



**Cuestión 5 del
Orden del Día:**

**Seguimiento de las acciones adoptadas en otras Regiones de la OACI con
respecto a la Enmienda 1 de los PANS/ATM - Doc. 4444, décimo quinta
edición**

**ACCIONES ADOPTADAS POR LAS REGIONES DE LA OACI PARA LA IMPLANTACIÓN
DE LOS CAMBIOS AL PLAN DE VUELO DE LA OACI**

ACCIONES MULTI-REGIONALES EN TODAS LAS REGIONES DE LA OACI

(Preparada por la Secretaría)

RESUMEN

Esta nota brinda información a los Estados y a otras partes clave involucradas acerca de los esfuerzos y acciones a nivel mundial para la implantación de la Enmienda 1 de los Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea - Gestión del Tránsito Aéreo, Décimo Quinta Edición (PANS-ATM, Doc 4444).

Las acciones sugeridas aparecen en el Párrafo 4.

COORDINACION

Grupos de Tarea regionales, Talleres FPL 2012, Oficinas Regionales, ATM, Sede de la OACI.

REFERENCIAS

*Doc 4444, PANS-ATM; y

*Comunicación a los Estados AN 13/2.1-08/50.

Esta nota de estudio se refiere a los Objetivos Estratégicos A y D.

*Principales referencias

1. INTRODUCCION

1.1 La Comisión de Aeronavegación, actuando con autoridad delegada, en su primera y segunda reuniones de su 177º Período de Sesiones, el 22 y 24 de enero de 2008, aprobó la Enmienda 1 de los *Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea — Gestión de Tránsito Aéreo*, décimo quinta edición (PANS-ATM, Doc 4444), con fecha de entrada en vigencia el 15 de noviembre de 2012.

1.2 La enmienda fue aprobada el 27 de mayo de 2008 por el Presidente del Consejo, de conformidad con el procedimiento establecido.

1.3 Consecuentemente, se envió la Comunicación a los Estados AN 13/2.1-08/50, de fecha 25 de junio de 2008, a los Estados y organizaciones internacionales con a) una fecha de implantación de la enmienda definida para el 15 de noviembre de 2012 y b) una fecha de publicación de diferencias definida para el 15 de noviembre de 2012.

1.4 El Consejo encomendó a la Oficina de Aeronavegación de la OACI que garantice la armonización en la implantación y transición al nuevo plan de vuelo por parte de todas las partes involucradas el 15 de noviembre de 2012.

2. ACCIONES Y ACTIVIDADES REGIONALES

2.1 EURNAT

2.1.1 *Extracto del Grupo de Planificación del Sistema del Atlántico Septentrional (NATSPG):* Implantación de las comunicaciones de datos entre instalaciones de los servicios de tránsito aéreo (ATS) (AIDC). La ANC tomó nota que se había acordado la fecha del 15 de noviembre de 2012 para la implantación del AIDC en la Región NAT y que se había hecho planes para coordinar el desarrollo de un Documento de Control de Interfaz (ICD) AIDC armonizado y multi-regional con otras entidades regionales (Conclusión 45/25 del SPG NAT). En este sentido, la ANC acordó que la Secretaría debía garantizar una debida coordinación inter-regional con el fin de desarrollar el ICD arriba mencionado de tal manera que sea de igual utilidad para las otras Regiones de la OACI.

2.1.2 La intención de la Sede de la OACI es alentar la introducción temprana de modificaciones en la interfaz AIDC de la Región NAT, de manera que la AIDC esté disponible para coordinar los datos del NUEVO plan de vuelo a más tardar el 1º de abril de 2012, a tiempo para la Fase 2 de Transición de los ANSP (Transición a la Etapa Operativa: 1º de abril de 2012 - 30 de junio de 2012).

2.1.3 El SPG NAT indicó que, con el fin de coordinar la implantación del FPL 2012 a nivel de la Región NAT, el Grupo de Gestión de la Implantación (IMG) de la Región NAT había desarrollado el plan de implantación FPL para la Región NAT, el cual contiene información sobre puntos de contacto y planes nacionales de implantación de los Estados proveedores y proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) de la Región NAT. El IMG NAT actuaría como punto focal para la coordinación de este programa de implantación.

2.1.4 *Extracto del Taller EUR en Kiev:* El taller fue una excelente oportunidad para revisar el estado de los planes de implantación del FPL2012 de diversas partes involucradas en la Región EUR de la OACI. Los Estados participantes en el taller presentaron sus respectivos estados de planificación e implantación. El taller confirmó que la gran mayoría de los Estados tenía planes para concluir las mejoras en su sistema ANS para la fecha de entrada en vigencia, el 15 de noviembre de 2012. Las únicas excepciones conocidas en la Región EUR al momento del taller eran Grecia, Ucrania y España. Grecia no participó en el taller. En el caso de Ucrania, la mayor parte de los sistemas harían la transición a más tardar el 15 de noviembre de 2012, con excepción del ACC Dnipro (el cual estaría listo en 2013) y el ACC Odessa (que tenía planes para reemplazar un sistema antiguo en el 2015). En el caso de España, la transición se efectuaría a fines de 2013. No obstante, se resaltó que se haría los arreglos necesarios para garantizar que las demoras en los sistemas técnicos no ocasionen problemas para los usuarios del espacio aéreo y para los sistemas ATC vecinos.

2.2 MID

2.2.1 INFPLSG2. La reunión recibió información sobre la implantación INFPL en Bahraín y Qatar, los cuales habían presentado los planes de implantación de sus respectivos Estados. Asimismo, Jordania informó de las tareas y acciones realizadas para la implantación del nuevo formato de plan de vuelo de la OACI y los mensajes ATS asociados.

2.2.2 La reunión revisó el proyecto de estrategia y convino en que la estrategia de transición debería estar alineada con lo planteado por la OACI durante el taller.

2.2.3 La reunión consideró que era necesario elaborar un plan de contingencia. En este sentido, la reunión acordó elaborar un plan de contingencia para su incorporación en el plan de implantación INFPL de los Estados, el cual debería ser presentado a la Oficina Regional MID de la OACI dentro de un lapso de tres meses.

2.2.4 La reunión solicitó a la Oficina Regional MID de la OACI la elaboración de un histograma de alto nivel, basado en las respuestas recibidas de los Estados MID, para su presentación en la reunión MIDANPIRG/12 a fin de alentar a todos los Estados MID a que asignen los presupuestos y recursos necesarios para la oportuna implantación del INFPL.

2.2.5 Métricas propuestas:

- Cantidad de Estados que cumplen con la fecha propuesta para la implantación de las nuevas disposiciones sobre el FPL de la OACI; y
- Cantidad de Estados que brindan información sobre los puntos focales y que han iniciado los estudios de impacto.

2.2.6 Indicadores clave de performance (KPI)

- Estado de implantación de las nuevas disposiciones sobre el FPL de la OACI; y
- Estado de las actualizaciones en el FITS.

2.2.7 WACAF

2.2.8 Está trabajando conjuntamente con el ESAF para convocar una reunión conjunta de grupos de tarea en setiembre, en Johannesburgo.

2.3 ESAF

2.3.1 *Extracto del informe trimestral:* 13/14 de setiembre FPLT TF/1 Primera reunión del Grupo de Tarea sobre la Transición al Nuevo Plan de Vuelo de la OACI en Johannesburgo, Sudáfrica.

2.3.2 El objetivo de la reunión es desarrollar un plan y estrategias para la transición e implantación del nuevo modelo de plan de vuelo de la OACI el 15 de noviembre de 2012.

2.4 APAC

2.4.1 Propone realizar un seminario en algún momento en noviembre, pero podría ser postergado hasta principios de 2011.

2.4.2 Se pidió a los Estados que informaran al Grupo de Tarea Regional, a más tardar el 1º de julio de 2010, cuándo planean hacer la transición al NUEVO plan de vuelo.

2.4.3 *Extracto del informe trimestral:* En coordinación con el Consultor del Programa para el Plan de Vuelo 2012 de la OACI, se llamó la atención de la reunión FPL&AM/TF/2, realizada en Bangkok en noviembre de 2009, sobre la Estrategia Regional Interina de Implantación y el Borrador de Material de Orientación, así como la propuesta de enmienda de la estrategia de implantación.

2.5 SAM

2.5.1 **Colombia** (Bogotá) informó de la realización de ensayos para verificar el impacto de la implantación del nuevo formato de plan de vuelo en los sistemas de automatización en Bogotá (Doc 4444, quinta edición, enmienda 1). Se llevó a cabo pruebas en los siguientes equipos involucrados en el proceso del plan de vuelo en las dependencias ATS de Bogotá: Terminal AMHS, plan de vuelo repetitivo (RPL), procesador de datos de vuelo, impresora de fichas de vuelo, procesador de datos radar, y presentación visual del plan de vuelo.

2.5.2 Las pruebas demostraron que la plantilla del FPL en la terminal AHMS no acepta los nuevos valores (letras y números) para la identificación de los equipos y capacidades de navegación y vigilancia a ser ingresados en el rubro 10 del formato FPL, pero sí acepta la nueva información agregada en el rubro 18 del formato FPL. En cuanto al FDP, todos los nuevos valores (letras y números) para la identificación de los equipos y capacidades de navegación y vigilancia no eran aceptados. En cuanto al RPL, la impresora de fichas de vuelo, el procesador de datos radar, y la presentación visual del plan de vuelo no se veían afectados por el nuevo formato FPL.

2.5.3 **Venezuela** llevó a cabo ensayos para verificar el impacto de la implantación del nuevo formato de plan de vuelo en los sistemas de automatización (doc 4444, quinta edición, enmienda 1). Se llevó a cabo pruebas en los siguientes equipos involucrados en el proceso del plan de vuelo en las dependencias ATS de Maiquetía: Terminal AMHS, plan de vuelo repetitivo (RPL), procesador de datos de vuelo (FDP), impresora de fichas de vuelo, procesador de datos radar, y presentación visual del plan de vuelo. En este sentido, se verificó que el único equipo que se verá afectado por el nuevo formato de plan de vuelo es el procesador de datos de vuelo.

2.5.4 Durante la primera semana de agosto, un equipo compuesto por personal técnico y operacional (experto en sistemas de automatización) visitó Chile y Argentina con el fin de probar el nuevo FPL en el equipo instalado en el ACC Santiago (THALES) y en el ACC Ezeiza (INDRA).

3. PROBLEMAS E INQUIETUDES

3.1 Los Estados africanos están atrasados. La intención es infundirles fuerza durante la reunión del grupo de tarea a mediados de setiembre.

3.2 A fin de apoyar las negociaciones con los proveedores de sistemas, se planea solicitar el apoyo de la Oficina de Cooperación Técnica de la OACI en el desarrollo de un enfoque común para las negociaciones con los grandes proveedores.

3.3 Los Estados deben ver el cambio como un paso importante hacia la ATM global y no como un proyecto aislado.

3.4 La IATA apoya una transición ‘explosiva’ el 15 de noviembre de 2012. Se considera que este enfoque es muy riesgoso, teniendo en cuenta que, a menos que se haya hecho pruebas completas con los ANSP, verificadas a través de una prueba en las plataformas e interfaces operacionales, la implantación podría verse comprometida.

4. **ACCION POR PARTE DEL TALLER**

4.1 Se invita al Taller FPL 2012 a:

- a) tomar nota de la información de las Regiones de la OACI contenida en este nota de estudio; y
- b) solicitar a los Estados, Oficinas Regionales y otras partes clave involucradas que compartan cualquier información que consideren podría ser de utilidad para los otros, permitiendo que dicha información sea publicada en el portal del Sistema de Seguimiento de la Implantación del Plan de Vuelo (FITS) de la OACI: <http://www2.icao.int/en/FITS/Pages/home.aspx>. Esta información debería ser enviada a la Oficina Regional de la OACI correspondiente para su publicación en el portal del FITS.

— FIN —