



ICAO

International Civil Aviation Organization
North American, Central American and Caribbean Office

WORKING PAPER

FPL/AD/MON — WP/19
25/02/15

Grupo Ad hoc FPL faltantes/duplicados/erróneos/ reunión de evaluación de los planes de vuelo (FPL/AD/MON)

Ciudad México, México, 24-26 Febrero 2015

Agenda Item 3: Mitigación de los problemas de planes de vuelo / solución en la FIR México

REPORTE DE LA FIR MÉXICO DEL GRUPO AD-HOC

(Presentado por México)

SUMARIO EJECUTIVO

La presente nota de trabajo informa sobre las acciones implementadas por México, de conformidad a las medidas propuestas por el Grupo Ad hoc de planes de vuelo para mitigar los problemas relacionados con las pérdidas, duplicación y errores en los planes de vuelo recibidos en las dependencias de los servicios de tránsito aéreo.

Objetivos

Estratégicos:

- Seguridad operacional
- Capacidad y eficiencia en la navegación aérea
- Protección del medio ambiente

Referencias:

- PANS ATM Doc. 4444
- EMX0533
- EMX1186
- Acuerdos adoptados en las TELCON del Grupo Ad hoc FPL

1. Introducción

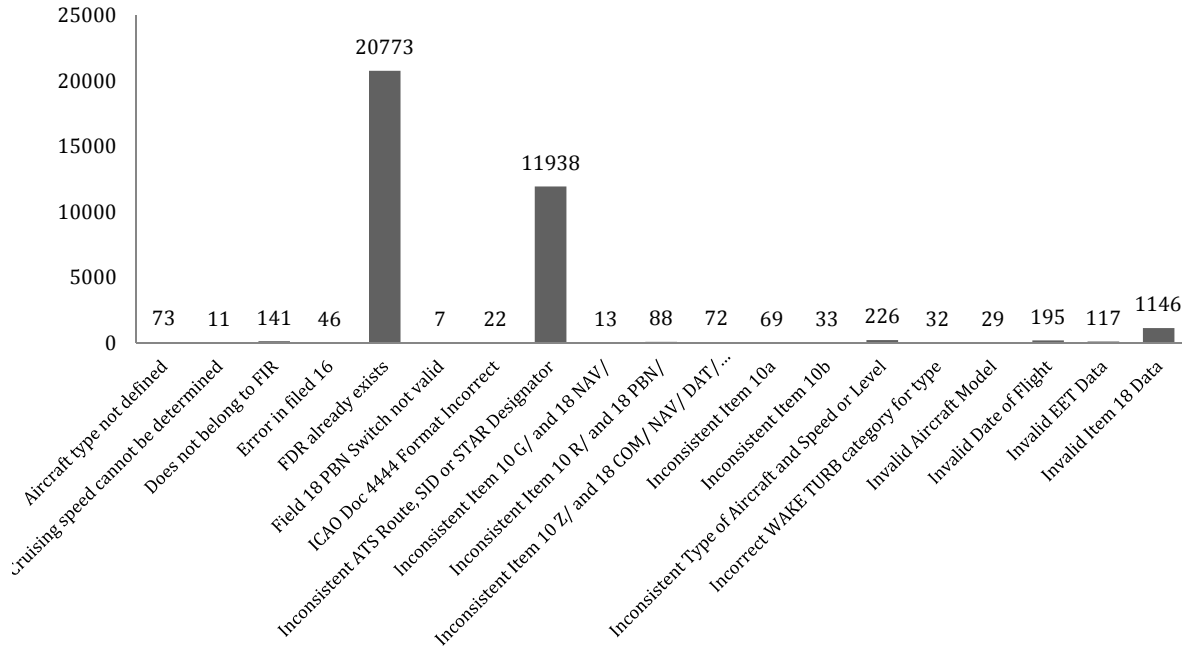
1.1 Como resultado de las teleconferencias del Grupo Ad hoc FPL, realizadas con la finalidad de dar seguimiento a la problemática con los FPL's en la Región NAM/CAR, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) en coordinación con el Prestador de Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM), han realizado acciones correctivas para la mitigación de Planes de Vuelo (FPL) erróneos/faltantes/duplicados.

2. Discusión

2.1 De conformidad a las recomendaciones sugeridas por la Oficina Regional NACC de OACI, se llevó a cabo la Primera Reunión del Grupo de Monitoreo FPL DGAC - SENEAM, que tuvo por objetivo definir las acciones correctivas para la mitigación de Planes de vuelo (FPL) erróneos/faltantes/duplicados, derivado de lo anterior se identificaron las principales inconsistencias del FPL (ver Gráfica 1).

3. Principales inconsistencias detectadas:

- Planes de vuelo ya existentes (FDR already exists – 20,773);
- Inconsistencias en el Designador de Ruta, SID o STAR (Inconsistent ATS Route, SID or STAR Designator – 11,938);
- Datos inválidos en la casilla 18 (Invalid Item 18 Data – 1,146).



Grafica 1. Principales inconsistencias en los FPL's de México

4. Acciones realizadas

4.1 Una vez identificadas las principales inconsistencias del FPL en México, se llevo a cabo un Plan de acción con la finalidad realizar acciones para su mitigación, acorde a las acciones sugeridas en la nota OACI Ref.: NT- NT-N1-2.11 — EMX1186, entre las que destacan las siguientes:

- México evita el uso del RPL.
- SENEAM en la Torre de Control de México, ha establecido desde junio del 2014 el Departure Clearance (DCL). Los pilotos de las aeronaves de salida equipadas con ACARS solicitan autorización vía Data Link. Esta Información ha sido publicada en la AIP de México.
- La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) en coordinación con Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano, a partir del 10 de noviembre del 2014 implementaron el Plan de Vuelo electrónico, que consiste en que el piloto a través de cualquier medio electrónico, puede transmitir su Plan de Vuelo a los ATS, con esta implementación se validan todos los datos del Plan de Vuelo, antes de ser transmitido a los ATS.
 - En SENEAM, el programa de captura de los Planes de Vuelo que se transmiten desde las Oficinas del Servicio de Información de Vuelo (OSIV), válida la captura de los campos del Plan de Vuelo de manera automática.
- Desde el año 1993, se ha establecido una posición de datos de vuelo en los Servicios de Tránsito Aéreo, la cual realiza la coordinación de comunicación con las aerolíneas o los responsables del

envío de los Planes de Vuelo, para resolver los errores de Plan de Vuelo, omitidos o duplicados, logrando resultados satisfactorios.

- Se encuentran publicadas las direcciones para la planificación de vuelos en la Publicación de Información Aeronáutica AIP México, “Dirección de los mensajes de plan de vuelo”.
- Todos los mensajes transmitidos en los ATS para el Plan de Vuelo se encuentran acorde al Doc. 4444 de la OACI.
- El procedimiento que se realiza por parte de los ATS y los Despachadores/Oficial de Operaciones con las aerolíneas es de forma inmediata para dar a conocer que no se cuenta con el Plan de Vuelo.
- El Estado Mexicano, actualizará las cartas acuerdo entre las unidades ATS de los FIR adyacentes, como sea necesario.
- El sistema identifica los planes de vuelo duplicados, asimismo, el controlador identifica dicha información y válida uno de esos planes de vuelo.
- Se impartieron cursos en el 2014, a todos los Oficiales de Operación de Aeronaves de SENEAM que se encuentran en las Oficinas de Información de Vuelo OSIV, sobre el Plan de vuelo llamados “Procesos de Plan de Vuelo y Consideraciones para la gestión de los Planes de Vuelo” reafirmando los conocimientos en cuanto la elaboración y transmisión del plan de vuelo, mismos que fueron autorizados por la Autoridad Aeronáutica.
- SENEAM desarrolló el Sistema para la Implementación del Plan de Vuelo Electrónico (EFPL), a partir del 10 de noviembre del 2014, el piloto de aviación general nacional (con la validación de los datos de su licencia), puede transmitir su Plan de Vuelo a través de cualquier medio electrónico, el sistema en el que envía la información válida los datos antes de ser transmitido, de esta manera si no está dentro de los parámetros establecidos no se transmite.

4. Iniciativas propuestas

4.1 Aunado a las acciones antes indicadas, la Dirección General de Aeronáutica Civil, en coordinación con los organismos y operadores aéreos, tienen propuesto realizar las siguientes acciones:

- a) Revisar la inconsistencia en los designadores de Ruta, Salidas (SID’s) y Llegadas (STAR’s) codificadas por Instrumentos, lo anterior, toda vez que, de conformidad a lo establecido en el Doc. 4444, el número máximo de caracteres para los designadores SID y STAR es de 7, mientras que algunos proveedores de planes de vuelo, solo acepta un máximo de 6 caracteres, por lo que es necesario e importante homologar este parámetro para solucionar en gran medida el número de Planes de Vuelo erróneos;
- b) Verificar que en el Manual General de Operaciones (MGO) y Manuales de Despacho de los concesionarios y operadores aéreos, para que se encuentren los procedimientos de llenado del plan de vuelo, el formato del FPL, así como, notificar los errores presentados en las Oficinas de Despacho y Líneas Aéreas durante las inspecciones correspondientes; y
- c) El Estado Mexicano se apegará a las guías que se emitan al respecto, con la finalidad de mitigar los problemas en los Planes de vuelo.