



**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

**Análisis del impacto de la implantación del nuevo formato de plan de vuelo
en los sistemas automatizados de la Región SAM**

Cambios en el Plan de Vuelo de la OACI – 2012

(Presentada por la IATA)

RESUMEN

La Comunicación a los Estados AN13/2.1-08/50 anunció cambios sustanciales en el Plan de Vuelo (FPL) de la OACI a través de una enmienda al Doc 4444, PANS ATM. Estos cambios deberían generar una significativa mejora en el servicio y beneficios. No obstante, estos cambios exigirán importantes modificaciones en los sistemas tanto de las líneas aéreas como de los ANSP. Conforme las líneas aéreas hacen planes para cumplir con la fecha de entrada en vigencia del 15 de noviembre de 2012, les preocupa la logística de una transición global arbitraria y prolongada entre las ANSP.

1. INTRODUCCION

1.1 El 25 de junio de 2008, la OACI emitió la Comunicación a los Estados AN13/2.1-08/50, enmendando la 15ª edición del Doc 4444, PANS-ATM. Si bien el formato seguirá siendo relativamente similar al actual, será necesario hacer numerosos cambios en las abreviaturas y en diversos descriptores de campo utilizados en el formato de plan de vuelo de la OACI.

1.2 Como resultado de estas modificaciones, tanto las líneas aéreas como los ANSP deberán efectuar cambios sustanciales en sus sistemas y métodos de trabajo. Por lo tanto, la IATA considera que estos cambios representan una ‘diferencia significativa’ con respecto al Doc 4444, PANS-ATM de la OACI.

1.3 Los sistemas de las líneas aéreas deberán adaptarse a los nuevos campos, secuencia y códigos alfanuméricos de los datos. Asimismo, las modificaciones en los sistemas de procesamiento de datos de vuelo de los proveedores ATS deberán garantizar que los nuevos planes de vuelo presentados sean aceptados sin que haya ningún motivo de rechazo o denegación de servicio. Si bien la fecha de entrada en vigencia del Plan de Vuelo Presentado (FPL) es el 15 de noviembre de 2012, las líneas aéreas y los Estados pueden hacer la transición al nuevo formato en cualquier momento.

1.4 A las líneas aéreas les preocupa lo siguiente:

- a) El inusualmente prolongado período de transición previo a la fecha de entrada en vigencia del 15 de noviembre de 2012 puede generar cambios arbitrarios por parte de los reguladores, líneas aéreas y ANSP.

- b) Los posibles desafíos en la etapa posterior a la implantación del 15 de noviembre de 2012 para aquellos Estados y proveedores que no han podido realizar la implantación dentro del plazo establecido, y las consecuencias para las líneas aéreas.

2. **Discusión**

2.1 La razón fundamental del nuevo formato FPL es permitir a los usuarios beneficiarse de las modernas capacidades de las aeronaves, tales como la PBN. Tales cambios son ampliamente aceptados por las líneas aéreas.

2.2 Durante el período de transición, los usuarios se enfrentarán a la decisión de mantener la funcionalidad del sistema ‘antiguo’ antes de la fecha de implantación del 15 de noviembre de 2012. Típicamente, este es el reto que enfrentan las operaciones que atraviesan múltiples FIR. Es probable que algunos de estos ANSP harán la transición en forma temprana. No obstante, el soporte y mantenimiento de dos sistemas FPL por un período prolongado, así como la planificación de un vuelo que atraviesa varias FIR sucesivas que se encuentran en distintas fases de implantación resulta impráctico desde un punto de vista de servicio y de logística.

2.3 Los cambios en los sistemas de planificación de vuelo de las líneas aéreas acarrearán importantes modificaciones en la automatización, las bases de datos y el formateo. Gran parte de las modificaciones en los descriptores de campo y secuencias de ingreso generarán cambios importantes en el soporte lógico y/o la sustitución de sistemas, todo lo cual conlleva un costo.

2.4 En vista que estos nuevos elementos de datos deberían brindar mejoras en los servicios, sólo pueden ser justificados por las líneas aéreas como un esfuerzo único. Asimismo, para lograr una efectiva transición, los servicios de planificación/despacho de vuelos de las líneas aéreas utilizan un alto nivel de automatización. Sería inconcebible pensar en efectuar modificaciones manualmente sin un significativo aumento de la carga de trabajo.

2.5 La naturaleza funcional de las operaciones de planificación de vuelo de las líneas aéreas, en virtud de la cual los FPL son presentados desde un lugar remoto y centralizado, no permite tomar conciencia de los requisitos y peculiaridades locales, las limitaciones de los sistemas anfitriones, etc. Este es el caso, especialmente, de las líneas aéreas medianas a grandes que operan una red internacional. La presentación del FPL se realiza en forma electrónica.

3. **Implicancias para los usuarios**

3.1 Las implicancias para los usuarios serán de dos tipos:

3.1.1 Adaptabilidad al soporte lógico y métodos operacionales existentes en las líneas aéreas en lo que respecta a la planificación de los vuelos.

- a) **Costos:** La mayoría de los sistemas de planificación de vuelos de las líneas aéreas son soluciones definidas por los proveedores. Por lo tanto, no es una solución viable para las líneas aéreas mantener ambos sistemas durante o después de la transición.
- b) **Automatización:** El establecimiento de una secuencia y formateo del FPL que permitan una difusión parcial de ‘algunos ACTUALES’ y ‘algunos NUEVOS’ durante la transición resultará impráctico para el despachador, en términos de la carga de trabajo y las intervenciones manuales.

- c) El desafío de hacer un preciso **seguimiento de las fechas de transición** - conforme los Estados migran arbitrariamente del 'ACTUAL' al 'NUEVO', así como
- d) El **seguimiento de los Estados** que no han adoptado o han optado por no adoptar los cambios de los PANS ATM.

3.1.2 Adaptabilidad a los sistemas anfitriones de información de tránsito aéreo locales y en ruta.

- a) La posibilidad que una línea aérea tenga que manejar el 'ACTUAL' y el 'NUEVO' **durante** el período de transición. Este doble requisito podría surgir en razón de la red de rutas de la línea aérea, con operaciones en muchos aeropuertos.
- b) La posibilidad que una línea aérea tenga que majenar el 'ACTUAL' y el 'NUEVO' **después** del período de transición. Este requisito podría surgir en razón de una decisión de una instalación AIS local de no hacer la conversión.
- c) Peculiaridades residuales específicas de los ANSP o limitaciones de los anfitriones que persisten después de 2012 (por ejemplo, una cantidad limitada de caracteres en el rubro 10, secuencias requeridas en el campo 18, etc.). La logística del seguimiento y cumplimiento sería sumamente compleja.
- d) Que **todos** los sistemas anfitriones interpreten los nuevos campos y transformen los datos a nivel global y en forma transparente para la provisión de servicios en el aeródromo de salida y puntos subsiguientes.
- e) Ante la posibilidad que la decisión de la línea aérea de hacer la conversión esté regida por un servicio ANSP, es previsible que, en algunos casos raros, algunas líneas aéreas permanezcan con el 'ACTUAL' hasta mucho después de la fecha límite del 2012.

4. Nota aparte

4.1 Aunque está fuera del ámbito de esta nota de estudio, vale la pena mencionar la situación legal del formato de plan de vuelo de la OACI. Muchos han cuestionado por qué el formato de plan de vuelo de la OACI contenido en los PANS-ATM no es una Norma de la OACI? El Doc 8143 de la OACI (Instrucciones para las Reuniones de Navegación Aérea de Tipo Departamental y Reglamento Interno de las Mismas) plantea los siguientes criterios para el desarrollo de las SARP:

- a) Para calificar como una Norma, la especificación debe ser tal que su aplicación uniforme por parte de todos los Estados Contratantes resulte necesaria en aras de la seguridad operacional o de la regularidad de la navegación aérea internacional.
- b) Para calificar como un Método Recomendado, una especificación debe ser tal que su aplicación uniforme por parte de todos los Estados Contratantes sea considerada deseable, pero no esencial, en aras de la seguridad operacional, la regularidad o la eficiencia de la navegación aérea internacional.

4.2 Cabe agregar que las Normas del Anexo 2 y del Anexo 11 rigen la aplicación de los *Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea – Gestión del Tránsito Aéreo* (PANS-ATM, Doc 4444). Si bien el contenido de un plan de vuelo constituye una Norma del Anexo 2, lo mismo no sucede con el formato. No obstante, los sistemas de automatización de los planes de vuelo de las líneas aéreas y los sistemas de procesamiento de datos de vuelo de los ANSP dependen totalmente de campos y un formato claramente definidos. En el mundo actual, en el que se requiere soporte automatizado, la IATA considera que una aplicación uniforme del plan de vuelo de la OACI en un formato electrónico específico es necesaria en aras de la seguridad operacional y la regularidad de la aviación internacional.

5. Acción sugerida

5.1 En base a la retroalimentación recibida de las líneas aéreas usuarias, la IATA insta a la reunión a que:

- a. Adopte universalmente, sin excepción alguna, la decisión que, a partir del 15 de noviembre de 2012, todos los Estados deberán aceptar y difundir únicamente los ‘NUEVOS’ FPL.
- b. Implante universalmente el nuevo sistema FPL a partir del 15 de noviembre de 2012, a fin de garantizar una transición transparente y oportuna, sin interrupción del servicio. En caso que no se pueda llegar a un acuerdo al respecto, entonces es preferible establecer un período de transición mínimo.
- c. En el improbable caso que un ANSP no realice la implantación, dicho Estado deberá notificar el hecho en la parte 1 de su AIP como una ‘diferencia significativa’ con respecto a los PANS ATM, tal como se describe en el Anexo 15, 4.1.2-c, antes del 15 de noviembre de 2012.

— FIN —