



**Cuestión 8 del
Orden del Día: Otros Asuntos**

Errores en FPL

(Presentada por IATA)

RESUMEN	
Esta nota de estudio presenta un resumen de las NE presentadas en la SAMIG13 y GREPECAS para ayudar a reducir los errores y duplicaciones de FPL en colaboración con las aerolíneas, mediante el uso de las tecnologías actuales y existentes. Dicha propuesta podría tener un impacto positivo en todas las regiones y estados.	
REFERENCIAS	
<ul style="list-style-type: none">• Doc. 4444 PANS/ATM Capitulo 11, apéndice 2 y los formatos correspondientes en el apéndice 3	
<i>Objetivos Estratégicos de la OACI:</i>	<i>A- Seguridad Operacional B- Capacidad y eficiencia de la navegación aérea</i>

1. Introducción

1.1 Una serie de reportes fueron notificados por los estados, así como las aerolíneas, proporcionando información de diferentes tipos de incidentes ATS, debido a los FPL con errores, así como rechazos, falta de FPL, etc.

1.2 Como parte del análisis realizado en coordinación con algunos Estados y las compañías aéreas, las siguientes causas, se detectaron como el inicio de los FPL desaparecidos, duplicados o con errores:

- **Factor Humano**
 - Al "transcribir" en la AFTN/AMHS/FDP, el formato del FPL llenado (en papel) entregado al oficial de AIM. Varios errores fueron encontrados en la ruta, sobre todo cuando el vuelo va a una FIR lejana al de la salida; también se encontraron errores en el FL, tipos de aeronave, los equipos NAV/COM/SUR y STAR.
 - Cuando 2 o más FPL son enviados por el operador (originador) para actualizar uno anterior.
 - Cuando el oficial de AIM está utilizando una lista de pre-definida para transmitir los FPL, con errores de edición en las direcciones de destinos (algunas FIR/ unidades ATS no están en la lista).

- En una condición similar algunos procedimientos locales utilizan un FPL pre-programado (con rutas, FL, etc. para ciertos vuelos) y el operador olvida actualizar algunos campos a la AFTN/AMHS/FDP.

1.3 Las posibilidades de falla bajo las mismas condiciones, se incrementan cuando el aeródromo de salida es un Hub regional, un aeródromo de alto movimiento o cuando por los procedimientos locales, el personal de tierra en estos aeródromos, tienen que modificar constantemente los FPLs, con los últimos cambios de momento (cambio de ruta por mal tiempo, los cambios de flota, slots, etc.)

1.4 Para reducir estos y otros posibles eventos subsecuentes, IATA está alentando a las compañías aéreas y a los estados, a utilizar la tecnología actual disponible en ambos lados, para delegar a las aerolíneas que cuenten con lo necesario, la transmisión de los FPLs y cuando sea aplicable, los mensajes de actualización para reportar, demora (DLA), cambios (CHG), y cancelación (CNL), directamente desde el centro de control de operaciones o despacho de las aerolíneas, reduciendo la posibilidad de errores por factores humanos.

1.5 Estos mensajes serían transmitidos por las aerolíneas, hasta un tiempo determinado previo al remolque o al EOBT, para asegurarse que el ATC cuenta con la última información correcta previa al vuelo.

El capítulo 11 del Doc4444, establece:

11.2.1.1.1 Los mensajes para fines ATS se originarán por las dependencias apropiadas de los servicios de tránsito aéreo o por las aeronaves, según se especifica en la Sección 11.3; pero, mediante arreglos locales especiales, las dependencias ATS podrán delegar en el piloto, el explotador o en su representante designado, la responsabilidad de originar mensajes de movimiento.

De ser aplicada apropiadamente, esta propuesta proporcionaría a los estados de la CAR/SAM y usuarios los siguientes beneficios en seguridad operacional y eficiencia:

- Reducción de errores/rechazos de FPL
- Reducción de demoras de ATC cuando no cuentan con los FPLs
- Reducción de errores de LHD, entre unidades ATS al transferir vuelos con información desactualizada.
- Reducción de carga de trabajo de los oficiales ARO/AIM y ATC (especialmente en Hubs)
- AIRPROX originados al existir distintos datos entre el centro de control de tránsito aéreo y las computadas de las aeronaves.

Ante la problemática expuesta, IATA presento esta propuesta a la reunión regional SAMIG13, para que sea revisada por los estados, como una estrategia de mitigación regional obteniendo los siguientes resultados:

SAMIG13

5.12 *La Reunión tomó nota de la propuesta de IATA para la utilización de una metodología para envío de informaciones de plan de vuelo directamente por las empresas aéreas por medio de la AFTN/AMHS, con el objetivo de reducir los errores asociados al factor humano, que son cerca de 90% de los errores en plan de vuelos. En este sentido, teniendo en cuenta que ya existen iniciativas en algunos Estados para el envío de plan de vuelos*

por la Internet o por otros medios, se decidió que dicha propuesta sea enviada a los Estados para que analicen y evalúen su aplicabilidad en cada Estado y en la Región. Asimismo, la Reunión consideró que los Estados de la Región informen de las acciones que están llevando a cabo para mitigar los errores que se presentan en los planes de vuelo. A este respecto, la Secretaría procederá al envío de una carta solicitando la información arriba indicada.

NACCWG04

3.3.22 *Para llevar a cabo este análisis de falta/duplicación de FPL, la Reunión acordó la formación de un Grupo Ad hoc FPL para notificar situaciones de errores y dar seguimiento a puntos de acción en cada Estado con respecto a la mitigación de errores de planes de vuelo. Las actividades restantes de este Grupo Ad hoc reportará al TF AIDC.*

2. Arreglos locales especiales/publicación de procedimientos

2.1 Como resultado de esfuerzos previos en colaboración con el ANSP Peruano –CORPAC y la DGAC, se provee un ejemplo de AIC en esta nota de estudio como apéndice A, con una perspectiva general y condiciones operacionales para aplicar este procedimiento.

2.2 Es importante mencionar que algunos estados no cumplen completamente con los principios que regulan la identificación de las SID/STAR mencionadas en el anexo 11, publicando nombres con más de 7 caracteres (transiciones). Para que estas sean aceptadas por las bases de datos de los centros de control (las cuales cumplen con el anexo 11), estos “designadores en lenguaje claro” son codificados de diferente manera en las bases de datos de los centros de control de tránsito aéreo; sin embargo estas codificaciones no son publicadas por los estados.

2.3 Estas diferencias crean un ambiente en el que ni las aerolíneas ni los proveedores de servicios de FPLs, están al tanto de lo que realmente los sistemas automatizados ATS están requiriendo en estos campos/casillas específicamente, para permitir que un FPL se enviado sin error.

3. Acciones sugeridas

Se le invita a la reunión a:

- a) Evaluar la viabilidad e implantación de estas funciones a los efectos de sacar el máximo provecho de las capacidades tecnológicas instalas.