



Organización de Aviación Civil Internacional

Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)

**Séptima Reunión del Grupo de Trabajo de Expertos Centroamericanos en Navegación Aérea (CA/ANE/WG/7)**

**Novena Reunión del Grupo de Trabajo del Caribe Central (C/CAR/WG/9)**

Oficina Regional NACC de la OACI, Ciudad de México, México, 5 al 9 de marzo de 2012

**Cuestión 3 del  
Orden del Día:**

**Asuntos de Navegación Aérea**

**3.2 Seguimiento en la implementación del NAM/CAR RPBANIP en Centroamérica y el Caribe Central**

**RESULTADOS DE PRUEBAS OFF-LINE Y SEGUIMIENTO A LA IMPLEMENTACIÓN DEL NUEVO FORMULARIO DEL PLAN DE VUELO (FPL) DE LA OACI**

(Presentada por la Secretaría)

**RESUMEN**

La presente nota de estudio da seguimiento de las actividades de implementación para el Nuevo Formulario de Plan de Vuelo reportadas desde la Reunión NACC/WG/3, resaltando los resultados de las pruebas off-line realizadas y la atención urgente para realizar las actividades de la Fase de Transición por realizarse.

**Referencias:**

- Comunicaciones de la OACI afines al Nuevo Formulario de Plan de Vuelo: AN13/2.1-08/50 de fecha 25 de junio de 2008, AN 13/2.1-09/9 de fecha 6 de febrero de 2009 y AN 13-2-10/31 de fecha 29 de marzo de 2010;
- Objetivos Regionales de Performance (RPO) 5 del Plan Regional NAM/CAR de Implementación de la Navegación Aérea basado en la Performance (NAM/CAR RPBANIP);
- Informe Final NACC/DCA/4, (San Pedro, Sula, Honduras, 20-24 de junio de 2011);
- Informe Final NACC/WG/3, (Ciudad de Guatemala, Guatemala, 9 – 13 de mayo de 2011); y
- Sumario de discusiones del Taller de Seguimiento de la OACI para la implantación del nuevo formulario de plan de vuelo para las Regiones NAM/CAR, (Ciudad de México, México, del 26 al 28 de septiembre de 2011).

**Objetivos Estratégicos de la OACI**

*Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos A y C.*

**1. Antecedentes**

1.1 En la página web de la Oficina Regional NACC de la OACI se encuentran las referencias relevantes a seguir para la implementación del Nuevo Formulario de Plan de Vuelo (<http://www.mexico.icao.int/ATM.html#FPL>):

  <b>ICAO NEW FLIGHT PLAN FORMAT</b> <b>NUEVO FORMULARIO DE PLAN DE VUELO DE LA OACI</b>		Documents	Documentos
Subject / Asunto			
Ejemplo AIC Modificaciones FPL			
Matriz de Evaluación de impacto FPL update 17 oct 2011			
Reference Documents / Documentos de referencia			
RPBANIP Regional Objective No. 5 - Implementation of New Flight Plan Format (Version 2.0, May 2011) Objetivo Regional No. 5 del RPBANIP - Implementación del nuevo formulario de plan de vuelo			
Flight Plan Implementation Tracking System (FITS)			
Consolidated Action Plan for the implementation of the new flight plan format Plan de acción consolidado para la implementación del nuevo formulario de plan de vuelo			
NAM/CAR Flight Plan Points-of-Contact (PoCs) / Puntos de contacto NAM/CAR para el Plan de Vuelo (PoCs)			
Federal Aviation Administration (FAA) - <b>Flight Plan Website</b>			
Federal Aviation Administration (FAA) - <b>Flight Plan Website - Planned Changes to Filed Flight Plans in 2012</b>			
EUR 2012 TEST PLAN / Plan de pruebas EUR 2012 para el Nuevo formulario de plan de vuelo de la OACI <b>This document is available only in English.</b>			

- a) Comunicación AN 13/2.1-08/50 del 25 de junio de 2008: Enmienda 1 al PANS-ATM, Doc 4444 - Nuevo Formulario de Plan de Vuelo de la OACI.
- b) Comunicado AN 13/2.1-09/9 del 6 de febrero de 2009: material de orientación para facilitar a los usuarios del espacio aéreo y a los proveedores de Servicio (ANSPs) el uso simultáneo de la información ACTUAL y NUEVA de los sistemas de procesamiento de planes de vuelo durante el periodo de transición.
- c) Comunicado AN 13/2-10/31 del 29 de marzo de 2010: Uso del FITS (<http://www2.icao.int/en/FITS/Pages/home.aspx>).

1.2 En GREPECAS, se formuló la Conclusión 16/39, con la cual se instó a los Estados a desarrollar sus planes de acción e informar del resultado de esta implementación a las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI a más tardar el **30 de Noviembre del 2011**.

1.3 La implementación en las regiones NAM/CAR se sigue a través del Plan de Acción consolidado, que a su vez se basa en el objetivo regional de performance (RPO) No. 5 *Implementación del Nuevo Formulario de Plan de Vuelo de la OACI* dentro del NAM/CAR RPBANIP. Se acordó que este RPO servirá como referencia regional para la elaboración de los planes de acción nacionales a fin de cumplir oportunamente con esta implementación.

## 2. Seguimiento a las actividades de implementación

2.1 Durante la Reunión NACC/WG/3, se llevó a cabo un seguimiento a los trabajos y actividades por cada subregión, siguiendo las 3 fases del Plan de Acción consolidado: Preparación, Transición y post-implementación.

2.2 Se ha dado seguimiento a la evaluación del impacto técnico, operacional y de gestión desde la NACC/WG/3 y se ha actualizado hasta octubre del 2011, la tabla resumen de esta evaluación así como el estado actual de avance, se muestra en el sitio web de la oficina Regional NACC.

2.3 En el sitio web de la Oficina Regional NACC se presenta el Plan de Acción consolidado actualizado a la fecha. En el **Apéndice A** a esta nota de estudio se presenta las actividades relevantes por implementar.

2.4 Varios Estados ya han publicado como circulares aeronáuticas (AIC) sus planes para implementar esta enmienda. Un ejemplar de AIC está disponible en el sitio web de la oficina Regional NACC.

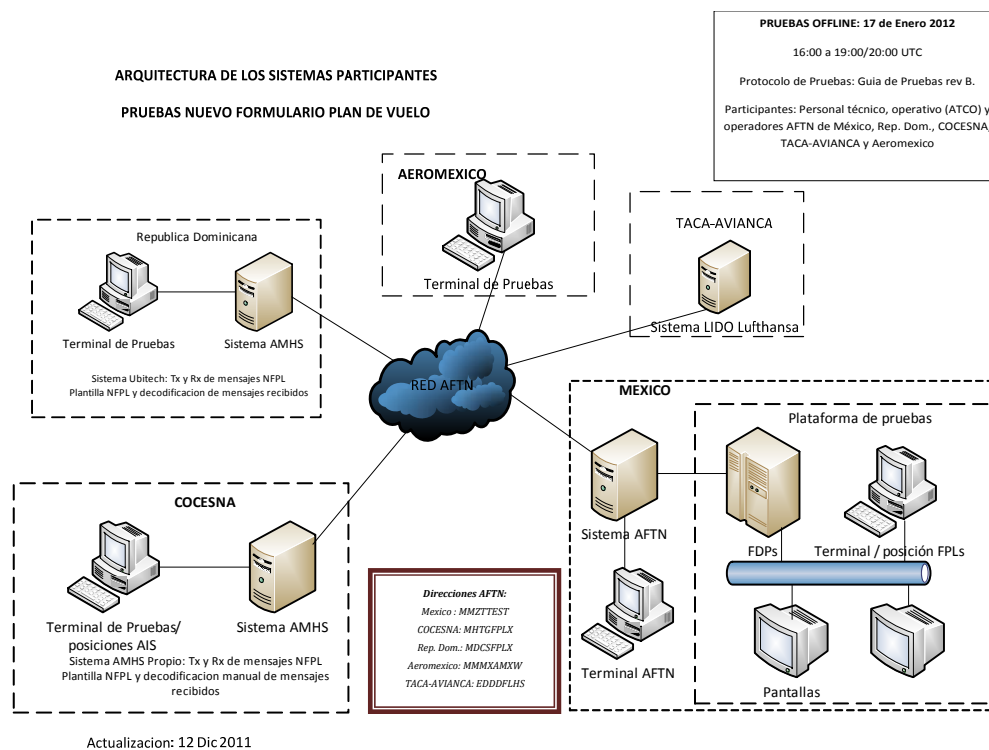
***Taller de Seguimiento de la OACI para la implantación del nuevo formulario de plan de vuelo para las Regiones NAM/CAR***

2.5 Del 26 al 28 de septiembre del 2011, se realizó el taller de Seguimiento a la implementación del nuevo formulario FPL en la Oficina Regional NACC de la OACI en la Ciudad de México. La información de este evento está disponible en la página web de la Oficina Regional NACC de la OACI (<http://www.mexico.icao.int/Meetings/FlightPlanWorkshop.html>). En el **Apéndice B** a esta nota de estudio se presenta el sumario de discusión y acuerdos del seguimiento de las actividades.

***Pruebas Preliminares off-line del nuevo Formulario FPL***

2.6 La NACC/WG/3 reconoció que varios Estados y proveedores de servicios como México, Curaçao, República Dominicana y COCESNA han avanzado en las actividades de implementación y acordaron realizar pruebas preliminares off-line para el ultimo trimestre de 2011, entre aquellos sistemas que ya dispongan de los cambios necesarios, por lo que se propuso el Proyecto de Conclusión NACC/WG/3/2 – *Pruebas Preliminares off-line del nuevo Formulario FPL*.

2.7 Las pruebas off-line se realizaron en dos instancias: el 28 de noviembre del 2011 y el 17 de enero del 2012. Para estas pruebas se estableció una guía de pruebas con un conjunto preliminar de mensajes. COCESNA, México, Aeroméxico y República Dominicana fueron los participantes a estas pruebas. La configuración de equipos de prueba fue la siguiente:



2.8 Los resultados de estas pruebas preliminares se presentaran en el próximo taller de seguimiento en Marzo 2012, junto con la guía de pruebas /mensajes de pruebas y otros entregables de parte del proyecto C3. En el **Apéndice C** a esta nota se presenta una reseña de estas pruebas.

***Reunión/Taller de Seguimiento para la implementación del Nuevo Formulario del Plan de Vuelo de la OACI para las regiones NAM/CAR***

2.9 Para continuar con este seguimiento y lograr la implementación armonizada, se ha convocado a la Reunión/Taller de Seguimiento para la implementación del nuevo Formulario del Plan de Vuelo de la OACI para las regiones NAM/CAR que se llevará a cabo del 26 al 28 de marzo del 2012, en la Oficina Regional NACC de la OACI en la Ciudad de México, referencia Carta a los Estados Ref.: NT 4-4.36 — **EMX0023** del 19 de enero de 2012. Igualmente se realizara la reunión de trabajo del Proyecto C3, del 29 al 30 de marzo en la Oficina Regional NACC de la OACI para completar los trabajos asignados a este grupo.

2.10 Como uno de los objetivos centrales de este evento, se plantea la preparación de las pruebas de esta implementación entre los Estados que tengan disponibles sus sistemas para pruebas de interconexión a partir de abril del 2012.

**3. Acción sugerida**

3.1 Se invita a la Reunión a instar a los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales a:

- a) revisar su plan nacional para la implementación del formulario FPL, de acuerdo con el Plan de Acción Consolidado que se comenta en el párrafo 2.3, reportando su estado actual de avance;
- b) confirmar y actualizar la tabla de impacto en los sistemas indicada en el párrafo 2.2,
- c) revisar y actualizar el cumplimiento de las actividades de la fase de transición comentada en el párrafo 2.3 y Apéndice A, y
- d) participar en el próximo Taller/reunión sobre este seguimiento según se informa en los párrafos 2.9 y 2.10.

-----

**APÉNDICE A**

**ACTIVIDADES RELEVANTES DEL PLAN DE ACCIÓN CONSOLIDADA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL NUEVO FORMULARIO DE PLAN DE VUELO**

- a) Se han completado las actividades de la Fase de Preparación
- b) De las actividades de la Fase de Transición, varias actividades deben ser iniciados urgentemente por los Estados:

Descripción de Tarea	Inicio	Fin
Elaboración de procedimientos de contingencia y determinación de consideraciones técnicas/ operacionales para la transición	03/01/11	30/06/11
Ensayos de conducta entre sistemas con capacidad de procesamiento del NUEVO Plan de vuelo: Abril, Mayo y Junio	18/07/11	30/06/12
Evaluación de las acciones de transición y hacer ajustes	18/07/11	30/06/12
Entrega y prueba de Cambios Software y otros ajustes	18/07/11	01/04/12
Publicación de acciones de transición, ensayos y otras publicaciones para los usuarios e interesados: <ul style="list-style-type: none"> <li>asegurar la publicaciones de las normas, procedimientos, acciones de transición, ensayos y otras publicaciones informativas (carteles, videos, carpetas, etc.) para todos los interesados;</li> <li>publicar los procedimientos de los planes de vuelo en el AIP para coordinación del calendario y actualización de los cambios relacionados (altitud, ETD, ruta, velocidad, etc.); y</li> <li>actualizar las Cartas de Acuerdo (LOAs) con las unidades de ATS adyacentes, como se requiera.</li> </ul>	30/06/11	29/06/12

- c) Asimismo, la NACC/WG identificó las siguientes acciones:
- i) implementar un plan de cambio (switch-over). Realización de exámenes de la seguridad operacional a los cambios e interoperación de los sistemas impactados por la implementación del nuevo formulario FPL;
  - ii) basado en los requerimientos operacionales, revisar mensajes ATS de AIDC definidos en el PANS-ATM y documentos ICD, para su implementación oportuna;
  - iii) establecer procesos de tomas de decisiones en colaboración (CDM) con los operadores aéreos, ANSPs, pilotos, despachadores, aviación general y ATCOs para resolver asuntos operacionales imprevistos;
  - iv) considerar la implementación de una Unidad de Coordinación de Plan de Vuelo para cada una de las FIRs;
  - v) desarrollar y dirigir programas de capacitación para ATCOs, pilotos, personal AIS, despachadores y cualquier otro personal que se encuentre a cargo de la supervisión, verificación y cumplimiento, como se requiera;
  - vi) analizar los impactos de los problemas actuales debido a errores, pérdidas y duplicación de planes de vuelo e implementar acciones de mitigación; y
  - vii) desarrollar y dirigir un programa de evaluación de la seguridad operacional (monitoreo) antes y después del periodo de implementación.

d) La NACC/DCA/4 resaltó el apoyo en las siguientes actividades de la fase de transición:

Por el impacto que esta implementación pudiera tener en la seguridad operacional, la Reunión concordó en apoyar siguientes las actividades de la Fase de Transición:

*Publicación de:*

- Normas, procedimientos, acciones de transición, ensayos y otras publicaciones informativas (carteles, videos, carpetas, etc.)
- Procedimientos operacionales de los planes de vuelo en el AIP para coordinación de programas y actualización de los cambios relacionados (altitud, ETD, ruta, velocidad
- Actualización de las Cartas de Acuerdo (LOA) con las unidades de ATS adyacentes

*Acciones para:*

- Implementar procedimientos de contingencia para mitigar los riesgos identificados
- Implementar un plan de cambio (switch-over)
- Establecer proceso de toma de decisiones en colaboración (CDM) con los operadores aéreos, ANSP, pilotos, despachadores, aviación general y ATCO
- Analizar la implementación de una Unidad Central de Coordinación de Plan de Vuelo para cada una de las FIR
- Implementar programas de capacitación para ATCOs, pilotos, personal AIS y despachadores, según se requiera
- Implementar medidas para resolver los problemas ocasionados por errores, pérdidas y duplicación de planes de vuelo
- Implementar un programa de evaluación de la seguridad operacional (monitoreo) antes y después del periodo de implementación

-----



**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**

**OFICINA REGIONAL NACC DE LA OACI**

**TALLER DE SEGUIMIENTO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL NUEVO FORMULARIO  
DEL PLAN DE VUELO DE LA OACI PARA LAS REGIONES NAM/CAR**

(Ciudad de México, México, del 26 a 28 de septiembre de 2011)

**SUMARIO DE DISCUSIONES**

**1. Introducción**

1.1 El taller fue llevado a cabo dentro el marco de los Proyectos de Ejecución Especial (SIP) para el año 2011. Los objetivos del taller fueron apoyar a los Estados/Territorios de las Regiones NAM/CAR y Organizaciones Internacionales en lo siguiente:

- a) reportar el estado de cómo han cumplido los proveedores de sistemas de control de tránsito aéreo (ATC) con la implementación del Nuevo Formulario de Plan de Vuelo (NFPL) de la OACI.
- b) evaluar el progreso de los Estados dentro de la Región NAM/CAR respecto a las actividades de implementación y preparación del NFPL;
- c) la coordinación y preparación de las actividades y escenarios necesarios para las pruebas off-line;
- d) reunión del proyecto C3 de GREPECAS respecto a la implementación del NFPL; e
- e) identificación y plan para llevar a cabo actividades faltantes de acuerdo al Plan de Acción Regional consolidado.

1.2 El taller hizo un seguimiento del Objetivo Regional de Performance No. 5 del Plan de Implementación de Navegación Aérea Basado en la Performance para las Regiones NAM/CAR (RPBANIP NAM/CAR), *Implementación del Nuevo Formulario de Plan de Vuelo de la OACI*, aplicando las SARP de la OACI y material de referencia, así como la estrategia Regional CAR/SAM para la implementación del Nuevo Formulario de Plan de Vuelo de la OACI y otro material de referencia de la OACI. La documentación final y programa del taller está disponible en:

<http://www.mexico.OACI.int/Reunions/FlightPlanTaller.html>

1.3 Al taller asistió un total de 51 participantes de 12 Estados, 5 Organizaciones Internacionales, 5 representantes de la industria y 3 representantes de aerolíneas. La lista de participantes está disponible en: <http://www.mexico.OACI.int/Reunions/FlightPlanTaller.html>.

1.4 El Sr. Victor Hernández, Especialista Regional ATM/SAR de la Oficina Regional NACC de la OACI, en nombre de la Sra. Loretta Martin, Directora Regional de la Oficina Regional NACC de la OACI, inauguró el taller. El Sr. Hernández y el Sr. Julio C. Siu, RO/CNS, realizaron la coordinación y facilitación del evento con la asistencia del Sr. Tom Brady, Coordinador Mundial de la OACI de la implementación del nuevo NFPL.

## **2. Discusión**

2.1 El primer día del taller comenzó con un panorama por parte de la OACI de la Enmienda 1 a la 15a edición al Doc 4444 de la OACI - PANS-ATM, NFPL, describiendo la enmienda, las guías de la OACI, la tabla de conversión del formato ACTUAL al NUEVO y el Sistema de seguimiento de aplicación de los planes de vuelo (FITS) de la OACI.

2.2 La OACI proporcionó guías para completar y coordinar los planes de vuelo, el esfuerzo mundial de armonización para esta implementación, los acuerdos regionales y actividades realizadas en las Regiones NAM/CAR, el Objetivo Regional del RPBANIP NAM/CAR para esta implementación, la Estrategia Regional CAR/SAM, las actividades del Proyecto C3 del GREPECAS, la coordinación de la preparación del test off-line y la coordinación inicial y un seguimiento de las acciones de implementación.

2.3 El segundo día del taller empezó con la explicación de la OACI sobre las actividades principales de la fase de transición, incluyendo pruebas, instrucción, documentación AIP y publicaciones aeronáuticas, planes de instrucción, actividades de contingencia y otros aspectos restantes para la implementación. Centro América/COCESNA, Cuba, Estados Unidos, Jamaica, Mexico, y Trinidad y Tabago presentaron su estado actual de implementación y principales preocupaciones sobre su implementación. Aruba, Costa Rica, Curazao, Guatemala, Islas Turcas y Caicos, República Dominicana y Sint Maarten también comentaron sobre su progreso en esta implementación.

2.4 El tercer día se dedicó a las sesiones de trabajo para el Proyecto C3 de preparación/coordinación y de las pruebas off-line. La OACI orientó sobre el monitoreo o programa de evaluación de la seguridad operacional a ser llevado a cabo por los Estados. Existe información complementaria, tal como la descripción detallada de los cambios en la enmienda y la tabla de conversión disponible en “Other documents” bajo la página web sobre el taller de la Oficina NACC de la OACI (<http://www.mexico.OACI.int/Reunións/FlightPlanTaller.html>).

## **3. Conclusiones/Recomendaciones**

3.1 Como resultado de la discusión, el taller elaboró las siguientes conclusiones/recomendaciones a ser atendidas por los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales de las Regiones NAM/CAR y la OACI según se requiera:

### **Estados:**

1. El Plan de Acción Consolidado del RPBANIP NAM/CAR debería ser utilizado por los Estados para la implementación del NFPL, a partir del cual los Estados deberían generar sus planes nacionales de implementación.
2. Se insta a los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales a elaborar y coordinar con la Oficina Regional NACC de la OACI sus planes nacionales de implementación para



— B3 —

asegurar la implementación armonizada en la Región y con base en la Conclusión GREPECAS 16/39, estos planes deben ser entregados a la OACI a más tardar el 30 de noviembre de 2011. El no cumplimiento del formulario NFPL será tratado como una DEFICIENCIA en la GANDD. Las actividades nacionales adicionales deberían ser consideradas, tales como:

- alentar la participación en eventos regionales de implementación (seminarios, talleres, reuniones, cursos, etc.)
- con base en los requisitos operacionales ATM, revisar los mensajes AIDC definidos en PANS-ATM y documentos ICD, y completar las especificaciones operacionales de la implementación OLDI/AIDC
- elaborar los acuerdos con los ANSP adyacentes
- analizar la cuestión de planes de vuelo perdidos/faltantes y duplicados e implementar medidas de mitigación
- considerar la implementación de una unidad centralizada FPL por FIR
- analizar las capacidades de procesamiento de los sistemas existentes tanto en el actual como en el nuevo formulario FPL
- determinar sistemas para modernizar o aumentar la versión del procesamiento del NFPL
- proporcionar un punto de contacto (PoC) para coordinación regional y nacional
- establecer un proceso de adopción de decisiones en colaboración (CDM) con los explotadores aéreos, proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP), pilotos, despachadores, aviación general y controladores de tránsito aéreo (ATCO) para resolver cuestiones operacionales no previstas
- elaborar un plan de acción con fechas límite para la implementación del formulario NFPL con base en el Apéndice B a este sumario de discusiones
- asegurar la publicación de normativa, procedimientos, acciones de transición, pruebas y otras publicaciones informativas (carteles, videos, trípticos, etc.) para todos los interesados
- realizar un Plan de Transición
- elaborar procedimientos de contingencia
- realizar un programa de evaluación de la seguridad operacional (monitoreo) antes y después de la implementación
- elaborar y realizar un programa de instrucción para ATCO, pilotos, personal AIS, despachadores, etc., según se requiera
- coordinar avances periódicos con la Oficina Regional NACC de la OACI

3. Sobre los sistemas FDP del proveedor, se observó que a la fecha hay soluciones disponibles, así que a) los Estados necesitan establecer contratos con proveedores lo más pronto posible y b) los Estados necesitan alentar a los proveedores cuando sea necesario a que entreguen los sistemas en línea con el plan regional de implementación.

4. Se observó con preocupación que muchos Estados parecen estar atrasados en alinearse con el plan regional de implementación y no estarán en posición de aceptar el nuevo NFPL hasta mucho después del 1 de julio de 2012. Algunos Estados informaron que su fecha de implementación, debido a los tiempos de los proveedores, es septiembre de 2012.

5. Algunos Estados están experimentando dificultades para definir y producir requisitos y documentación para su proceso de compra. Se recomendó que aquellos Estados que ya hubiesen

producido dichos documentos deberían asistir a otros Estados. El estado de avance de cada Estado debería ser sabido a través de los Puntos de Contacto y la tabla de impacto del sistema para las Regiones NAM/CAR.

6. Se informó a los participantes sobre los sistemas de convertidores presentados por los proveedores como una solución temporal para cumplir con la implementación del NFPL y se concluyó que puede ser una solución aceptable en el corto plazo, pero que el sistema convertidor no permitirá el futuro procesamiento de los datos del plan de vuelo mejorado y puede no estar alineado con la hoja de ruta del PBN. Esta solución temporal logrará los requisitos de la Enmienda 1, sin embargo no cumple con la “plena intención” de la enmienda.

7. Con base en la presentación de la industria, los Estados recomendaron que se llegue a un acuerdo sobre las tablas de conversión más detalladas. La Sede de la OACI considerará esto y también los Estados deberían sugerir una propuesta basada en la prueba de sus sistemas y la experiencia en la operación en las Regiones NAM/CAR.

8. Con respecto al NFPL, los Estados deberían reflejar los cambios al originador del FPL, quien es responsable de los datos dentro de sus Planes de Vuelo, así como los errores al presentar deberían ser notificados al originador.

9. Para apoyar la implementación armonizada en las Regiones NAM/CAR, la FAA de Estados Unidos:

- a) enviará a la Oficina Regional NACC de la OACI una actualización del estado de sus sistemas, indicando el sistema (Host o ERAM) que se espera esté operacional en cada centro ATC, manteniendo a la OACI actualizada sobre las expectativas conforme continúa la transición operacional. La base de datos FITS se actualizará consecuentemente.
- b) compartirá resultados de su análisis de seguridad operacional con las Regiones NAM/CAR a través de la Oficina Regional NACC de la OACI
- c) proporcionará información a los interesados en unirse a la tele-conferencia mensual de la FAA sobre presentación del plan de vuelo. La FAA solicitará que las personas interesadas simplemente proporcionen un nombre y dirección electrónica, y entonces la FAA enviará el aviso sobre la reunión, cancelaciones, material de presentación, etc. vía correo electrónico.
- d) coordinará con los Estados/Territorios relacionados con las FIR de Estados Unidos; la OACI será informada, cuando sea posible, de las fechas de pruebas correspondientes con los Estados relacionados NAM/CAR una vez que los sistemas de la FAA estén modernizados.
- e) para asistir con el diálogo de los aspectos técnicos de la implementación, la FAA enviará a la OACI una descripción de asuntos técnicos junto con discusiones logradas con otras regiones. Los Estados de las Regiones NAM/CAR habrán de discutir y publicar decisiones regionales sobre estas cuestiones. A ser coordinado con el Proyecto C3 – entrega de ambigüedades y clarificaciones a la Enmienda 1.

— B5 —

10. La FAA de Estados Unidos informó de algunas actualizaciones potenciales a los Procedimientos Suplementarios Regionales debido a la implementación de NFPL; OACI sugirió seguir el procedimiento regional correspondiente a través de la OACI para realizar estas actualizaciones.
11. COCESNA presentó una muestra de AIC sobre la implementación del NFPL. Los Estados acordaron que esta muestra podría ser utilizada como referencia para los Estados.
12. Los Estados actualizaron la lista de puntos de contacto, que será publicada en la página web de la Oficina Regional NACC de la OACI.
13. Se insta a los Estados a usar y aprovechar el sitio web FITS de la OACI.

#### **Cuestiones de implementación del NFPL**

14. Con respecto al tamaño del ítem 10b, se informó a los participantes que Indra había asignado 20 caracteres y Thales 25 caracteres a este campo (sigue las guías de la OACI).
15. En cuanto al ítem 10a, su tamaño máximo necesita definirse y concordarse. Thales informó haber asignado 50 caracteres a este ítem. La Sede de la OACI contactará a la IATA sobre sus sugerencias y consejos. Un Estado ha establecido 69 caracteres como tamaño para el campo 10.
16. Se expresó preocupación sobre el formulario FPL y la división del campo podría aplicar a RPL, también se sugirió que la Sede de la OACI considerase eliminar “/” del formulario y considerase añadir una nota a pie de página utilizando “\*”.
17. El uso de ALT aeródromo es de uso forzoso.
18. Sobre el procesamiento del nuevo formulario, la validación referenciada de los ítems 10 y 18 necesita ser concordada.
19. Con respecto al orden del indicador en el ítem 18: algunos Estados sólo aceptarán indicadores en el orden especificado por la Enmienda 1, algunos Estados aceptarán cualquier orden, algunos Estados realinearán el orden para cumplir con la Enmienda 1 cuando coordinen mensajes FPL, algunos Estados rechazarán cualquier indicador desconocido en el ítem 18 y algunos Estados colocarán cualquier indicador desconocido en RMK/.
20. Con respecto a la fecha de vuelo (DOF); la OACI aclaró que se utilizará 0 para el día actual si no hay DOF en FPL, pero proporcionará mayores guías sobre cómo utilizar este ítem en mensajes salientes de coordinación si el DOF ha transcurrido.
21. Otros detalles en la implementación: Aplicarán derechos adquiridos con el tiempo RVR y RFP para Europa y como se especificó en la enmienda, los usuarios deben asumir que el uso de la letra S implica que no hay ADF.

**Actividades del Proyecto C3**

22. Se actualizó la membresía y programa de trabajo del Proyecto C3 y se presentó un nuevo plan de acción para lograr los elementos meta que se deben entregar.
23. El Proyecto C3 proporcionará a la OACI una lista de ambigüedades/aclaraciones necesarias así como soluciones propuestas relacionadas con la Enmienda a más tardar el 7 de octubre de 2011.
24. El Proyecto C3 y México informaron sobre las actividades y fechas de prueba, que se detallan en la Presentación D3-3.

**Actividades de Coordinación y Preparación de Pruebas Off-line**

25. Con base en la Conclusión NACC/WG 3/2 - *Pruebas Preliminares off-line del Nuevo Formulario FPL*, México, República Dominicana, COCESNA y Aeroméxico se reunieron para preparar y coordinar las actividades para estas pruebas.
26. Los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales deberían dar seguimiento a las conclusiones/recomendaciones resultantes de este taller de actualización de la implementación bajo los programas de trabajo de los correspondientes Grupos de Trabajo NAM/CAR, y también serán reportadas al Programa Automatización y Comprensión Situacional del GREPECAS para futura planificación e implementación regionales.

**Estado de Implementación de la Región**

27. Los Estados actualizaron la Tabla de Evaluación del Impacto del Sistema y el plan de acción consolidado. La OACI publicará estas actualizaciones en la página web de la Oficina Regional NACC de la OACI. Las principales preocupaciones fueron:
  - i. Falta de instrucción dentro de los Estados
  - ii. Publicación faltante que informe a los usuarios y partes interesadas sobre el plan del Estado sobre implementación NFPL
  - iii. Urgente necesidad de evaluación de la seguridad operacional en cuanto a los cambios y actualizaciones
  - iv. Necesidad de solicitar a los proveedores cumplir con las fechas críticas de la implementación.

— B7 —

**OACI**

28. La OACI hizo hincapié que los Estados deberían reforzar las acciones, acuerdo y apoyo para mitigar y resolver la pérdida y duplicación de datos del plan de vuelo, lo que constituye un problema grave dentro de las Regiones NAM y CAR.

29. La OACI actualizó algunas opciones y consideraciones sobre financiamiento de las actividades/proyecto para esta implementación, dado que algunos Estados tienen problemas para encontrar financiamiento para el proyecto.

30. Con respecto al Equipo de Apoyo Estratégico de la OACI, los Estados pueden solicitar apoyo específico de este equipo directamente a la Oficina Regional de la OACI, a través de su DGCA o el Jefe Ejecutivo de ANSP. Los términos del apoyo están disponibles en el sitio web de la Oficina regional y el costo financiero a los Estados se basa en recuperación de costo y está limitada a no más de una semana.

31. La OACI, según se requiera, asiste a los Estados en la elaboración de planes de acción y programas de instrucción para la implementación del nuevo Plan de Vuelo.

-----

## APÉNDICE C

### RESEÑA DE LAS PRUEBAS PRELIMINARES OFF-LINE

- a. Las pruebas realizadas el 28 de Noviembre del 2011, permitieron identificar varios faltantes en la coordinación de estas pruebas y de la necesidad de varios acuerdos a nivel de los medios a utilizar y la secuencia apropiada de los mensajes.
- b. Las pruebas del 17 de enero se realizaron de forma satisfactoria con algunos ajustes de direcciones (Mazatlán a Mexico). COCESNA y SENEAM enviaron sus resultados y AEROMEXICO faltó de enviarlos.
- c. Se confirmó que COCESNA y SENEAM emplearon en las pruebas las plantillas FPL implementadas en sus terminales AFTN. SENEAM hizo uso de la maqueta de pruebas EUROCAT X, probando la validez de los mensajes por parte del FDP, sin embargo no se pudo probar las funcionalidades de procesamiento del FDP en cuanto a la activación, presentación, estimación y demás funciones relativas a los nuevos datos del FPL.
- d. Se observó que una de las incompatibilidades al nuevo FPL era la aplicación del orden/secuencia específica a los designadores del campo 18. El orden es un requisito del NFPL y por ello los sistemas deberán enviar estos datos en la secuencia/orden requerido.

#### Acciones a seguir:

- e. Se coincidió que para las siguientes pruebas se requerirá un conjunto de mensajes más reales a las rutas, tiempos y escenario regional, que se formulen específicamente para cubrir las diferentes variantes y capacidades requeridas en el NFPL. De igual forma se probaría con las direcciones más adecuadas al escenario operativo: Mexico con su configuración como Mérida ACC e involucrar a los demás ATS adyacentes (Cuba y República Dominicana) así como usuarios como las líneas aéreas.
- f. La Coordinadora del Proyecto C3 del GREPECAS, Mayda Avila, recalcó que el Proyecto C3 tiene designado el entregable de una propuesta o guía de pruebas para el NFPL, el cual contendrá un conjunto de mensajes de pruebas, por lo cual se acordó encaminar los trabajos al Proyecto C3.
- g. Se estimó que las siguientes pruebas se darán a mediados de abril al tenerse la guía y los mensajes provistos por el Proyecto C3.
- h. La OACI presentará estos resultados de las pruebas offline en las reuniones de los Grupos de trabajo (WGs) y en el taller/reunión sobre NFPL.
- i. Los miembros del C3 enviarán sus propuestas de mensajes a la coordinadora del proyecto C3 a más tardar el 23 de febrero, para su consolidación en el entregable de la Guía de pruebas a presentarse en el próximo Taller/reunión del NFPL de marzo 2012.
- j. La OACI que invite a los usuarios de líneas aéreas a la realización de estas pruebas, según los tiempos que se acuerden para las pruebas de abril.