



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE ESTUDIO

NACC/DCA/08 — NE/21
13/07/18

**Octava Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/08)**

Ottawa, Canadá, 31 de julio al 2 de agosto de 2018

**Cuestión 6 del
Orden del Día:**

**Implementación regional NAM/CAR de asuntos de seguridad operacional,
navegación aérea y seguridad de la aviación/facilitación
6.3 Implementación de asuntos de navegación aérea**

FPL – ARMONIZACIÓN REGIONAL Y MEJORES PRÁCTICAS

(Presentada por IATA)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta nota de estudio presenta propuesta para armonización de procedimientos de llenado y procesamiento de FPL en la Región NACC.

<i>Objetivos</i>	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional
<i>Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea

1. Introducción

1.1 La Quinta Reunión del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG/5 - Puerto España, Trinidad y Tobago del 22 al 26 de mayo de 2017) ha formulado la decisión NACC/WG/5/4 - PROCEDIMIENTO PARA LA EMISIÓN HOMOGÉNEA DE PLANES DE VUELO, con miras a armonizar los procedimientos de presentación de planes vuelo en las Regiones NAM/SAM

Decisión NACC/WG/5/4 - PROCEDIMIENTO PARA LA EMISIÓN HOMOGÉNEA DE PLANES DE VUELO

Que, con el fin de reducir las causas de errores en planes de vuelo, el Grupo de Tarea AIDC desarrolle un procedimiento para la emisión homogénea de planes de vuelo aplicables para las Regiones NAM/CAR con el objetivo de incluirlo posiblemente en el doc. 7030 - Procedimientos Suplementarios Regionales de la OACI, a más tardar el 31 de octubre de 2017.

1.2 La reunión NACC/WG/5 ha discutido la habilidad de los Estados para procesar planes de vuelo, señalando que el personal no está siempre idealmente capacitado, y que ello contribuye a la tasa de error de planes de vuelo. En ese sentido, COCESNA expresó que, debido a los errores identificados en los planes de vuelo, proporcionaría instrucción regional de asuntos FPL al personal de la oficina AIS/Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo (ARO) de Centroamérica. Curazao y República Dominicana también identificaron la necesidad de instrucción sobre plan de vuelo, con el objetivo común de minimizar los errores regionales en planes de vuelo. En relación a este asunto, la reunión NACC/WG/5 ha formulado la siguiente decisión:

DECISIÓN NACC/WG/5/3 INSTRUCCIÓN REGIONAL ARO PARA PLANES DE VUELO

Que, con el fin de apoyar las acciones de mitigación para evitar los errores en planes de vuelo, el Grupo de Trabajo AIM del ANI/WG desarrolle los requerimientos normalizados de instrucción FPL de la Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo para centros regionales de instrucción, para que sirvan de base para esta instrucción a más tardar el 30 de agosto de 2017, con base en el doc. 7192 - Manual de instrucción - AN/857, Parte E-3 de la OACI.

1.3 La reunión de los Grupos de Tarea del Grupo de Trabajo sobre Implementación de Navegación Aérea para las Regiones NAM/CAR (AIM/FPL/AIDC/1 - Tegucigalpa, Honduras, 30 Octubre – 03 Noviembre 2017) ha propuesto la implementación del procedimiento de procesamiento de planes de vuelo que se adjunta como **Apéndice A** en esta nota de estudio. La mencionada reunión ha indicado que en ese procedimiento las aerolíneas enviarían los planes de vuelo a la dirección designada en el AIP de cada Estado en todas las FIR. Estas direcciones correspondería a la unidad o sistema en cada FIR a cargo de evaluar los planes de vuelo para errores sintácticos o semánticos, según sea necesario. Esta unidad tendrá la responsabilidad de enviar los mensajes a los centros ATC dentro de su Estado, garantizando así que solo los datos correctos lleguen al centro de control. Dependiendo de la tecnología disponible, la transferencia de los datos del plan de vuelo al centro ATC después de la evaluación podría ser hecho de forma automática o semiautomática por los sistemas responsables de procesar los planes de vuelo. En los casos donde esto no sea posible, el plan de vuelo debe enviarse simultáneamente al centro de control ATC y/o unidad ATS correspondiente. En ese sentido, la reunión AIM/FPL/AIDC/1 ha formulado el siguiente proyecto de decisión:

**PROYECTO DE DECISIÓN AIM/FPL/AIDC/6
IMPLEMENTACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE PROCESAMIENTO DEL PLAN DE VUELO**

Que, los Estados en las Regiones NAM / CAR adopten el procedimiento de procesamiento del plan de vuelo descrito en el Adjunto 1 a este informe, y propongan su inclusión en el doc. 7030 de la OACI a fines de Julio de 2018.

1.4 La Reunión de Implantación del AIDC en las Regiones NAM/CAR/SAM (Lima, Perú, 16 al 20 de Abril de 2018) ha establecido la Recomendación AIDC/4, en la cual solicita que los Estado faciliten la recepción de los planes de vuelo ATS generados en los Centro de Operaciones de las aerolíneas, para ser transmitido hacia la unidad de recepción FPL que se haya designado en cada Estado.

RECOMENDACIÓN AIDC/4.- Medidas para optimizar gestión de Planes de vuelo

Que los Estados NAM/CAR/SAM en coordinación con IATA, considerando que las aerolíneas han automatizado de manera avanzada la elaboración de sus planes de vuelo operacionales, faciliten la recepción de los planes de vuelo ATS generados en los centros de operaciones de las aerolíneas, para ser transmitidos hacia la unidad de recepción FPL que se haya designado en cada Estado. Asimismo, que los Estados consideren el beneficio en reducción de CO2 y otorguen alta prioridad a la exclusión de llenado de datos de aeródromos de alternativa en el FPL de salida hacia aeropuertos de Estados Unidos, para las aerolíneas de dicho país que han sido aprobadas por su autoridad para tal efecto.

1.5 La antedicha reunión también ha formulado la Recomendación AIDC/5, en la cual insta a los Estados a integrar mecanismos de validación y verificación de la información de sus bases de datos, con miras a que los sistemas gestionen adecuadamente sus alarmas de seguridad y la correcta validación de planes de vuelo.

RECOMENDACIÓN AIDC/5.- Configuración de las bases de datos de los Sistemas ATC

Que los Estados NAM/CAR/SAM integren mecanismos de validación y verificación de la información de las bases de datos de sus centros de control y sistemas de mensajería aeronáutica, tomando en cuenta los datos vigentes de los AIP, la normativa OACI y los cambios de direccionamiento de la información acorde con las tablas del AMC, con el objetivo que los sistemas gestionen adecuadamente sus alarmas de seguridad y la correcta validación de planes de vuelo.

2. Discusión

2.1 Las discusiones y conclusiones realizadas en las reuniones SAM/IG/20, NACC/WG/5 y AIM/FPL/AIDC/1, además de inúmeras otras reuniones, tuvieron como objetivo identificar formas armonizadas de solucionar los siguientes problemas de presentación y procesamiento de los FPL en las Regiones CAR/SAM:

- Falta de FPLs
- Información errada en las casillas de datos operacionales
- FPLs duplicados/múltiples
- Requerimientos de carácter mandatorio del aeródromo de alternativa de destino “DEST ALTN”. (Procedimiento que aplica únicamente para vuelo que tengan como destino USA)
- Falta de estandarización para presentar FPLs debido a diferentes requerimientos/procedimientos encontrados a lo largo de las regiones NAM/CAR/SAM, publicados en los respectivos AIPs.
 - Vía formato impresos en papel (en algunos casos mandatorios y en otros opcionales)
 - Vía Formatos en WEB
 - Vía AFTN/AMHS solo para unidades ARO/AIS del aeródromo de origen
 - Vía AFTN/AMHS para todas las unidades ATS involucradas
 - En algunos casos una combinación de algunos de los puntos previos
- Falta de estandarización para procesar los mensajes de actualización (CHG, DLA, CNL) originado por las aerolíneas.
- Falta de entrenamiento utilizando como ejemplo los errores comúnmente encontrados entre los ANSPs/organizaciones.
- Exigencia de la transmisión de la casilla 19 del FPL por AFTN o su envío por otro medio disponible (correo electrónico, papel, etc.).
- Modificaciones a los FPLs sin notificación a los usuarios
- Ninguna retroalimentación a los usuarios de la aceptación o rechazo del FPL

2.2 De esa manera, se adjunta como **Apéndice B** en esta nota de Estudio, un mapa y una planilla que contienen un análisis preliminar, con base en la información conocida y/o recopilada de las publicaciones aeronáuticas (AIP y AIC), teniendo en cuenta si cada Estado CAR/SAM aplica los siguientes

requerimientos, que podrían ser considerados como base para armonización y modernización del proceso de presentación y procesamiento de planes de vuelo en las Regiones CAR y SAM:

P – Formato Papel únicamente

A – Se Acepta FPL, CHG, CNL, DLA vía AFTN/AMHS, con direccionamiento hecho por la aerolínea.

D - DEST ALTN no es requerido caso la aerolínea cumpla con los requisitos del anexo 6

I - Ítem 19 no es mandatorio para FPL presentado vía AFTN/AMHS

F - Retroalimentación proporcionada por los ANSP sobre el mensaje enviado por el operador

2.3 Es importante resaltar, que no es necesaria inversión en nuevos equipos y/o sistemas para el cumplimiento con los requisitos mencionados en el párrafo anterior, teniendo en cuenta que bastaría la implementación de regulaciones más adecuadas y procedimientos estándares armonizados, así como su inserción en las publicaciones aeronáuticas regulares, particularmente en el ítem ENR 1.10 y 1.11 del AIP.

2.4 El objetivo sería seguir modelos ya aplicados con éxito en otras Regiones, incluyendo las mejores prácticas aplicadas en USA, Canadá, entre otros, quienes delegan la responsabilidad de originar FPLs (y sus respectivos mensajes de actualización). Dicha delegación podría ser aplicada con base al PANS ATM (Doc. 4444), 11.2.1.1.1 y en el apéndice 2 (2.1), con la finalidad de tener una sola fuente de origen de información así como un solo procedimiento, de tal manera que cualquier mitigación pueda tener el mismo efecto para todos los Estados.

2.5 También se busca la armonización de los procedimientos aplicables para el uso del aeródromo DEST ALTN, de acuerdo al PANS ATM Doc.4444, apéndice 3, siguiendo la excepción especificada en el anexo 6 de la OACI, aplicable *únicamente* para vuelos de Latinoamérica y el Caribe hacia los EEUU, donde esta excepción puede ser aplicada.

2.6 Otro aspecto importante es que se incluya en la enmienda al Doc. 7030 un procedimiento para que las informaciones de la casilla 19 sean obtenidas desde el Centro de Control de Operaciones (OCC) de las Aerolíneas, de ser necesario, y que la actualización de los puntos de contacto de los OCC junto a las autoridades ATS sea una responsabilidad de las aerolíneas. Es importante resaltar que esos Centros operan 24/7 y pueden ser contactados de manera rápida y eficiente y no es necesario que la información de la casilla 19 sea enviada a los servicios ATS, sea por AMHS/AFTN o por otro medio cualquiera, generando carga de trabajo innecesaria para el ANSP y la aerolínea.

2.7 Se debería utilizar las mejores prácticas internacionales, incluyendo algunas ya adoptadas por los siguientes Estados y Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR/SAM, tales como:

- a) Costa Rica
- b) Cuba
- c) El Salvador (en proceso)
- d) Jamaica
- e) Mexico
- f) Republica Dominicana (en proceso)
- g) Trinidad y Tobago
- h) COCESNA

3. **Acciones sugeridas**

3.1 Se invita a la reunión a:

- a) Tomar nota de la información contenida en esta nota de estudio;
- b) Solicitar a los Estados NACC que actualicen las informaciones del Apéndice B, de ser necesario.
- c) Establecer una estrategia para implementar las recomendaciones AIDC/4 y AIDC/5, a fin de armonizar los procedimientos de llenado y procesamiento de FPL, con los siguientes objetivos:
 - i. Delegación para las Aerolíneas originar FPLs y sus mensajes de actualización.
 - ii. Armonización de procedimientos para reconocer a la casilla correspondiente al aeródromo DEST ALTN como un dato opcional, para aquellos vuelos que despeguen de Latinoamérica y el Caribe hacia los EEUU y que vayan a aplicar a la excepción descrita en el Anexo 6 de la OACI.
 - iii. Sea recomendado el cumplimiento de la normativa del Doc. 4444 de no se transmitir la casilla 19 del FPL, así como sea establecido un procedimiento en que el ATS entre en contacto con el Centro de Control de Operaciones de las Aerolíneas en caso de necesidad de obtener las informaciones de la mencionada casilla.
 - iv. Retroalimentación proporcionada por los ANSP sobre el mensaje enviado por el operador.

— — — — —