



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)

RESUMEN	
Esta nota de estudio presenta propuesta para implementación de las recomendaciones AIDC/4 y AIDC/5 de la Reunión de Implantación AIDC en las Regiones NAM/CAR/SAM, así como armonización de procedimientos de llenado y procesamiento de FPL en la Región SAM.	
Referencias:	
- SAM/IG 20 - AIM/FPL/AIDC/1 - GREPECAS/18 - Reunión de Implantación del AIDC en las regiones NAM/CAR/SAM - ICAO PANS ATM Doc.4444	
Objetivos Estratégicos de la OACI	<i>A – Seguridad Operacional</i> <i>B – Capacidad y Eficiencia de la Navegación Aérea</i>

1. **Introducción**

1.1 El Vigésimo Taller/Reunión del Grupo de Implantación SAM (SAM/IG/20 - Lima, Peru, del 16 al 20 de octubre de 2017) recordó las acciones acordadas en la conclusión SAM/IG/14 – 18 en relación al tema de la excepción en la obligatoriedad del llenado del aeródromo de alternativa en los planes de vuelo hacia los Estados, al respecto solamente se tenía conocimiento de Brasil que había implantado la misma, la Reunión instó a los Estados a dar cumplimiento a la misma.

1.2 Al analizar la NE presentada por IATA sobre la necesidad de armonizar el proceso de presentación de los planes de vuelo, la Reunión SAM/IG/20 consideró que la Conclusión SAM/IG/19 – 2 estaba orientada a lograrlo, estableciéndose una dirección única AFTN/AMHS a nivel nacional para la recepción de los planes de vuelos internacional y la necesidad de informar a los usuarios a través de un AIC explicando el procedimiento.

1.3 La Reunión SAM/IG/20 consideró necesaria la elaboración de una guía de orientación a los Estados para armonizar y optimizar la gestión de Planes de Vuelo en la Región SAM. Para la elaboración de esta guía se contará con el apoyo de IATA y se utilizará como punto de partida el material elaborado por el grupo SAM/IG, y se podrá tomar en consideración otros aspectos que se estime pertinentes.

1.4 En relación a los requisitos de la transmisión del contenido de la Casilla 19 del Plan de Vuelo la Reunión consideró que se mantiene de acuerdo a lo establecido en el Documento 4444, conservándose

como información suplementaria, la cual estará disponible a solicitud. IATA informó que tomará medidas para que las líneas aéreas faciliten por el medio más rápido esta información cuando sea requerida por los ANSP.

1.5 La reunión de los Grupos de Tarea del Grupo de Trabajo sobre Implementación de Navegación Aérea para las Regiones NAM/CAR (AIM/FPL/AIDC/1 - Tegucigalpa, Honduras, 30 octubre – 03 noviembre 2017) ha propuesto la implementación del procedimiento de procesamiento de planes de vuelo que se adjunta como **Apéndice A** a esta nota de estudio.

1.6 La Reunión de Implantación del AIDC en las Regiones NAM/CAR/SAM (Lima, Perú, 16 al 20 de abril de 2018) ha establecido la Recomendación AIDC/4, en la cual solicita que los Estados faciliten la recepción de los planes de vuelo ATS generados en los Centro de Operaciones de las aerolíneas, para ser transmitido hacia la unidad de recepción FPL que se haya designado en cada Estado.

RECOMENDACIÓN AIDC/4.- Medidas para optimizar gestión de Planes de vuelo

Que los Estados NAM/CAR/SAM en coordinación con IATA, considerando que las aerolíneas han automatizado de manera avanzada la elaboración de sus planes de vuelo operacionales, faciliten la recepción de los planes de vuelo ATS generados en los centros de operaciones de las aerolíneas, para ser transmitidos hacia la unidad de recepción FPL que se haya designado en cada Estado. Asimismo, que los Estados consideren el beneficio en reducción de CO2 y otorguen alta prioridad a la exclusión de llenado de datos de aeródromos de alternativa en el FPL de salida hacia aeropuertos de Estados Unidos, para las aerolíneas de dicho país que han sido aprobadas por su autoridad para tal efecto.

1.7 La antedicha reunión también ha formulado la Recomendación AIDC/5, en la cual insta a los Estados a integrar mecanismos de validación y verificación de la información de sus bases de datos, con miras a que los sistemas gestionen adecuadamente sus alarmas de seguridad y la correcta validación de planes de vuelo.

RECOMENDACIÓN AIDC/5.- Configuración de las bases de datos de los Sistemas ATC

Que los Estados NAM/CAR/SAM integren mecanismos de validación y verificación de la información de las bases de datos de sus centros de control y sistemas de mensajería aeronáutica, tomando en cuenta los datos vigentes de los AIP, la normativa OACI y los cambios de direccionamiento de la información acorde con las tablas del AMC, con el objetivo que los sistemas gestionen adecuadamente sus alarmas de seguridad y la correcta validación de planes de vuelo.

2. Discusión

2.1 Las discusiones y conclusiones realizadas en las reuniones SAM/IG/20, AIM/FPL/AIDC/1 y Reunión de Implantación del AIDC en las Regiones NAM/CAR/SAM además de inúmeras otras reuniones, tuvieron como objetivo identificar formas armonizadas de solucionar los siguientes problemas de presentación y procesamiento de los FPL en las Regiones CAR/SAM:

- 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.
 - o Vía formato impresos en papel (en algunos casos mandatorios y en otros opcionales)
 - o Vía Formatos en WEB
 - o Vía AFTN/AMHS solo para unidades ARO/AIS del aeródromo de origen
 - o Vía AFTN/AMHS para todas las unidades ATS involucradas
 - o 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.).
- Modificaciones a los FPLs sin notificación a los usuarios
- Ninguna retroalimentación a los usuarios de la aceptación o rechazo del FPL

2.2 De esa manera, se adjunta como **Apéndice B** a esta nota de Estudio, un mapa y una planilla que contienen un análisis preliminar, con base en la información conocida y/o recopilada de las publicaciones aeronáuticas (AIP y AIC), teniendo en cuenta si cada Estado SAM aplica los siguientes requerimientos, que podrían ser considerados como base para armonización y modernización del proceso de presentación y procesamiento de planes de vuelo en las Regiones CAR y SAM:

P - Formato Papel únicamente

A - Se Acepta FPL, CHG, CNL, DLA vía AFTN/AMHS, con direccionamiento hecho por la aerolínea.

D - DEST ALTN no es requerido caso la aerolínea cumpla con los requisitos del anexo 6

I - Ítem 19 no es mandatorio para FPL presentado vía AFTN/AMHS

F - Retroalimentación proporcionada por los ANSP sobre el mensaje enviado por el operador

2.3 Es importante resaltar, que no es necesaria inversión en nuevos equipos y/o sistemas para el cumplimiento con los requisitos mencionados en el párrafo anterior, teniendo en cuenta que bastaría la implementación de regulaciones más adecuadas y procedimientos estándares armonizados, así como su inserción en las publicaciones aeronáuticas regulares, particularmente en el ítem ENR 1.10 y 1.11 del AIP.

2.4 El objetivo sería 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 la información así como un solo procedimiento, de tal manera que cualquier mitigación pueda tener el mismo efecto para todos los Estados.

2.5 También se busca 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.

2.6 Otro aspecto importante es que las informaciones de la casilla 19 sean obtenidas desde el Centro de Control de Operaciones (OCC) de las Aerolíneas, de ser necesario, y que la actualización de los puntos de contacto de los OCC junto a las autoridades ATS sea una responsabilidad de las aerolíneas. Es importante resaltar que esos Centros operan 24/7 y pueden ser contactados de manera rápida y eficiente y no es necesario que la información de la casilla 19 sea enviada a los servicios ATS, sea por AMHS/AFTN o por otro medio cualquiera, generando carga de trabajo innecesaria para el ANSP y la aerolínea.

2.7 Se debería utilizar las mejores prácticas internacionales, incluyendo algunas ya adoptadas por los siguientes Estados y Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR/SAM, tales como:

- a) Costa Rica
- b) Cuba
- c) Jamaica
- d) Mexico
- e) Peru
- f) Trinidad y Tobago
- g) COCESNA

3. Acciones sugeridas

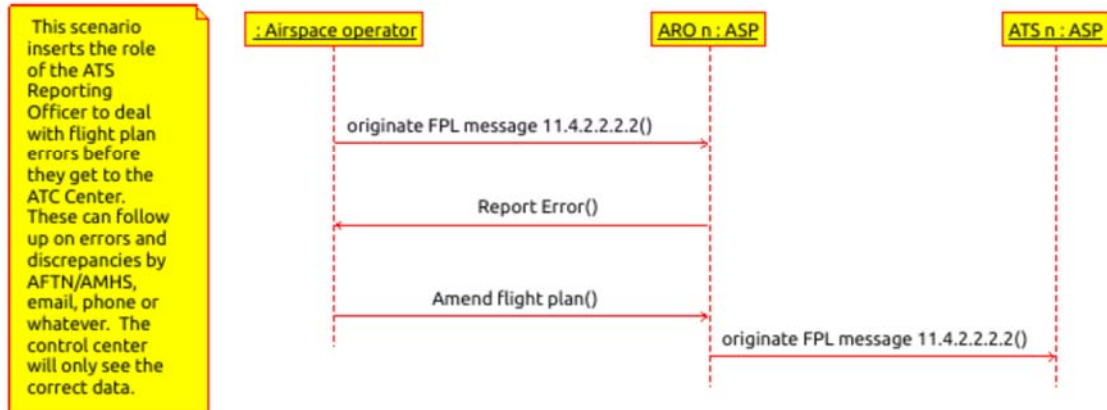
Se invita a la reunión a:

- a) Tomar nota de la información contenida en esta nota de estudio;
- b) Solicitar a los Estados CAR y SAM que actualicen las informaciones del **apéndice B**, de ser necesario.
- c) Establecer una estrategia para implementar las recomendaciones AIDC/4 y AIDC/5, a fin de armonizar los procedimientos de llenado y procesamiento de FPL, con los siguientes objetivos:
 - i. Delegación para las Aerolíneas originar FPLs y sus mensajes de actualización.
 - ii. 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.
 - iii. 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.
 - iv. Retroalimentación proporcionada por los ANSP sobre el mensaje enviado por el operador

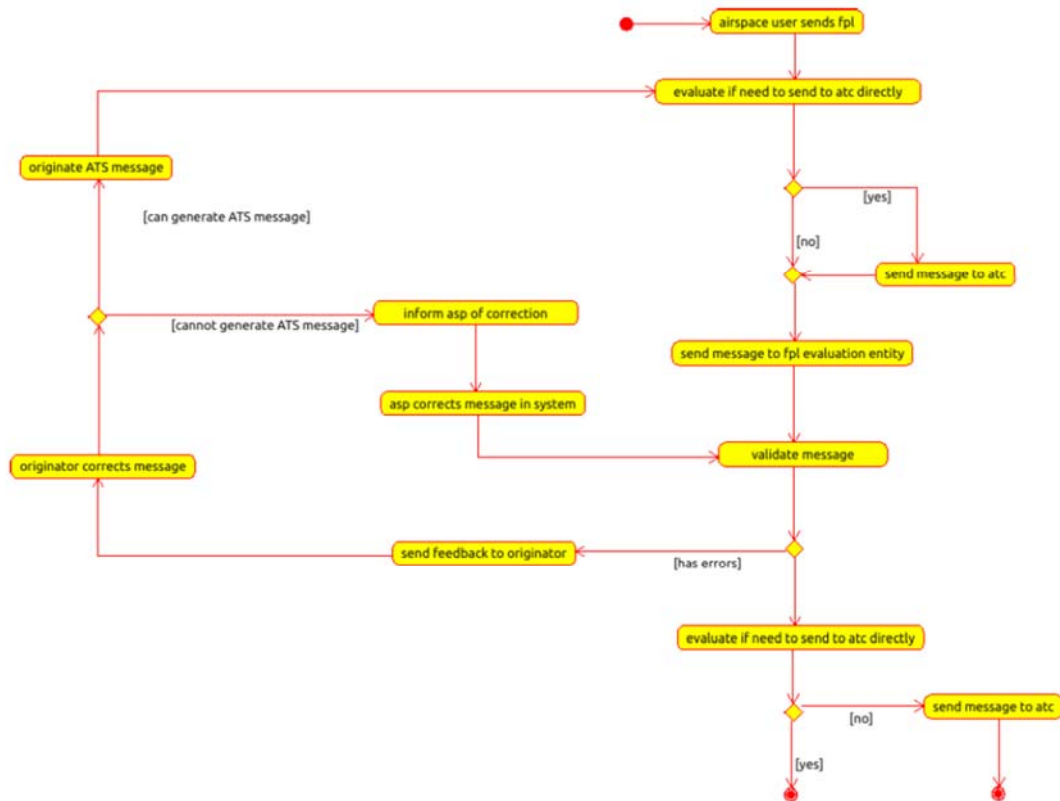
APÉNDICE A

FPL Regional Procedure Proposal

High level diagram



Detailed procedure



APÉNDICE B

B-1



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

B-2**Procesos detallados por Estado SAM**

process	ANSP
P	Argentina
P	Bolivia
DI	Brazil
A	Chile
AI	Colombia
P	Ecuador
P	French Guiana
P	Guyana
P	Panama
P	Paraguay
ADI	Peru
P	Surinam
P	Uruguay
P	Venezuela