



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 Plan Regional NAM/CAR de Implementación de la Navegación Aérea Basado en la Performance (NAM/CAR RPBANIP) en Centroamérica y el Caribe Central:

- **Reportes de Planes Nacionales AIM, AGA, ATM, CNS y MET**

### REPORTES DE PLANES NACIONALES

(Presentada por Cuba)

#### RESUMEN

La presente Nota de Estudio hace referencia a las incongruencias y las dificultades para la implementación del Nuevo formulario de plan de vuelo, conforme a la Enmienda 1 de los Procedimientos para los servicios de navegación aérea- Gestión del tránsito aéreo, 15va. edición (PANS-ATM, Doc.4444).

#### Referencias:

- Procedimientos para los servicios de navegación aérea Gestión del tránsito aéreo (PANS-ATM Doc.4444)
- Manual Aeronáutico Cubano (MAC) de Gestión del Tránsito Aéreo (ATM).
- AN 13/2.1-09/9 Directrices para la incorporación del plan de vuelo conforme a la Enmienda 1 de los Procedimientos para los servicios de navegación aérea- Gestión del tránsito aéreo, 15 edición (PANS-ATM, Doc.4444).
- AN 13/2.1-08/50 Aprobación de la Enmienda 1 a los PANS-ATM.

<b>Objetivos Estratégicos</b>	<i>Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos A y C.</i>
-------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------

## 1. Introducción

1.1 La comunicación a los Estados AN 13/2.1-08/50 se publicó en junio del 2008 enmendando la 15va edición del PANS-ATM, Doc. 4444. A partir de ese momento el Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba (IACC) comenzó a adoptar las medidas pertinentes para garantizar el cumplimiento de tal objetivo. La adopción en el GREPECAS/15 de la Conclusión 15/35, la AN 13/2.1-09/9 Las Directrices para la incorporación del plan de vuelo conforme a la Enmienda 1, así como otros documentos fueron utilizados como guías para la ejecución del trabajo.

1.2 Luego de un riguroso estudio y análisis por la autoridad aeronáutica y por el prestador de servicios de navegación aérea, se elaboró un plan de acción para la implementación del nuevo formulario, donde se plasmaron las estrategias a seguir, así como las actividades vinculadas para la implementación de acuerdo a las etapas previstas en el Plan Regional, lo que posibilitará estar concluyendo para la fecha programada, en noviembre 15 del 2012.

## **2. Discusión.**

2.1 Durante los análisis y estudios realizados por el grupo de trabajo del Nuevo Formulario de Plan de Vuelo en el IACC se detectó que existían determinadas cuestiones que resultaban incongruentes en el texto de la Enmienda y dificultaban el proceso de implementación y específicamente, aquellas actividades relacionadas con la elaboración de nuestro sistema automatizado. Estas cuestiones se trataron en el Taller de seguimiento a la implementación, efectuado en C. México en el mes de septiembre del 2011 y en esa misma fecha el grupo C-3 en una de sus sesiones de trabajo, acordó presentar para el 17 del mes de octubre del 2011 un documento en el que se recogieran aquellos aspectos que los Estados de la región estuvieran considerando como incongruentes, para enviarlos a la Oficina Regional NACC y a la sede de la OACI en Montreal, actividad cumplida en el plazo acordado. Hasta la fecha no se han obtenido comentarios.

2.2 A continuación se mencionan algunas cuestiones presentadas en una Nota del experto de Cuba asistente a la reunión del Grupo C-3 sobre las que existen dudas para la implementación:

- a) Definir, no sólo en la región sino globalmente, la cantidad de caracteres en el campo 18. Consideramos que el hecho de que se llegue a un acuerdo regional por los estados del área no resulta suficiente, debido a que cuando el vuelo se realice fuera de ella pudiera existir pérdida de la información contenida en el mismo.
- b) Definir el manejo de la cantidad de caracteres en el campo 10, cuando aún la cantidad de caracteres se corresponda a la que se debe incluir en el mismo, pueda provocar que su contenido salte a la línea siguiente, donde se encuentran recogida la información de otros campos.
- c) El tiempo de antelación para la presentación del plan de vuelo correspondiente a 120 horas, resulta un tiempo excesivo, pudiendo provocar que la gestión de los sistemas sea insuficiente debido al manejo de gran volumen de información.

## **3. Acción sugerida**

3.1 Se invita a la reunión a:

- a) tomar nota del contenido de la presente nota de estudio,
- b) solicitar a la Oficina Regional NACC de la OACI que tome nota de las consideraciones expresadas en 2.2 para ser esclarecidas en la próxima Reunión/Taller de Seguimiento para la implementación del nuevo Formulario del Plan de Vuelo de la OACI para las regiones NAM/CAR