Organización de Aviación Civil Internacional
Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS)
Decimoquinta Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS/15)
Río de Janeiro, Brasil, 13 al 17 de octubre del 2008

Cuestión 2 del Orden del Día: **Actividades a nivel global e inter-regional**

2.1 Actividades y coordinación CNS/ATM a nivel inter-regional e intra-regional

IMPLANTACION DEL NUEVO PLAN DE VUELO DE LA OACI

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Esta nota presenta un plan de acción para los Estados de las Regiones CAR/SAM, a fin de facilitar la transición al nuevo plan de vuelo de la OACI.

La acción por parte del GREPECAS/15 aparece en el párrafo 3.

1. Introducción

1.1 El 28 de mayo de 2008, se aprobó la Enmienda No. 1 a la decimoquinta edición de los *Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea — Gestión del Tránsito Aéreo* (PANS-ATM, Doc 4444). La enmienda comprende una revisión sustancial del plan de vuelo de la OACI, tal como aparece en el Apéndice 2 de los PANS-ATM. Debido a que la implantación de esta propuesta de enmienda exigirá un gran esfuerzo y tiempo de espera para los Estados, los proveedores de servicios de navegación aérea y los explotadores de aeronaves, y debido a que el cambio debería ser coordinado con todas las partes interesadas, todas las Regiones de la OACI deberían elaborar planes de transición coordinados. La edición interina de la enmienda está disponible como un adjunto a la versión electrónica de la Carta a los Estados AN 13/12.5-07/35 en la ICAO-NET (www.icao.int/icaonet).

2. Discusión

2.1 El nuevo modelo de formulario de plan de vuelo de la OACI y las disposiciones asociadas son necesarios para permitir que los sistemas de gestión del tránsito aéreo (ATM) aprovechen al máximo las capacidades avanzadas de las aeronaves, y cumplir con los requisitos cambiantes de los sistemas automatizados ATM, siempre tomando en cuenta la compatibilidad con los sistemas existentes, los factores humanos, la instrucción, el costo y los aspectos de transición.

2.2 El nuevo plan de vuelo también aborda las funcionalidades y tecnologías de navegación aérea, como, por ejemplo, la separación vertical mínima reducida (RVSM), la navegación basada en la performance (PBN), la performance de comunicación requerida (RCP), la vigilancia dependiente automática – radiodifusión (ADS-B) y los sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS), manteniendo, al mismo tiempo, muchos puntos en común con el actual formato de plan de vuelo.

2.3 Cabe notar que la enmienda al plan de vuelo es un paso intermedio hacia un sistema totalmente renovado de interacción entre las aeronaves y el sistema ATM, donde la aeronave será parte integral del sistema ATM, tal como se ha contemplado en el concepto operacional mundial ATM.

2.4 A fin de garantizar una transición ordenada del actual al nuevo plan de vuelo, se debería adoptar estrategias de transición en común, con medidas de mitigación. El **Apéndice** de esta nota de estudio propone una lista de verificación básica, bajo la forma de un formulario marco de performance (PFF), a ser adoptado por los Estados y que debería ser utilizado por el GREPECAS para monitorear los esfuerzos de transición.

2.5 La enmienda al plan de vuelo y a las disposiciones asociadas en los PANS-ATM se ha hecho de manera que sea compatible en forma retroactiva, en el sentido que no se ha vuelto a utilizar los indicadores y valores alfanuméricos existentes con un significado diferente. Asimismo, se ha mantenido el actual formato del plan de vuelo. Esto se ha hecho para fomentar una transición simplificada y ordenada.

2.6 El impacto de las modificaciones a los sistemas de procesamiento de datos de vuelo variará de un proveedor de servicios de navegación aérea y Estado a otro, dependiendo de sus requerimientos de datos, el nivel de convalidación necesario, y los tipos de sistemas existentes. Sin embargo, se debería aplicar una lista de verificación básica.

2.7 La reunión ATM/CNS/SG/6 analizó este asunto, identificó las acciones a ser adoptadas a fin de garantizar una implantación armonizada a nivel regional, y formuló el proyecto de conclusión ATM/CNS/6/2 “Implantación del nuevo modelo de plan de vuelo de la OACI” (Ref. GREPECAS/15-NE/12), en la que solicitaba a los Estados adoptar las medidas necesarias a fin de estar preparados para la transición al nuevo modelo de plan de vuelo, e instar al Subgrupo a que establezca un órgano auxiliar para la elaboración de una estrategia regional para la transición al nuevo modelo de plan de vuelo.

3. Acción por parte del GREPECAS

3.1 Se invita a la Reunión a analizar la información suministrada, para su consideración por el órgano auxiliar del Subgrupo CNS/ATM, y desarrollar una estrategia regional para la transición al nuevo plan de vuelo de la OACI, con los objetivos de performance presentados en el Apéndice de esta nota de estudio.

APÉNDICE

OBJETIVO DE PERFORMANCE A NIVEL REGIONAL/NACIONAL — IMPLANTACION DEL NUEVO FORMULARIO DE FPL DE LA OACI				
Beneficios				
Medio ambiente	• menor consumo de combustible			
Eficiencia	• posibilidad de los proveedores de servicios de navegación aérea de aprovechar al máximo las capacidades de las aeronaves • capacidad de las aeronaves de volar trayectorias más próximas a las preferidas • facilitar el uso de tecnologías avanzadas, aumentando así la eficiencia • equilibrio óptimo entre demanda y capacidad, mediante un eficaz intercambio de información			
Seguridad	• mayor seguridad, mediante el uso de capacidades modernas a bordo de las aeronaves			
Estrategia **A corto plazo (2010)** ***A mediano plazo (2011 - 2015)***				
COMPONEN-TES OC ATM	**TAREAS**	**PERIODO INICIO-FIN**	**RESPONSABILI-DAD**	**SITUA-CION**
SDM	***Espacio aéreo en ruta***	2009-2012		
	• garantizar que los requisitos de automatización y soporte lógico de los sistemas locales se puedan adaptar plenamente a los cambios contemplados en el nuevo formulario FPL	2009		
	• garantizar que los problemas relacionados con la capacidad de los FDPS de analizar la información correctamente e identificar correctamente el orden en que los mensajes son recibidos, para garantizar que no ocurra una mala interpretación de los datos	2009-2012		
	• analizar cada dato individual dentro de los diversos campos del nuevo formulario de plan de vuelo, comparando los valores existentes con los nuevos valores, para verificar si hay problemas con el servicio brindado por la misma instalación o por las instalaciones subsiguientes	2009		
	• garantizar que no existan peculiaridades o desviaciones de las disposiciones del plan de vuelo por parte de los Estados	2009-2012		

	• garantizar que la Oficina de Notificación ATS aceptante acepte y difunda las capacidades e intención de vuelo de todas las aeronaves a todos los ACC subsiguientes, tal como lo establecen las disposiciones de los PANS-ATM	2012		
	• planificar la transición de tal manera que los cambios del actual al nuevo formulario FPL de la OACI ocurran en forma oportuna y transparente, sin pérdida de servicio	2009-2012		
	• a fin de reducir el cambio de indicaciones duplicadas, es importante que el Estado que haya publicado requisito(s) específico(s) que esté(n) siendo abordado(s) por la enmienda, retire dichos requisitos con suficiente antelación como para garantizar que, a partir del 15 de noviembre de 2012, los explotadores de aeronaves y proveedores de servicios de planes de vuelo sólo utilicen las nuevas indicaciones del plan de vuelo.	2009-2012		
	• establecer un depositario central a fin de hacer el seguimiento del estado de implantación y mantener a las Oficinas Regionales de la OACI constantemente informadas	2009		
Vínculo con las GPI	GPI/18 Información aeronáutica			

— FIN —