



Organización de Aviación Civil Internacional

Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS)

**Segunda Reunión del Subgrupo de Comunicaciones, Navegación y Vigilancia /
Gestión del Tránsito Aéreo (CNS/ATM/SG/2)**

(Ciudad de México, México, 16 al 19 de noviembre de 2010)

Cuestión 2 del

Orden del día: Seguimiento al estado de los planes de implantación de los sistemas de navegación basados en la performance para las Regiones CAR y SAM y de las últimas enmiendas a los SARPS afines a las aéreas ATM y CNS

**PLAN DE VUELO 2012 DE LA OACI – PROBLEMAS DE IMPLANTACION A NIVEL
INTERREGIONAL**

(Presentada por Estados Unidos)

RESUMEN

La Administración de Aviación Federal (*Federal Aviation Administration - FAA*) propone que el Grupo analice la necesidad y los procesos relacionados con el desarrollo de una estrategia interregional de transición para garantizar la compatibilidad y continuidad de los sistemas de presentación de los diversos proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) y usuarios del espacio aéreo a través de las Regiones de la OACI, durante el período previo a la fecha de implantación del 15 de noviembre de 2012.

1. Introducción

1.1 En los veinte meses desde que la OACI emitió la Carta a los Estados AN 13/2.1-09/9 del 6 de febrero de 2009 - Guía para la implantación de la información de planes de vuelo en apoyo de la Enmienda 1 de los *Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea — Gestión del Tránsito Aéreo*, Décimo Quinta Edición (PANS-ATM, DOC 4444), numerosos grupos de tarea regionales (TFs) y Grupos Regionales de Planificación e Implantación (PIRGs) se han reunido, logrando un avance significativo en el desarrollo y coordinación de los planes de implantación estatales y regionales.

2. Discusión

2.1 Interpretación de la Enmienda

2.1.1 Cada Región está analizando la enmienda y está tomando decisiones en cuanto a su implantación. Asia/Pacífico y Europa, en especial, han publicado guías, requisitos e interpretaciones. Es importante coordinar y reconciliar estas interpretaciones a fin de garantizar implantaciones compatibles y guías coherentes para los encargados de presentar los planes de vuelo.

2.1.2 El grupo de tarea Asia/Pacífico ha hecho una costumbre revisar la documentación disponible en otras Regiones y hace esfuerzos por alinear sus guías consecuentemente; no obstante, el grupo de tarea no está seguro que toda la información regional esté disponible.

2.1.3 Es recomendable que, como mínimo, las Regiones publiquen sus decisiones/interpretaciones/guías en el portal FITS, bajo la sección “Documentos”. También se recomienda que las Regiones se comuniquen activamente para discutir temas de interés a fin de buscar soluciones compatibles.

2.2 Necesidad de establecer con exactitud el estado de implantación

2.2.1 El éxito del enfoque de implantación por etapas radica en que todos los Estados trabajen en forma concertada. La falta de entendimiento acerca de la planificación mundial y del estado de preparación es preocupante y debe ser abordada.

2.2.2 Se debe alentar a todos los ANSP a que actualicen regularmente su situación en el portal del Sistema de Seguimiento de la Implantación del Plan de Vuelo de la OACI (FITS), <http://www2.icao.int/en/FITS/Pages/home.aspx>

2.2.3 A fin de mantener el portal FITS actualizado, los Estados que aún no han brindado datos deberían enviar a su Oficina Regional los datos iniciales que requiere el portal FITS (como por ejemplo, la fecha programada y la persona de contacto), a más tardar el 22 de octubre de 2010, y luego actualizarlos según fuera necesario.

2.3 Implantación por parte de los encargados de presentar los planes de vuelo

2.3.1 La IATA ha expresado su expectativa de que los encargados de presentar los planes de vuelo no presenten el NUEVO formato hasta que todos los ANSP pertinentes estén en posibilidades de aceptar y procesar el NUEVO formato. La FAA espera enfocarse firmemente en los encargados de presentar planes de vuelo a fin de realizar pruebas y asegurarse que la mayoría haya hecho pruebas con los sistemas de los ANSP, independientemente de si deciden o no empezar a presentar el NUEVO formato.

2.3.2 La FAA está interesada en los planes de otros ANSP en esta área a fin de determinar si se puede lograr una optimización en la ejecución de las pruebas mediante la aplicación de planes conjuntos, con un mínimo impacto en los presentadores.

2.4 Interfaces de los ANSP

2.4.1 Hay un creciente énfasis en las pruebas entre ANSP. Es probable que todas las interfaces bilaterales sean sometidas a prueba. Ha habido discusiones a muchos niveles en cuanto a si también se debería hacer pruebas entre los ANSP que no tienen una interfaz directa, como, por ejemplo, la FAA y Eurocontrol. La FAA considera que esto ayudaría a reducir el riesgo del envío de planes por parte de los ANSP a través de AIDC que afectan a las instalaciones subsiguientes que no son parte de las pruebas de las interfaces previas a la implantación.

2.4.2 La FAA está interesada en participar con otros ANSP en la organización de dichas pruebas.

2.5 Implantación del Casillero 18 para uso específicamente regional

2.5.1 La propuesta de Eurocontrol de implantar indicadores específicos para cada región en el Casillero 18 (EUR/, RVR/) tendrá un impacto en los presentadores y en otras Regiones, incluyendo el posible rechazo de los planes de vuelo. Es vital coordinar dichos cambios propuestos a nivel interregional a fin de asegurar que todas las regiones afectadas puedan incorporar la práctica. El problema que enfrenta Eurocontrol es considerable; otras Regiones podrían enfrentar problemas similares en algún momento y el contenido del Casillero 18 no indica cómo abordar adecuadamente la información que es específica para una región. La FAA reconoce que, si se brinda un medio para segregar esta información, ello podría beneficiar a las otras Regiones: actualmente, hay problemas para ver los datos de planificación de vuelo que no están dirigidos a los controladores de la FAA y no son entendidos por los mismos.

3. **Acción sugerida**

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Estudiar la posibilidad de coordinar la orientación para la implantación a nivel regional a fin de limitar las discrepancias en las interpretaciones entre Estados y Regiones;
- b) Tomar nota del estado de preparación de todos los Estados, incluyendo aquellos fuera de las Regiones que participan en esta reunión, en relación a la implantación del Plan de Vuelo 2012 de la OACI, según lo indicado en el FITS;
- c) Solicitar al GREPECAS que inste a los Estados CAR/SAM a brindar información actualizada sobre el estado de implantación y confirmar que estarán listos para implantar el nuevo Plan de Vuelo de la OACI el 15 de noviembre de 2012;
- d) Solicitar al GREPECAS que revise el nivel de preparación de los Estados CAR/SAM en relación a la implantación del nuevo Plan de Vuelo de la OACI el 15 de noviembre de 2012; e
- e) Instar a la Sede de la OACI a que brinde orientación a los Estados y Regiones en cuanto al uso de los indicadores del Casillero 18 que son específicos para cada Región.

— FIN —