



**Cuestión 5 del  
Orden del Día:**

**Implantación operacional de nuevos sistemas automatizados ATM e  
integración de los existentes**

**FPL – ARMONIZACIÓN REGIONAL Y MEJORES PRÁCTICAS**

(Presentada por IATA)

<b>RESUMEN</b>	
Esta nota de estudio presenta una propuesta para desarrollo de una enmienda a los Documentos Suplementarios Regionales (DOC. 7030), con miras a armonizar y modernizar el proceso de presentación y procesamiento de planes de vuelo en la Región Sudamericana.	
<b>Referencias:</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• SAMIG13</li><li>• SAMIG14</li><li>• GREPECAS/17</li><li>• ICAO PANS ATM Doc.4444</li></ul>	
<b>Objetivos Estratégicos de la OACI</b>	<i>A – Seguridad Operacional</i> <i>B – Capacidad y Eficiencia de la Navegación Aérea</i>

**1. Introducción**

1.1 Varios reportes de errores fueron identificados en los procesos de presentación y procesamiento de los planes de vuelo por los Estados y aerolíneas durante los últimos años, en los que se describieron los errores operacionales relacionados.

1.2 Como resultado de los análisis realizados, las siguientes causas fueron identificadas como causa raíz del problema:

- Falta de FPLs
- Información errada en las casillas de datos operacionales
- FPLs duplicados/múltiples
- Requerimientos de carácter mandatorio del aeródromo de alternativa de destino “DEST ALTN”. (Procedimiento que aplica únicamente para vuelo que tengan como destino USA)
- Falta de estandarización para presentar FPLs debido a diferentes requerimientos/procedimientos encontrados a lo largo de las regiones NAM/CAR/SAM, publicados en los respectivos AIPs.

- Vía formato impresos en papel
  - Vía Formatos en WEB
  - Vía AFTN/AMHS solo para unidades ARO/AIS del aeródromo de origen
  - Vía AFTN/AMHS para todas las unidades ATS involucradas
  - En algunos casos una combinación de algunos de los puntos previos
- Falta de estandarización para procesar los mensajes de actualización (CHG, DLA, CNL) originado por las aerolíneas.
  - Falta de entrenamiento utilizando como ejemplo los errores comúnmente encontrados entre los ANSPs/organizaciones.
  - Exigencia de la transmisión de la casilla 19 del FPL por AFTN o su envío por otro medio disponible (correo electrónico, papel, etc).

## 2. Discusión

2.1 La reunión SAM/IG/19 tomó nota de los diversos modelos de presentación de Planes de Vuelo en los Estados SAM (Apéndice F al Asunto 5 del Informe Final). Además, la mencionada reunión formuló la **Conclusión SAMIG/19-2 - Implantación de procedimiento para la mitigación de duplicidad/multiplicidad de planes de vuelos regulares comerciales**, en que se establece un procedimiento provisional, con miras a evitar la duplicación de planes de vuelo.

2.2 Además de la duplicación de planes de vuelos, hay diferentes errores y sus posibles causas, que pueden ser efectivos en algunos casos pero no en otros donde los ANSPs tienen diferentes procedimientos aplicables en la Región SAM.

2.3 En ese sentido, IATA propone que la presentación de planes de vuelo en la Región SAM sea armonizada y modernizada, por medio de una enmienda a los Procedimientos Suplementares Regionales (Doc. 7030), con el objetivo de seguir modelos ya aplicados con éxito en otras Regiones, incluyendo las mejores prácticas aplicadas en USA, Canadá, entre otros, quienes delegan la responsabilidad de originar FPLs (y sus respectivos mensajes de actualización). Dicha delegación podría ser aplicada con base al PANS ATM (Doc. 4444), 11.2.1.1.1 y en el apéndice 2 (2.1), con la finalidad de tener una sola fuente de origen de información así como un solo procedimiento, de tal manera que cualquier mitigación pueda tener el mismo efecto para todos los Estados.

2.4 Bajo el mismo espíritu de armonización, de igual manera se propone que en la enmienda al Doc7030 de la OACI sea incluida la armonización de los procedimientos aplicables para el uso del aeródromo DEST ALTN, de acuerdo al PANS ATM Doc.4444, apéndice 3, siguiendo la excepción especificada en el anexo 6 de la OACI, aplicable *únicamente* para vuelos de Latinoamérica y el Caribe hacia los EEUU, donde esta excepción puede ser aplicada.

2.5 Otro aspecto importante es la recomendación que no se solicite la transmisión de la casilla 19 del plan de vuelo y que se desarrolle un procedimiento para que la misma se obtenga desde el Centro de Control de Operaciones de las Aerolíneas, de ser necesario. Importante resaltar que esos Centros operan 24/7 y pueden ser contactados de manera rápida y eficiente, sin que sea necesario que la información de la casilla 19 sea enviada a los servicios ATS innecesariamente, generando carga de trabajo para el ANSP y la aerolínea.

2.6 Teniendo en cuenta lo expuesto anteriormente, se propone la formulación de la siguiente Conclusión:

**Conclusión SAM/IG/20-XX – Armonización y Modernización de la presentación y procesamiento de FPL y los mensajes de actualización (CHG, DLA, CNL)**

Que, con el fin de armonizar y modernizar la presentación y procesamiento de FPL y los mensajes de actualización (CHG, DLA, CNL), así como reducir las causas de errores en los planes de vuelo, la Secretaria, con el apoyo de los Estados y IATA, desarrolle un procedimiento armonizado para presentación y procesamiento de planes de vuelo y los mensajes de actualización (CHG, DLA, CNL) para la Región SAM, con el objetivo de incluirlo en Procedimientos Suplementarios Regionales (Doc. 7030), y presente a la Reunión SAM/IG/21.

3. **Acciones sugeridas**

Se invita a la reunión a:

- a) Tomar nota de la información contenida en esta nota de estudio;
- b) Aprobar la propuesta de desarrollo de enmienda al Doc.7030 de la OACI, incluyendo la armonización de los procedimientos para, entre otros:
  - Delegación para originar FPLs y sus mensajes de actualización;
  - Armonización de procedimientos para reconocer a la casilla correspondiente al aeródromo DEST ALTN como un dato opcional, para aquellos vuelos que despeguen de Latinoamérica y el Caribe hacia los EEUU y que vayan a aplicar a la excepción descrita en el Anexo 6 de la OACI; y
  - Sea recomendado el cumplimiento de la normativa del Doc. 4444 de no se transmitir la casilla 19 del FPL, así como sea establecido un procedimiento en que el ATS entre en contacto con el Centro de Control de Operaciones de las Aerolíneas en caso de necesidad de obtener las informaciones de la mencionada casilla.

— FIN —