



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

NACCWG10 — NE/43
29/08/25

Décima Reunión del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG/10)
Tulum, México, del 8 al 12 de septiembre de 2025

Cuestión 5 del
Orden del Día:

Sesión de trabajo colaborativa de Grupos de Tarea NACC/WG

Mejores prácticas internacionales de FPL 2012 como una transición hacia FF-ICE

(Presentada por IATA)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta nota de estudio presenta una propuesta para trabajar en la aplicación de las mejores prácticas internacionales relacionadas con el FPL 2012, con el fin de facilitar la transición hacia el FF-ICE. Este documento también expone algunos desafíos y sugerencias para abordar el FF-ICE como parte de iniciativas regionales.

| | |
|--------------------------------|---|
| Acción: | Acciones sugeridas en el ítem 4 de la presente nota de estudio. |
| Objetivos Estratégicos: | <ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea• Desarrollo económico del transporte aéreo• Protección del medio ambiente |
| Referencias: | <ul style="list-style-type: none">• ICAO Global Air Navigation Plan• Informe del GREPECAS/21 |

1. Introducción

1.1 La 14ª Conferencia de Navegación Aérea destacó la importancia de asegurar una transición fluida hacia el entorno colaborativo de vuelo y flujo (FF-ICE). Se deben considerar varios aspectos para garantizar que los usuarios del espacio aéreo reciban toda la información necesaria para crear trayectorias lo más eficientes posibles e implementar coherentemente el FF-ICE. De no abordarse adecuadamente, las trayectorias serían subóptimas, lo que implicaría mayor carga de combustible. Además, si los servicios FF-ICE no se aplican de manera uniforme a nivel mundial, los usuarios globales tendrían que desarrollar múltiples interfaces, lo cual generaría ambigüedades y una gestión menos eficiente de las trayectorias.

1.2 Las disposiciones de la versión 1 del FF-ICE, vigentes desde noviembre de 2024, introdujeron un nuevo mecanismo para intercambiar información de planes de vuelo, mientras que el formato FPL 2012 y sus reglas de distribución se mantuvieron disponibles.

1.3 La conferencia reconoció que mantener dos formatos no era una solución a largo plazo, por lo que se acordó la recomendación 3.2/2 para cesar el uso del plan de vuelo ICAO 2012 en 2034, estableciendo el FF-ICE como único método de intercambio de planes de vuelo.

1.4 También se instó al desarrollo de planes de implementación nacionales y regionales para la transición al FF-ICE apoyados por las disposiciones y orientaciones de la OACI.

2. FF-ICE a nivel regional

2.1 La planificación regional es esencial para implementar exitosamente el FF-ICE. Dado que la fecha de cese del FPL 2012 es en menos de 10 años, es crucial ofrecer educación y capacitación a los Estados que no participaron en el proceso de desarrollo de las disposiciones para que comprendan la necesidad de implementarlo simultáneamente.

2.2 Es importante que dicha implementación regional contemple tanto la aceptación de los servicios FF-ICE en lugar de los mensajes FPL2012 como la adaptación de los sistemas automatizados de los ANSP para brindar retroalimentación durante la negociación previa a la salida y aprovechar la información adicional contenida en la trayectoria FF-ICE para garantizar eficiencia.

3. Implementación de mejores prácticas internacionales FPL 2012

3.1 Para facilitar el proceso de implementación del FF-ICE, la implementación de mejores prácticas internacionales relacionadas al FPL favorecerá la gestión del cambio hacia un entorno más automatizado y colaborativo.

3.2 Desde al menos 2018, se han formulado conclusiones en diversas reuniones para armonizar la solución de los siguientes problemas en los formatos FPL en las regiones CAR/SAM:

- FPLs faltantes
- Información errónea en campos operacionales
- FPLs duplicados/múltiples
- Campo DEST ALTN como obligatorio
- Falta de estandarización entre AIPs de los Estados CAR/SAM en presentación de FPLs:
 - Formato papel
 - WEB
 - AFTN/AMHS solo a la unidad ARO/AIS del aeródromo de partida
 - AFTN/AMHS a todas las unidades ATS involucradas
 - Combinaciones de las anteriores

- Necesidad de acuerdos entre aerolíneas y ANSP para permitir presentación vía AFTN/AMHS
- Falta de estandarización para procesar actualizaciones de FPL (CHG, DLA, CNL)
- Falta de capacitación y retroalimentación sobre errores detectados
- Requisitos sobre la transmisión del ítem 19 por AFTN u otros medios
- Cambios en FPLs sin notificación a usuarios
- Falta de retroalimentación sobre aceptación o rechazo del FPL

3.3 Se adjunta como Apéndice A un mapa desarrollado en 2018, que continúan válidos, que indican el cumplimiento de ciertos requisitos clave para la modernización del proceso en los Estados CAR/SAM:

- P: solo formato papel
- A: FPL, CHG, CNL, DLA aceptados vía AFTN/AMHS
- D: DEST ALTN no requerido si el operador cumple con las excepciones del Anexo 6
- I: Ítem 19 no obligatorio para todos los vuelos vía AFTN/AMHS
- F: Retroalimentación proporcionada por el ANSP

3.4 No siempre se requieren inversiones para cumplir con lo anterior, bastaría con regulaciones adecuadas y procedimientos estandarizados, incluidos en las publicaciones aeronáuticas, especialmente en los ítems ENR 1.10 y 1.11 del AIP.

3.5 Se busca adoptar modelos ya aplicados exitosamente en EE. UU., Canadá, Eurocontrol, donde se delega a los operadores la generación de FPLs y sus actualizaciones, según el Doc 4444.

3.6 También se busca armonizar el uso del aeródromo DEST ALTN según el Doc. 4444, aplicando la excepción del Anexo 6 para vuelos desde América Latina y el Caribe hacia EE. UU.

3.7 Se recomienda no requerir el ítem 19 en el envío del FPL y establecer un procedimiento para obtenerlo desde el Centro de Control de Operaciones de las Aerolíneas si fuera necesario, dado que estos operan 24/7 y pueden ser contactados rápidamente sin generar carga innecesaria.

4. Acción sugerida

4.1 Se invita a la reunión a:

- a) Tomar nota de la información contenida en este documento de trabajo.
- b) Desarrollar un plan regional de implementación FF-ICE, considerando:
 - Educación y formación para los Estados que no participaron en el desarrollo de disposiciones.
 - Adaptación de los sistemas automatizados ANSP para ofrecer un servicio completo FF-ICE.
- c) Solicitar a los Estados NACC que actualicen la información del Apéndice A si fuera necesario.

- d) Establecer una estrategia para implementar mejores prácticas internacionales que armonicen el proceso de presentación y tratamiento FPL en NACC, incluyendo:
- Delegación para originar FPLs y sus actualizaciones
 - Procedimientos para reconocer el campo DEST ALTN como opcional en vuelos elegibles
 - Procedimientos para evitar transmisión del ítem 19 según Doc 4444, y mecanismo de consulta al Centro de Control
 - Retroalimentación por parte del ANSP sobre los mensajes recibidos

APPENDIX/APÉNDICE A



| 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 implmented | | | | |
|--------------------------------|---|---|---|---|
| 4 | 3 | 2 | 1 | 0 |
| | | | | |