



**Cuestión 5 del  
Orden del Día:**

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

**SEGUIMIENTO DE LAS ACCIONES PARA MITIGAR LOS ERRORES Y LA  
DUPLICIDAD/MULTIPLICIDAD DE PLANES DE VUELO EN LA REGIÓN SAM**

(Preparado por Uruguay)

**RESUMEN**

Esta nota de estudio presenta las acciones llevadas a cabo por el Estado de Uruguay a efectos de mitigar los errores/multiplicidad en los planes de vuelos.

**Referencias:**

- Informe de la Decimonovena Reunión/Taller del Grupo de Implantación SAM (SAM/IG/19 - Lima, Perú, del 22 al 26 de mayo de 2017)
- AIP Uruguay AMDT 04 15 Agosto 2019

**1. Antecedentes**

1.1 En consideración con la CONCLUSIÓN 19/02 de la SAM/IG/19 que especifica la necesidad en la reducción del error/duplicidad en los FPLs, Uruguay tomó medidas al respecto.

1.2 En relación al sistema de AMHS se verificó que los equipos funcionan dentro de las especificaciones, descartando el mismo como origen tanto de los errores como de la duplicidad.

**2. Avances**

2.1 Uruguay ha tomado varias medidas a efectos de mitigar los errores/duplicidad de los planes de vuelo que se detallan a continuación.

2.2 En agosto del corriente se enmendó el AIP Uruguay informando sobre los "Procedimientos para la presentación de un FPL", a fin de evitar la duplicidad. Tanto las Oficinas ARO como la Estación de Telecomunicaciones Aeronáuticas (CXK) son las únicas habilitadas para la recepción de los Planes de Vuelo según lo especifica AIP URUGUAY ENR 1.10-1.

2.3 Se elaboró una Circular de Asesoramiento (CA) a efectos de contribuir para que el flujo

de tránsito aéreo en el Estado de Uruguay sea efectivo y homogéneo a través de los límites de las FIRs, tratando de asegurar la correcta transmisión de planes de vuelo y los mensajes asociados de manera armonizada, eficiente y consistente.

2.4 El ANSP junto a la AAC, efectuaron el seguimiento de los FPLs que ingresaban al FDD a modo de muestreo, donde se encontraron algunos mensajes duplicados como ser principalmente los de las compañías TAM, AAL, COPA y TACA entre otras, verificándose que la mayoría de duplicaciones se debía a que a pesar de que las compañías cumplen con el requisito de presentar el FPL en las oficinas ARO, simultáneamente lo presentan directamente al ACC /TWR desde una dirección remota.

2.5 A pesar de que la oficina ARO se contactó con los representantes de las compañías originarias de los FPL duplicados, a efectos de reducir el número de errores/duplicidad, lamentablemente esta medida no tuvo los resultados esperados.

2.6 Este procedimiento de unificar el encaminamiento de los FPL desde grandes centros de despacho es la tendencia a nivel mundial, como ejemplo se encontró en la web, la empresa EuroFPL que ofrece la planificación, presentación y gestión de los FPL entre otros servicios.

### **3. Conclusión**

3.1 Luego de trabajar en buscar una solución de la duplicidad más que nada, pues la mayoría de los errores se han podido solucionar, se analiza la posibilidad de bloquear en el AIRCOM 2100, las direcciones de ACC y TWR en los DEP de los principales aeródromos del país, a efectos de eliminar la duplicidad de los FPLs, visto que a pesar de entrar en contacto con las compañías aéreas que envían FPLs duplicados, no se ha conseguido colaboración alguna.

### **4. Acciones sugeridas**

4.1 Se solicita a IATA a colaborar con el Estado de Uruguay, invitando a sus asociados a que utilicen las direcciones que se informan en el AIP Uruguay, a efectos de evitar la multiplicidad de FPLs.

4.2 Se invita a la reunión a tomar nota de la información aquí contenida sobre los avances en la reducción de errores/duplicidad en los FPL en el Estado de Uruguay.

\*\*\*\*\*