

1.2 Como resultado de los análisis realizados por el grupo de monitoreo de FPL de la NACC así como de IATA, las siguientes causas fueron identificadas como causa raíz del problema:

- 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.
- Vía formato impresos en papel
- Vía Formatos en WEB
- Vía AFTN/AMHS solo para unidades ARO/AIS del aeródromo de origen
- Vía AFTN/AMHS para todas las unidades ATS involucradas
- 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.

2. Discusión

2.1 Durante la última reunión del NACCWG5, una muy productiva discusión fue llevada a cabo por los participantes, acordando que los diferentes esfuerzos realizados fueron disipados debido a las diferentes posibles causas de errores, que pueden ser efectivos en algunos casos pero no en otros donde los ANSPs tienen diferentes procedimientos aplicables a lo largo de la región.

2.2 Por esta razón, la decisión NACC/WG/5/4 fue:

PROCEDIMIENTO PARA LA EMISIÓN HOMOGÉNEA DE PLANES DE VUELO

Que, con el fin de reducir las causas de errores en planes de vuelo, el Grupo de Tarea AIDC desarrolle un procedimiento para la emisión homogénea de planes de vuelo aplicables para las Regiones NAM/CAR con el objetivo de incluirlo posiblemente en el Doc 7030 - Procedimientos suplementarios regionales de la OACI, a más tardar el 31 de octubre de 2017

2.3 En ese sentido, IATA expresa su total apoyo a esta iniciativa y alienta a los estados/ANSPs a seguir otros ejemplos vivos incluyendo las mejores prácticas aplicadas en USA, Canadá entre otros, quienes delegan la responsabilidad de originar FPLs (y sus respectivos mensajes de actualización), de acuerdo a lo establecido en el PANS ATM Doc4444, 11.2.1.1.1 y en el apéndice 2 (2.1) del mismo documento de la OACI, con la finalidad de tener una sola fuente de origen de información así como un solo procedimiento, de tal manera que cualquier mitigación pueda tener el mismo efecto para todos los estados.

2.4 Bajo el mismo espíritu de armonización, de igual manera alentamos a los estados a incluir dentro de la actualización al Doc7030 de la OACI, 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.

3. Acciones sugeridas

3.1 Se invita a la reunión a:

- a) Tomar nota de la información contenida en esta nota de estudio;
- b) Apoyar la revisión propuesta al Doc.7030 de la OACI incluyendo la armonización del procedimientos para:
 - i. Delegación para 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.