



**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

Análisis de la disponibilidad y de los errores de los planes de vuelo en las Regiones NAM/CAR/SAM

**ESTANDARIZACIÓN DE MENSAJES DE RECHAZO DE PLANES DE VUELO
EN LA REGIÓN**

(Presentada por el Relator del Grupo de Tarea AIDC, ANI/WG)

RESUMEN

En esta nota de estudio se presentan informaciones sobre los mensajes de rechazo de planes de vuelo generados automáticamente por los sistemas de procesamiento de planes de vuelo, en miras a una estandarización.

1. Introducción

1.1 El Grupo de Monitoreo de Planes de Vuelo, grupo ad hoc del Grupo de Tarea de Implementación de AIDC del ANI/WG, realizó una reunión a finales de octubre del 2017 en la cual se trataron varios temas importantes relativas a los errores de planes de vuelo y su mitigación. Uno de los temas discutidos fue la retroalimentación a los usuarios de espacio aéreo (aerolíneas) cuando hay problemas en los planes de vuelo.

2. Discusión

2.1 Durante la reunión se mencionaron varios Estados y organizaciones que han implementado mensajes de rechazo automatizados para planes de vuelo erróneos: COCESNA, Cuba y Estados Unidos. Se le solicitó a cada uno la información del cómo es el formato de estos mensajes, con el propósito de elaborar un estándar.

2.2 También se realizó una encuesta a las FIR de la región para que proporcionen información de mensajes de rechazo, entre otras, y así determinar las capacidades de los Estados en la generación de este tipo de mensajes. Solamente se obtuvieron siete respuestas, por lo que el resultado no es representativo, sin embargo, en la misma se nota que principalmente se utiliza un formato que inicia con el tipo de mensaje “REJ”. En esta encuesta también Jamaica reporta utilizar estos tipos de mensajes, aparte de los arriba mencionados.

2.3 De manera independiente se ha realizado un estudio de parte de la IATA con relación a los procedimientos utilizados por los Estados para el procesamiento de planes de vuelo. Un extracto de este estudio enfocando las FIR de la región NAM/CAR se puede ver en el **Apéndice**. Se puede notar que hay mucha variabilidad respecto a los procedimientos, y entre estos la capacidad de generar mensajes de rechazo (indicado con la letra F). Igualmente se ven los que se mencionaron anteriormente.

2.4 Ha sido frecuente durante las reuniones y teleconferencias la discusión de que la retroalimentación que se envía a las aerolíneas no tienen respuesta. Durante la reunión del Grupo de Monitoreo se discutió este hecho, y en general los sistemas utilizados por las aerolíneas pudieran recibir mensajes de rechazo de planes de vuelo con un formato determinado, generalmente el utilizado por la FAA. Para poder estandarizar también se requeriría saber las capacidades de las aerolíneas en este sentido.

2.5 En el futuro, la información de vuelos se intercambiará utilizando el modelo de intercambio de información de vuelo (FIXM), lo cual presenta un cambio radical a la forma de trabajar actual. Bajo ese modelo no existe como tal un mensaje de rechazo de plan de vuelo. Lo más cercano son dos elementos llamados *Planning Status* (estatus de planeación) y *Planning Status Reason* (motivo de estatus de planeación), con el cual se indica si lo propuesto para la ruta y la trayectoria es acordado, no acordado o en negociación, y la razón por la cual se decide el estatus, respectivamente. Si a nivel regional no se tiene programado el uso de FIXM para un futuro cercano, resulta beneficioso continuar con el esfuerzo de estandarizar los mensajes de rechazo para que la información de vuelos que se intercambia entre los miembros de la comunidad ATM se vaya depurando y corrigiendo cada vez más, y que a la hora de implementar FIXM ya se tenga una base de información que facilite el cambio.

3. Acción Sugerida

3.1 Se invita a la reunión a:

3.2

- a) tomar en cuenta la información contenida en la presente nota de estudio;
- b) instar a los Estados a proveer información sobre las capacidades actuales y planificadas de generación de mensajes de rechazo de planes de vuelo de sus sistemas;
- c) cualquier otra acción que se considere pertinente.

**EJEMPLOS DE MENSAJES DE RECHAZO GENERADOS POR LOS ANPS DE LA REGION
NAM/CAR**

Cuba REJ FPL, LRC670 0, 50, DUPLICATED FPL STORED
FPL-LRC670-IS-A320/M-SDE2E3FGHIRW/S-MSLP0145-N0467F330 NAGELW
NAGEL UL471 IKBIX Y183 PEAKY DCT PHK J81 ORL DCT OMN DCT DIW J174
SWL/N0453F270 J121 SIE CAMRN4-KJFK0407 KEWR-PBN/A1B1D1S2T1
DOF/171031 REG/N498TA EET/MUFH0113 KZMA0145 KZJX0219 KZDC0304
KZNY0350 SEL/GMJR RALT/MSLP MMUN KMIA KRDU KJFK

USA REJ FPL/015 KZDC SPD K0300F210 DCT FVX DCT FORMAT
FPLDCA/KZDC015-N57FC-IG-C500/L-SDGW/C-KDAN1530-K0300F210 DCT FVX
CTKCHO0020-PBN/A1B2B3NAV/RNVE99 RMK/PTP PATTERN WORK
IRMK/FRC)

Jamaica REJ FPL KZMA VQTCE MKJP 1630 MBPV INCORRECT FPL EET DATA

**PROCEDIMIENTOS DE PROCESAMIENTO DE PLANES DE VUELO, REGIONES
NAM/CAR/SAM**

Type of processes desired
P - Paper format
A - FPL, CHG, CNL, DLA accepted via AFTN/AMHS (not forwarding FPL)
D - DEST ALTN not required if operator complies with annex 6 exception procedures
I - Item 19 not mandatory for all flights via AFTN/AMHS
F - Feedback provided by ANSP about message sent by operator

Number of processes implemented				
4	3	2	1	0

Process	ANSP	Comment
A	Curacao FIR	In process to update regulation for D,I,F (F with automation)
P	Belize	
ADIF	CENAMER	
ADI	Costa Rica	
ADIF	Cuba	
ADIF	Dominican Republic	In trails process for A,D,I,F
P	El Salvador	In process to update regulation for A,D,I,
P	Haiti	
P	Honduras	
ADI	Jamaica	
ADI	Mexico	
p	Nicaragua	
ADI	Trinidad and Tobago	In progress to implement a centralized FPL system
ADIF	USA	