



NOTA DE ESTUDIO

DECIMOCUARTA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, Canadá, 26 de agosto - 6 de septiembre de 2024

Cuestión 3: Mejoras del rendimiento del sistema de navegación aérea

3.2: Retiro gradual de los sistemas tradicionales

FECHA DE FINALIZACIÓN DEL PLAN DE VUELO 2012

[Nota presentada por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC), la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores del Tráfico Aéreo (IFATCA) y la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA)]

RESUMEN

La introducción de información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo (FF-ICE) como sustituto del proceso de presentación del plan de vuelo es un paso necesario de cara a las operaciones basadas en la trayectoria (TBO). Si los Estados hacen uso de la información adicional que proporciona FF-ICE e implantan el servicio de planificación, propuesto como opción en la modificación del *Procedimiento para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo* (PANS-ATM), todo serán ventajas para los usuarios del espacio aéreo. Dichos usuarios son conscientes de que no todos los Estados pueden implantar FF-ICE a la vez, pero, durante la transición, necesitan poder seguir entregando mensajes del FPL2012, así como disponer de compatibilidad con los servicios FF-ICE. Un periodo de transición largo y gradual aumenta el riesgo de falta de armonización. Los usuarios del espacio aéreo apoyan la clausura del FPL2012, si bien les gustaría que la OACI y los Estados estudiaran la posibilidad de limitar el periodo de transición, así como la necesidad de implantar el servicio de planificación.

Acción: Se invita a que la Conferencia apruebe la recomendación del párrafo 4.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La OACI ha aprobado recientemente varias propuestas de modificación relativas a la implantación de FF-ICE. Dichas modificaciones no obligan a los Estados a implantar FF-ICE, pero sí que recomiendan que aquellos Estados que se encuentren en posición de hacerlo adopten FF-ICE como mecanismo para presentar el plan de vuelo. En el material complementario de orientación se ofrece una completa descripción de cómo gestionar la transición de FPL2012 a FF-ICE.

¹ Las versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por la IATA.

1.2 En el Plan mundial de navegación aérea (GANP), FF-ICE se presenta como la base para las TBO iniciales. FF-ICE incluye una coordinación y un mantenimiento colaborativos de la información anticipada sobre los vuelos para la planificación, la replanificación y la gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM). La ATFM tiene en cuenta las preferencias de vuelo de los operadores y la mejora del equilibrio entre capacidad y demanda (utilización optimizada de la capacidad) gracias a la información puntual y precisa sobre los vuelos.

2. ANÁLISIS

2.1 Los usuarios del espacio aéreo respaldan la introducción de FF-ICE, ya que se considera un mecanismo para armonizar la intención de la trayectoria de vuelo con las limitaciones del espacio aéreo, así como para proporcionar al control de tránsito aéreo (ATC) más información sobre las capacidades de las aeronaves con el fin de mejorar los servicios prestados.

2.2 La implantación voluntaria, tal como recomienda la OACI, da lugar a un planteamiento gradual que no ayuda a obtener las ventajas que implica FF-ICE. Esto se puede apreciar en dos áreas. La primera es el hecho de que pocos servicios FF-ICE son obligatorios y algunos de los servicios opcionales, como el servicio de planificación FF-ICE, aportarían ventajas adicionales a los usuarios del espacio aéreo. De implementarse, este servicio permitiría a los usuarios planificar mejor sus vuelos, ya que ofrece un proceso colaborativo de planificación para optimizar el plan y reducir los cambios imprevistos de ruta, altitud o velocidad una vez que se envía un plan de vuelo presentado. Como, por el momento, los usuarios del espacio aéreo no pueden prever cuándo van a implantar los servicios adicionales los Estados, es difícil planificar las actualizaciones de su sistema de planes de vuelo.

2.3 La otra cuestión preocupante es que una serie de Estados carecen de una planificación clara para la migración a FF-ICE, lo cual aumenta la dificultad para obtener las ventajas de FF-ICE, ya que demasiados Estados de una misma región siguen sin poder procesar mensajes FF-ICE y esto, a su vez, impide que los usuarios del espacio aéreo optimicen el combustible a bordo de un vuelo determinado. Otra consecuencia es que los usuarios del espacio aéreo deben mantener una lista variable de las capacidades de planificación de vuelos de los Estados, de forma que cada Estado reciba el plan de vuelo presentado en el formato compatible (FF-ICE o FPL2012). Cuanto más se alargue la transición, más tardaremos en disfrutar las ventajas en eficiencia que aporta el sistema FF-ICE.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Teniendo en cuenta todo lo anterior, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) agradece la recomendación de la AN-Conf/14-WP/11 acerca de acordar una fecha de finalización que ponga límite al periodo de transición. La IATA recomienda que se estudien los siguientes puntos.

3.1.1 Sería deseable acortar la duración de la transición, ya que los usuarios del espacio aéreo preferirían presentar una trayectoria con la seguridad de que el ATC la va a conceder sin apenas modificaciones, aumentando así la eficacia.

3.1.2 A fin de minimizar el impacto de las operaciones con un modo mixto prolongado durante la transición a FF-ICE, se pueden adoptar planes de transición regional para implementar FF-ICE. Así se garantizaría que exista un proceso de presentación de planes de vuelo único y coherente para todos los vuelos de una región concreta.

3.1.3 Los Estados deben estudiar la implantación del servicio de planificación, ya que este servicio FF-ICE opcional ayuda a los usuarios del espacio aéreo a planificar mejor sus vuelos y a optimizar el combustible a bordo.

4. **LA ACCIÓN DE LA REUNIÓN:**

4.1 Se invita a que la Conferencia apruebe la siguiente recomendación:

Se insta a los Estados a que:

- a) empiecen con urgencia a planificar la implantación de FF-ICE en el ámbito regional a fin de minimizar la duración del periodo de transición; y
- b) valoren la elaboración de un calendario para implementar los servicios opcionales de FF-ICE, incluido el servicio de planificación.

A que la OACI:

- a) considere adelantar la finalización de FPL2012 a una fecha anterior a 2034;
- b) desarrolle las disposiciones necesarias para que los Estados sepan cómo finalizar FPL2012 y los mensajes correspondientes; y
- c) ofrezca orientación y apoyo a los Estados sobre cómo realizar una transición eficiente de FPL2012 a FF-ICE.

— FIN —