basadas en diferentes aeropuertos deben ir en mensajes diferentes.

☞ En los sobrevuelos sin escalas en territorio español, se podrá omitir el aeropuerto base. En todas las demás operaciones será obligatorio indicarlo.

#### **CLEARANCE/ADVICE AIRPORT**

*Three letter IATA code of the airport on which message operations are based on. I.e. "MAD".*

*IMPORTANT One message can ONLY contain one C/A airport. Operations based on different airports should go on different messages.*

☞ *In overflights with no stopovers in Spanish territory, C/A airport may be omitted. In the rest of operations, it will be mandatory.*

### 2.1.6 REFERENCIA OPCIONAL DEL MENSAJE ENTRANTE

Esta línea solo la utilizará AESA en los mensajes que sean rechazados. Es opcional, en caso de ser utilizada incluirá la referencia del mensaje original.

Comenzará con la palabra "REYT/" seguida de la referencia en cuestión.

Ejemplo: "REYT/AE20061005-04".

#### **OPTIONAL INCOMING MESSAGE REFERENCE**

*This line is only for use by AESA in rejected messages. It is optional, in case of use it will include the reference of the original message.*

*It starts with word "REYT/" followed by the reference itself.*

*I.e.: "REYT/AE20061005-04".*

## 2.2 LÍNEAS DE OPERACIÓN / SCHEDULE INFORMATION DATA LINES

Todo mensaje deberá contener al menos una línea de operación, aunque podrá contener tantas como sea necesario. Todas las líneas de un mismo mensaje comparten la información de cabecera y pie.

La línea está formada por elementos unidos por espacios en blanco. A continuación, se describen los elementos de cada línea.

#### **SCHEDULE INFORMATION DATA LINES**

*Every message should contain at least one Schedule Information Data Line, but it could have as many lines as needed. The lines included in the same message share the information of header and footer.*

*Lines are formed by items linked with blanks. Next, the items of each line are described.*



### 2.2.1 CÓDIGO DE ACCIÓN

☞ Solo se admiten líneas que comiencen con uno de los siguientes códigos de acción:

N: Nueva solicitud de operación.

C: Solicitud de modificación. Línea original. R: Solicitud de modificación, línea revisada.

D: Solicitud de cancelación.

W: Uso exclusivo de AESA en mensajes de respuesta. Indica línea con errores.

Utilización de los códigos:

- Toda línea C debe ir seguida de su correspondiente línea R.

- Toda línea R debe ir precedida por su correspondiente línea C.

- Toda línea C, o D, debe corresponder a una operación solicitada previamente.

- La línea C, o D, debe ser idéntica a la que se quiere modificar o cancelar.

#### **ACTION CODE**

☞ *Only lines starting with one of the following action codes are admitted:*

*N: New operation request.*

*C: Modification request: Changed line. R: Modification request: Revised line.*

*D: Cancellation request.*

*W: Only to be used by AESA on response messages. It indicates a line with mistakes.*

*Use of the codes.*

*- Every C line must be followed by its corresponding R line.*

*- Every R line must be preceded by its corresponding C line.*

*- Every C, or D, lines should match with a line requested previously.*

*- The line C, or D, must be equal to that which is to be modified or cancelled.*

### 2.2.2 IDENTIFICADOR DEL VUELO

Se compone de dos elementos obligatorios y uno opcional:

- Designador de compañía: código de 2 o 3 letras usado por la compañía para designar sus vuelos (normalmente código OACI o IATA).

- Número de vuelo: número de 3 o 4 cifras que identifica el vuelo concreto.

- Sufijo Operacional: Opcional. Se podrá añadir una letra al final del número de vuelo a criterio de la compañía (vuelos posicionales, etc.).

Ejemplos: FUA502; IB6754; JK004P

El identificador del vuelo sigue siempre al código de acción, pero la disposición puede variar como a continuación se indica:

- En los vuelos solo llegada, la información del vuelo seguirá al código de acción sin espacios entre medias:

Ejemplo: NAE802 26OCT26OCT 290AB3 NCE0910 J

- b) En los vuelos solo salida, la información del vuelo debe ir precedida por un espacio en blanco.

Ejemplo: N AE803 26OCT26OCT 290AB3 1030LHR J

- c) En los vuelos en tránsito y en los de ida y vuelta, se podrán indicar en una misma línea tanto la operación de llegada como la de salida, separando ambos códigos de vuelo por un espacio en blanco.

Ejemplo: NAE802 AE803 26OCT [...]

En el ejemplo el vuelo de llegada es el AE802 y el de salida el AE803.

### **FLIGHT INFORMATION**

*It is made up of two mandatory items and an optional one:*

- *Airline designator: 2 or 3 letter code used by airline to designate their flights (usually ICAO or IATA).*
- *Flight Number: 3 or 4 numeric, identifying the punctual flight.*
- *Operations suffix: Additionally, a letter at the end of the flight number may be added for airline purposes (positional flights, etc.).*

*Example: FUA502; IB6754; JK004P*

*Action Code is always followed by flight information, but they can be displayed in different ways as follows:*

- a) *For arrival flights only, the flight information directly follows the action code, without blanks in between.*

*Example: NAE802 26OCT26OCT 290AB3 NCE0910 J*

- b) *For departure flights only, the flight information must be preceded by a blank space.*

*Example: N AE803 26OCT26OCT 290AB3 1030LHR J*

- c) *For transit/turnaround flights, both the arrival and the departure flight information could be indicated in the same line, separated by a blank space.*

*Example: NAE802 AE803 26OCT [...]*

*In the example arrival flight is AE802 and departure one AE803.*

### **2.2.3 FECHA, PERIODO DE OPERACIÓN Y FRECUENCIA**

Se compone de dos elementos:

- Periodo de operación, o fecha de llegada, o fecha de salida. El formato es 2 números indicando el día del mes, seguido de 3 letras indicando el mes.

Ejemplo: "26OCT27MAR" Periodo 26 Oct a 27Mar.

Ejemplo: "26JAN" Fecha de llegada o salida.

- Días de operación (No aplica en vuelos de un solo día). A continuación del periodo de operación, separado por un espacio en blanco. Se indica con los números 1 a 7 en la posición adecuada del día de la semana, comenzando por el lunes. Los días en los que no se opera se indican con el número 0 (cero).

Ejemplo: “1030500” (se opera lunes, miércoles y viernes).

Ejemplo: NAE802 AE803 26OCT27MAR 1030500 [...]

En el ejemplo las operaciones se prolongan desde el 26 octubre al 27 de marzo, y se realizan los lunes, miércoles y viernes.

#### **DATE, OPERATION PERIOD AND FREQUENCY**

*It is made up of two items:*

- *Period of operation, or Arrival Date, or Departure Date. Date format is 2 numeric for the day of the month plus 3 letters for the month.*

*Example: “26OCT27MAR” Period 26 Oct to 27Mar.*

*Example: “26JAN” Arrival or Departure date.*

- *Days of operation (not applicable for one-day flights). It follows the period of operation separated by a blank space. It is indicated with numbers 1 to 7 in the applicable position for each day of the week, beginning with Monday. Non-operational days are indicated by a 0 (zero) in the applicable position.*

*Example: “1030500” (operating on Monday, Wednesday and Friday)*

*Example: NAE802 AE803 26OCT27MAR 1030500 [...]*

*In this example the operations go on from 26 October to 27 March, every Monday, Wednesday and Friday.*

#### **2.2.4 INFORMACIÓN DE EQUIPAMIENTO**

Se compone del número real de asientos ofertados en la aeronave (3 números en vuelos de pasajeros, y “000” en los vuelos de carga), seguido sin espacios en medio, por el tipo de aeronave (3 caracteres alfanuméricos) según el Apéndice A del manual SSIM.

Ejemplo: 26OCT27MAR 1030500 290AB3 [...]

En el ejemplo se trata de un Airbus 300 en una configuración de 290 pasajeros.

NOTA: Al final del documento se listan los modelos más frecuentes.

#### **EQUIPMENT INFORMATION**

*It is made up of the actual number of seats offered in the aircraft (3 numeric in passenger flights, and “000” in cargo flights), followed by the Aircraft Type (3 alphanumeric characters) without blanks in between. Aircraft Types are listed on Appendix A of SSIM Manual.*

*Example: 26OCT27MAR 1030500 290AB3 [...]*

*In the example it is an Airbus 300 in a 290 passengers configuration.*

*REMARK: At the end of this document the most common models are listed.*

### 2.2.5 INFORMACIÓN DE RUTA Y PROGRAMACIÓN

Consistirá en la siguiente información:

a) Información de llegada (vuelos de llegada, tránsitos, o ida y vuelta):

- Aeropuerto de origen (código IATA del aeropuerto de origen del vuelo).
- Aeropuertos previos, en caso de que haya, códigos IATA de los aeropuertos de escala anteriores al de base.
- Hora de llegada programada al aeropuerto de base.

Ejemplo: NAE802 26OCT 290AB3 NCENCE0910 C

Llegada al aeropuerto de base a las 09:10h procedente de Niza (NCE) sin escalas.

b) Información de salida (vuelos de salida, tránsitos, o ida y vuelta):

- Hora de salida programada en el aeropuerto de base.
- Siguiertes aeropuertos, si aplica (códigos IATA de los aeropuertos siguientes al de base).
- Aeropuerto destino (código IATA del aeropuerto de destino).

Ejemplo: N AE803 26OCT 290AB3 1030BCNLHR C

Salida prevista a las 10:30h con destino Londres Heathrow (LHR) y escala en Barcelona (BCN).

La información de ruta y la programación van siempre precedidas de un espacio en blanco. A su vez, la información de llegada y la de salida se han de separar también por medio de un espacio en blanco.

☞ Cuando haya más de un punto intermedio, se indicarán en el orden en que se produzcan las escalas:

Ejemplo: NAE803 26OCT 290AB3 EZEMVDTFN2130 C

El vuelo se origina en Buenos Aires (EZE), y antes de llegar al aeropuerto de base a las 21:30h, realiza una primera escala en Montevideo (MVD) y una segunda en Tenerife Norte (TFN).

Cuando los vuelos de llegada y salida se soliciten en la misma línea y sean en días diferentes, se deberá indicar el número de noches que permanecerá la aeronave en el aeropuerto de base; este número se indicará a continuación de la hora prevista de salida sin espacio de separación.

Ejemplo: NAE802 AE803 26OCT27MAR 1000000 290AB3 NCENCE2330 06301LHRLHR JJ

Vuelo con llegada los lunes a las 23:30h procedente de Niza y sale los martes a las 06:30h con destino Londres, es decir pernocta 1 noche en el aeropuerto de base.

### **ROUTING AND SCHEDULING INFORMATION**

*It is made up of the following information:*

a) *Inbound flight data (arrival and transit/turnaround flights):*

- *Origin station (IATA code of originating airport).*
- *Previous stations if applicable, IATA codes of airports previous to (C/A) station.*
- *Scheduled time of arrival to C/A station.*

*Example: NAE802 26OCT 290AB3 NCENCE0910 C*

*Arrival to C/A station at 09:10h coming nonstop from Nice (NCE).*

*b) Outbound flight data (departure and transit/turnarounds flights):*

- *Scheduled time of departure from C/A station.*
- *Next stations, if applicable (IATA codes of following airports).*
- *Destination station (IATA code of destination airport).*

*Example: N AE803 26OCT 290AB3 1030BCNLHR C*

*Departure flight, scheduled at 10:30h, with destination London Heathrow (LHR) with stopover in Barcelona (BCN).*

*Routing and time information are always preceded by a blank space. In the same way inbound and outbound flight data must be separated by a blank space.*

☞ *When there are more than one intermediate station they will be indicated in the order in which stops occurs.*

*Example: NAE803 26OCT 290AB3 EZEMVDTFN2130 C*

*The flight starts in Buenos Aires (EZE), and before arriving at C/A airport at 21:30h, it makes a first stop in Montevideo (MVD) and a second one in Tenerife Norte (TFN).*

*When arrival and departure flights are requested in the same line and they take place in different days, the number of nights that aircraft stay at A/C station should be indicated. The number follows the scheduled time of departure with no blank in between.*

*Example: NAE802 AE803 26OCT27MAR 1000000 290AB3 NCENCE2330 06301LHRLHR JJ*

*Flight arriving on Mondays at 23:30h coming from Nice, and departing Tuesdays at 06:30h with destination London, that is to say, staying 1 night at A/C Airport.*

## 2.2.6 TIPO DE SERVICIO

☞ A los efectos de la AESA solo se admiten los siguientes tipos:

- J: Vuelos Regulares de pasajeros.
- C: Vuelos No Regulares (Chárter) de pasajeros.
- P: Vuelos de Posicionamiento, o Ferry.
- F: Vuelos Regulares de carga.
- H: Vuelos No Regulares (Chárter) de carga.
- X: Escala técnica.

NOTA: Los vuelos de carga se reportarán como chárter o regular según corresponda, en el número de pasajeros se indicará '000' y en el pie del mensaje se ha de indicar la naturaleza de la carga.

### SERVICE TYPE

☞ For AESA's purposes only the following types are admitted:

- J: Passengers scheduled flights.
- C: Passengers non-scheduled flights (charter).

- P: Positioning (or Ferry) flights.
- F: Cargo scheduled flights.
- H: Cargo non-scheduled flights (charter).
- X: Technical stop.

NOTE: Cargo flights will be marked as Scheduled or Non-scheduled as it corresponds. The number of passengers will always be '000' and the nature of the cargo will be stated in the message footer.

### 2.3 LÍNEAS DE INFORMACIÓN ADICIONAL

Estas líneas se usarán para añadir información adicional a las líneas de operación; información necesaria para la correcta tramitación de la solicitud.

La línea comienza y termina con el símbolo “/”. La información indicada en estas líneas deberá ir precedida de un código de tipo.

☞ A los efectos de la AESA se usarán los siguientes códigos de tipo:

RE: Matrícula de la aeronave(s) previstas para la operación. Consiste en un texto alfanumérico de 2 a 10 caracteres sin espacios ni puntos en medio.

Ejemplo: / RE.EC-EIR RE.EC-EIM/

La operación se realizará con la aeronave EC-EIR o bien con la EC-EIM.

IMPORTANTE: En operaciones ocasionales es obligatorio indicar la matrícula de la aeronave prevista para la operación. Adicionalmente se podrá indicar hasta dos aeronaves de sustitución.

En los mensajes de modificación en los que no varíe la aeronave prevista, no será preciso indicar esta línea.

TL: Indicador de escala técnica. Se utilizará cuando no hay embarque/ desembarque de pasajeros, o carga/ descarga de la aeronave.

Tras el código se indicará el principal motivo de la escala.

Ejemplo: NAE803 AE803 26OCT 290AB3 1030LHR MVD1100 X / TL.REFUELLING/

ERR: Descripción de error. Solo utilizable por la AESA para indicar el tipo de error encontrado en la línea precedente.

### ADDITIONAL SCHEDULE INFORMATION LINES

*These lines will be used to add additional information to schedule lines. Information needed for the correct processing of the request.*

*Line begins and ends with a slash “/” symbol. The information stated in these lines should be preceded by a type code.*

☞ *For AESA’s purposes, the following code types will be used:*

RE: Registration marks of aircraft that could be used in the operation. It consists of 2 to 10 alphanumeric characters without blanks and dots inside.

Example: / RE.EC-EIR RE.EC-EIM/

*The flight will be carried out with aircraft EC-EIR or EC-EIM (one of them).*

*IMPORTANT: For occasional operations it is mandatory to indicate registration mark of the foreseen aircraft. Additionally, up to two replacement aircraft could be indicated.*

*In change type messages with no change of foreseen aircraft, it is not necessary to indicate this line.*

*TL: Technical Landing indicator. To be used when there is no boarding/disembarking of passengers, nor loading/ unloading of cargo.*

*Behind the code it will be stated the main reason for the landing.*

*Example: NAE803 AE803 26OCT 290AB3 1030LHR MVD1100 X / TL.REFUELLING/*

*ERR: Error description. It is only used by AESA to indicate the type of error encountered in the previous W line.*

## 2.4 PIE DEL MENSAJE

El pie de cada mensaje estará formado por líneas de información suplementaria (SI) o de información general (GI).

La información que se incluya en estas líneas se hará extensiva a todas las operaciones incluidas en el mensaje.

Se utilizarán estas líneas para:

- a) Especificar el mismo tipo de información que en las líneas de información adicional pero aplicable a todas las operaciones incluidas en el mensaje.
- b) Reportar cualquier otra información que pueda ser pertinente (mercancías peligrosas, nombre del fletador, motivo del vuelo, etc.).

**IMPORTANTE:** Por favor utilice estas líneas para indicar cualquier información adicional que considere necesaria para la correcta tramitación de la operación.

### FOOTER

*The footer is composed of Supplementary Information lines (SI) or General Information lines (GI).*

*Information stated on these lines will be extended to all operation lines included in the message*

*These lines will be used:*

- a) *To specify the same kind of information than in the Additional Information data lines, but applicable to all operations within the message.*
- b) *To show any other relevant information (dangerous goods, charterer name, reason of the flight, etc.).*

**IMPORTANT:** Please use these lines to indicate any other additional information that you consider necessary to manage the request properly.



### 3. EJEMPLOS DE MENSAJES A-SSIM / A-SSIM EXAMPLES

#### 3.1 NUEVOS VUELOS CHÁRTER

SCR

/FUA

W07

30OCT

TFS

NFUA512P 30DEC30DEC 0000007 000734 MADMAD1800 P

N FUA512 30DEC30DEC 0000007 148734 1845LPALPA C

SI RE.EC-INQ RE.EC-IVR

SI FLETADOR: VIAJES ISLAS S.L.

GI SLDS FUTURA INTL

Solicitud de dos nuevos vuelos chárter de la compañía Futura (FUA) en la temporada Invierno 07 (W07), concretamente para el día domingo 30 de diciembre.

La ruta y horarios son: vuelo de llegada posicional: Madrid (MAD)-Tenerife Sur (TFS) FUA512P, con hora estimada de llegada (ETA) 18:00h; salida Tenerife Sur-Las Palmas (LPA) (FUA512) con hora estimada de salida (ETD) 18:45h; (ambas UTC).

La aeronave utilizada será una de las siguientes: EC-INQ, EC-IVR, en cualquier caso, Boeing 737-400 con 148 asientos ofertados. El fletador es VIAJES ISLAS S.L.

#### **NEW NON-SCHEDULED (CHARTER) FLIGHTS**

*Request of two new non-scheduled (charter) flights for Futura (FUA) in Winter 07 (W07) season, actually for the Sunday December 30th.*

*Route and schedule are: positional arrival flight: Madrid(MAD)-Tenerife Sur(TFS) FUA512P, estimated time of arrival (ETA) 18:00h; departure: Tenerife Sur-Las Palmas(LPA) FUA512, estimated time of departure (ETD) 14:30h; (both times UTC).*

*Aircraft used will be one of C-INQ or EC-IVR, both Boeing 737-400 type, with 148 seats offered. Charterer is VIAJES ISLAS S.L.*

#### 3.2 SUSTITUCIÓN DE AERONAVE

SCR

/FUA/WL-BINTER01

W07

28OCT

MAD

C FUA3010 10NOV10NOV 0000500 170734 0800DRSDRS C / RE.EC-ETB/



R FUA3010 10NOV10NOV 0000500 189738 0800DRSDRS C / RE.EC-IEN/  
SI AIRCRAFT REPLACEMENT FOR TECHNICAL REASONS  
SI EC-IEN OPERATED BY BINTER IN WET LEASE  
GI ASIERRA SLDS / FUTURA INTL

Solicitud por parte de la compañía Futura, de sustitución de aeronave en un vuelo con salida de Madrid y destino Dresden. (Se supone que el vuelo había sido solicitado con anterioridad).

Se sustituye el B737-400, matrícula EC-ETB con 170 asientos, por un B737-800, que será el EC-IEN con 189 asientos.

Se indica que la aeronave de sustitución no es de la compañía y que se trata por tanto de un wet-lease.

No se solicitan más cambios.

Futura indica que su referencia para la solicitud es WL-BINTER01.

### **AIRCRAFT REPLACEMENT**

*Futura's request to replace the aircraft in a flight departing from Madrid with destination Dresden. (It is supposed that the flight had been requested previously).*

*B737-400 aircraft, registered EC-ETB, with 170 seats, is replaced by a B737-800 aircraft EC-IEN with 189 seats.*

*It is indicated that the replacement aircraft does not belong to the company and it is operated under a wet-lease agreement.*

*No more changes requested.*

*Futura indicates their message reference: WL-BINTER01.*

### **3.3 MODIFICACIÓN DE LOS DATOS DE UN VUELO**

SCR

/XLA

S06

24OCT

AGP

CXLA152P XLA153V 28OCT28OCT 0000060 189738 MANMAN0735 0835CWLCWL PC1

RXLA152P XLA153V 28OCT28OCT 0000060 189738 NCLNCL0735 0850CWLCWL PC1

GI SOLICITAMOS AUTORIZACION PARA MODIFICAR ESTE VUELO

En este ejemplo se solicitan dos modificaciones en la misma línea: por una parte, el aeropuerto de origen pasa de Manchester a Newcastle; y por otra, el ETD del vuelo de vuelta desde Málaga a Cardiff se retrasa (08:35 -> 08:50h).

La llegada es un vuelo posicional y la vuelta un vuelo charter con una noche de pernocta en el aeropuerto de Málaga.

Como no se indica la matrícula del avión, se entenderá que la aeronave no cambia.

### **CHANGE IN THE CHARACTERISTICS OF ONE FLIGHT**

*In this example two changes are requested in the same line: by the one hand the originating airport changes from Manchester to Newcastle; and by the other hand, the ETD of flight from Malaga to Cardiff is delayed (08:35 -> 08:50h).*

*The arrival is a positioning flight and the departure is a charter with a night of stay in Malaga in between.*

*As the aircraft is not specified, it will be understood that it does not change.*

### **3.4 CÓDIGO COMPARTIDO / CODE SHARING**

SCR

/IBE

S08

28FEB

MAD

N IB3162 30MAR25OCT 1234567 165321 0645LHR J

NIB3163 30MAR25OCT 1234567 165321 LHR0845 J

SI CSO.IBE CSM BAW

SCR

/IBE

S08

28FEB

YVR

NIB8321 IB8322 30MAR25OCT 1030060 292333 LHRLHR1600 2130LHRLHR JJ

SI CSO.BAW CSM.IBE

SI MKTG ONLY MAD-YVR y vv

GI THANKS AND BRGRDS, BEA-IBERIA

Serie de vuelos regulares entre el 30 de marzo y el 25 de octubre, solicitados por Iberia. La solicitud se ha dividido en dos mensajes, que podrían ir en la misma petición o en diferentes.

En el primer mensaje la compañía solicita volar 7 frecuencias semanales en la ruta: MAD-LHR y vv., en los cuales introducirá su código como comercializador la compañía British Airways.

En el segundo se solicita autorización para volar 3 frecuencias semanales en la ruta LHR-YVR y vv., en este caso la operadora es British Airways e Iberia introduce su código como comercializador.

Para indicar que Iberia no vende billetes directos Londres-Toronto, en la línea de información suplementaria especifican que lo que se comercializa es el Madrid-Toronto.

### **CODE SHARING**

*Series of scheduled flights between March 30 and October 25, requested by Iberia. The request has been divided into two messages, both in the same request or in different ones.*

*In the first message airline requests to fly 7 frequencies a week on route MAD-LHR and return, in which British Airways will introduce its code as marketer.*

*In the second, it is requested to fly 3 frequencies a week on sector LHR-YVR and return; in this case the operator is British Airways and Iberia will introduce its code as marketer.*

*To indicate that Iberia does not offer direct tickets between London (LHR) and Toronto (YVR), in the supplementary information line it is specified that only Madrid – Toronto is sold.*

### **3.5 VUELO DE CARGA CON MERCANCIAS PELIGROSAS**

SCR

/VDA

S07

13JUL

PMI

NVDA2618 VDA2618 24JUL24JUL 000AN1 YEOYEO1430 1600CPTCPT XX

/ TL.REFUELLING RE.RA82044/

SI CARGO X2 HELICOPTER LYNX APROX. 25,000KGS

SI DANGEROUS GOODS 400 KG UN 0169

SI TECHNICAL LANDING FOR REFUELLING AND CREW REST

SI CHARTERER ACP WORLWIDE. HATTONG CROSS, MIDDLESEX TW14.

SI UNITED KINGDOM

GI THANKS AND BRGRDS

Solicitud de parada técnica para repostar en el aeropuerto de Palma de Mallorca. También se utiliza para que la tripulación descanse.

Se trata de un vuelo de carga con la aeronave RA82044 transportando dos helicópteros.

Lo más importante sin embargo es que además transporta 400 Kg de mercancías peligrosas, código ONU 0169.

En este caso la solicitud seguiría un procedimiento especial, ya que requiere una autorización especial.

### CARGO FLIGHT WITH DANGEROUS GOODS

Technical landing request for refuelling purposes at Palma airport. It is also used for crew to have a rest.

It is a cargo flight with aircraft RA82044 carrying two helicopters.

The most important fact nevertheless, is that the aircraft is carrying also 400 Kg of dangerous goods, UN code 0169.

The request would follow in this case a special procedure, due to it requires a special authorization.

### **ANEXO I - CÓDIGOS IATA (SSIM APÉNDICE A) DE AERONAVES FRECUENTES / IATA CODES (SSIM APPENDIX) OF COMMON AIRCRAFT**

NOTA: Consulte el Apéndice A del manual SSIM para obtener la lista completa de los tipos de aeronave.

REMARK: Please see SSIM Appendix A to obtain a comprehensive list of aircraft types.

Code	Name
<b>Airbus</b>	
AB3; AB4; AB6	Airbus A300 Passenger; A300B2 /B4; -600
ABF	Airbus A300 (Freighter)
310; 313; 31F	Airbus A310; -300; A310 Freighter
318; 319; 320; 321	Airbus A318; A319; A320; A321
32S	Airbus A318 /319 /320 /321
330; 332; 333	Airbus A330; -200; -300
340; 342; 343; 345;	Airbus A340; -200; -300; -500; -600
<b>Antonov</b>	
A28	Antonov An28
A40	Antonov AN-140
AN4	Antonov AN-24
AN6	Antonov AN-26 /30 /32
ANF	Antonov AN-12
ATR; AT4; AT5; AT7	ATR42 /ATR72; ATR 42-300 /320; ATR 42-500; ATR 72
<b>Boeing</b>	
737; 732; 733; 734; 735;	736; 73G; Boeing 737; -200; -300; -400; -500; -600; -700; -800; -900;
73F; 73H; 73M; 73P;	Boeing 737 (Freighter); B737-800 (Winglets) Passenger; B737 (Mixed Configuration); B737-400
73Q	Boeing 737-400 (Mixed Configuration)
73S	Boeing 737 Advanced
73W	Boeing 737-700 (winglets) Passenger
73X; 73Y	Boeing 737-200 (Freighter); Boeing 737-300 (Freighter)
747; 741; 742; 743;	Boeing 747 (Passenger); -100; -200; -300; -400
74D	Boeing 747-300 /747-200 SUD
74E	Boeing 747-400 (Mixed Configuration)
74F	Boeing 747 (Freighter)
74L	Boeing 747SP Passenger

74M	Boeing 747 (Mixed Configuration)
74X; 74Y	Boeing 747-200 (Freighter); B747-400F (Freighter)
757; 752; 753	Boeing 757 (Passenger); -200; -300;
75F; 75W	Boeing 757-200PF (Freighter); 757-200 (winglets)
767; 762	Boeing 767 Passenger; -200; -300; -400
76F	Boeing 767 Freighter
777; 772	Boeing 777 Passenger; -200; -300
77L; 77W	Boeing 777-200LR; 777-300ER
D1C; D1F	Boeing (Douglas) DC10-30 /40 (Pax); Boeing (Douglas) DC10 (Freighter)
DC8	Boeing (Douglas) DC-8 Passenger
DC9;D93; D95; D9F	Boeing (Douglas) DC9 Passenger; DC9-30, DC9-50; DC9 Freighter
M11	Boeing (Douglas) MD-11 Passenger
M1F	Boeing (Douglas) MD-11 (Freighter)
M80; M81; M82; M83; M87; M88; M90	Boeing (Douglas) MD-80; MD-81; MD-82; MD-83; MD-87; MD-88; MD-90
<b>British Aerospace:</b> JST; J31; J32; J41	BAe Jetstream; -31; -32; -41
<b>Canadair:</b> CRJ; CR1; CR2; CR7; CR9;	Canadair Regional Jet; -100; -200; -700; -900
<b>Casa:</b> CS2; CS5	Casa C212 /Nusantara NC-212 Aviocar; Casa /Nusantara CN-235
<b>Cessna:</b> CNA; CNC	Cessna (Light Aircraft); Cessna Light Aircraft(Single Turboprop)
<b>Convair:</b> CV5; CVF	Convair 580 Passenger; Convair 440 /580 /600 /640 (Freighter)
<b>Dornier:</b> D28; D38	Fairchild Dornier 228; Fairchild Dornier 328-100
<b>Embraer:</b> E70; E75; E90; E95	Embraer 170; 175; 190; 195
EM2	Embraer 120 Brasilia
EMB	Embraer 110 Bandeirante
EMJ	Embraer 170 /195
ERJ; ER3; ER4; ERD	Embraer RJ; -135; -145; -140
<b>Fairchild:</b> FK7; FRJ	Fairchild Industries FH227; Fairchild Dornier 328JET
<b>Fokker:</b> F24	Fokker F28-4000 Fellowship
F27	Fokker F27 Friendship /Fairchild F27
F28	Fokker F28 Fellowship
F50; F70	Fokker 50; Fokker 70
<b>Ilyushin:</b> I14; IL6; IL7; IL8; IL9; ILW	Ilyushin IL114; IL-62; IL-76; IL-18; IL-96; IL-86
<b>Learjet</b> LRJ	Learjet
<b>Lockeed</b> L10; L15; L1F	Lockheed L1011 TriStar Passenger; -500 / Freighter
<b>Tupolev:</b> T20; TU3; TU5	Tupolev TU-204 /TU-214; TU134; TU154
<b>Yakovlev:</b> YK4; YK2;	Yakovlev Yak-40; Yak-42 /142