



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE ESTUDIO

ANI/WG/5 — NE/13
23/05/19

**Quinta Reunión del Grupo de Trabajo sobre implementación de Navegación Aérea para las
Regiones NAM/CAR (ANI/WG/5)**

Ciudad de México, México, del 27 al 31 de mayo de 2019

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

**Revisión y seguimiento a las Conclusiones/Decisiones válidas de las Reuniones
ANI/WG/04, NACC/WG/05 y GREPECAS/18**

**2.1 Seguimiento y evaluación de desempeño y monitoreo del Plan
Regional NAM/CAR de Implementación de Navegación Aérea Basado
en la Performance (RPBANIP)**

**2.1.1 Informes de avance de los Grupos de Tarea del ANI/WG.
Estado de Implementación de los Estados**

INFORME DEL AVANCE DEL GRUPO DE TAREA AIDC

(Presentada por el Relator del Grupo de Tarea AIDC)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta Nota de estudio es una actualización de las actividades del Grupo de tarea desde la última reunión del ANI/WG. Describirá la implementación que se ha realizado, así como los problemas y retos que ha confrontado el Grupo de tarea, y decisiones y conclusiones de la última reunión del Grupo de Tarea.

Acción:	Las acciones sugeridas se presentan en la Sección 4.
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Informe Final de la Reunión de seguimiento NAM/CAR sobre la implementación de Comunicaciones de Datos entre Instalaciones de Servicios de Tránsito Aéreo (AIDC) y del Documento de control de interfaz (ICD) para Norteamérica (NAM).

1. Introducción

1.1 En la 5ª edición del Plan Mundial de Navegación Aérea, el AIDC se señaló como un primer paso para las mejoras en FF-ICE, ATFM y CDM. Esto puso la implementación del AIDC como una clara prioridad. Además, el AIDC se identificó por el GTE como un factor que contribuía en la reducción de LHDs, reforzando el incentivo de poner en operación las interfaces del AIDC entre las FIRs.

1.2 Como un tema relacionado, la precisión de los planes de vuelo han tenido un impacto directo en la operación exitosa del AIDC, requiriendo un acercamiento sistémico para mitigar este largo problema.

1.3 El Grupo de tarea AIDC y el Grupo de monitoreo Ad hoc FPL han estado dedicados en facilitar y dar seguimiento a la implementación del AIDC y al problema de errores en los planes de vuelo en las regiones NAM/CAR. Esta Nota de estudio revisa las últimas actividades en este esfuerzo.

2. Actividades realizadas

2.1 Avances durante el periodo de implementación del AIDC. Muchos Estados han estado trabajando en las actualizaciones de sistemas para la implementación del AIDC, algunos programados a iniciar pruebas en este año.

2.2 A la fecha de este informe, es estado de la implementación se resume de la siguiente forma:

Estado de la interface	Número de Interfaces
Implementación	3
No planeadas	2
Operacionales	39
Planeadas	14
En prueba	12
Resultado Total	70

2.3 Hay 39 interfaces operacionales que incluyen 8 Estados/Organizaciones internacionales (Canadá, Cuba, El Salvador, Estados Unidos, Guatemala, México, Nicaragua y COCESNA). La mayoría de las interfaces planeadas son de Estados que tienen otra interface en un nivel más avanzado, ya sea operacional, en implementación o en prueba. Bahamas y Curazao tienen interfaces en estado de planeación; sin embargo sus sistemas tienen la capacidad de iniciar las pruebas. Se espera que muchas interfaces sean operacionales este año.

2.4 Avances en la corrección de errores en los planes de vuelo. El Grupo de monitoreo FPL ha ideado un procedimiento regional para el procesamiento de planes de vuelo, además del material que sirve como orientación. La participación de las aerolíneas en las últimas reuniones del Grupo Ad hoc ha sido fundamental en el entendimiento de los detalles de este problema y en los acuerdos sobre las acciones de mitigación.

2.5 Una recolección de información se realizó en la semana del 18 al 24 de marzo de 2019. Los resultados pueden consultarse en la Presentación 5 de la Reunión AIDC (<https://bit.ly/2EqsePB>). En general ha existido pocos cambios en el porcentaje total de errores en los planes de vuelo, con 84% de planes de vuelo correctos contra 16% con error.

2.6 Se realizó una teleconferencia para discutir los resultados, y como resultado se produjeron muchas acciones. Una de estas fue un cuestionario solicitando información sobre la implementación de medidas de mitigación y sobre el procedimiento del plan regional de vuelo.

2.7 El Grupo de tarea AIDC realizó una reunión del 8 al 11 de abril de 2019. Durante la reunión algunos puntos fueron traídos a la atención como temas y retos importantes:

- a) Participación de los Estados en las actividades
- b) Mejor coordinación para las teleconferencias
- c) Uso de métricas para medir el desempeño del AIDC

2.8 También se produjeron diversas metas:

- a) Alineación con las metas regionales
- b) Implementación a corto plazo del AIDC en el caso de aquellos Estados con avances en este proceso
- c) La mejor estimación posible para las implementaciones AIDC pendientes.

3. Decisiones y conclusiones propuestas

3.1 Las decisiones y conclusiones propuestas por la reunión son las siguientes:

- a) Perfil técnico/operativo de capacitación para el uso del AIDC
- b) Propuesta de un acuerdo regional para 6 caracteres en los nombres SID y STAR
- c) Exponer el problema de la falta de disponibilidad de los datos de desempeño de los tipos de aeronaves para actualizar sus bases de datos de los sistemas ATC
- d) Mecanismos para actualizar las bases de datos de los sistemas ATC
- e) Registro de funcionalidades de los sistemas de tratamiento de planes de vuelo
- f) Casos de diferencias en la interpretación de los documentos de la OACI en el procesamiento de planes de vuelo

3.2 Los detalles de estas conclusiones y decisiones pueden ser encontradas en el **Apéndice** a esta Nota de estudio.

4. Acciones sugeridas

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Considerar las decisiones y conclusiones propuestas presentadas en el Apéndice a esta nota; y
- b) Tomar las acciones que se consideren necesarias para apoyar los propósitos y términos de referencia del Grupo de tarea.

APÉNDICE
DECISIONES Y CONCLUSIONES DE LA REUNIÓN AIDC/NAM/ICD

DECISIÓN	
AIDC/NAM/ICD/D/01	PERFIL DE ENTRENAMIENTO TÉCNICO/OPERATIVO PARA EL USO DEL AIDC
Qué: Que, para atender la necesidad de que el personal técnico y operativo que participa en la implementación de los protocolos automatizados cuente con el conocimiento adecuado para liderar de mejor manera su implementación y puesta en operación, Cuba y COCESNA desarrollen el perfil de entrenamiento que abarque esta temática.	Impacto esperado: <input type="checkbox"/> Político / Global <input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional <input type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional
Por qué: Tendrá un impacto positivo en las futuras implementaciones. Apoyará a la región para que los Estados que están trabajando en la implementación de estos protocolos puedan aprender de la experiencia de otros Estados.	
Cuándo: 30 agosto del 2019	Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada
Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otros:	Cuba y COCESNA

DECISIÓN	
AIDC/NAM/ICD/D/02	PROPONER ACUERDO REGIONAL PARA 6 CARACTERES EN LOS NOMBRES DE SID Y STAR.
Qué: Proponer un acuerdo regional para que los Estados de la región NAM/CAR apliquen 6 caracteres para los designadores de SID y STAR; el Grupo de Tarea AIDC elaborará esta propuesta, coordinando con el grupo de tarea de AIM para opinión y comentarios, para su presentación a la reunión ANI/WG.	Impacto esperado: <input type="checkbox"/> Político / Global <input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional <input type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional
Por qué: Porque por limitaciones de la aviónica los operadores de líneas aéreas no pueden utilizar designadores de SID y STAR de más de 6 caracteres, y por tanto causa conflictos con las bases de datos de los Estados, quienes utilizan 7 caracteres para los mismos así mismo facilitar la configuración de las bases de datos de los Sistemas ATC, homologando solo un nombre para cada procedimiento.	
Cuándo: Reunión ANI/WG/XX - mayo del 2019	Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada
Quién: <input type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> OACI <input checked="" type="checkbox"/> Otros:	Grupo de Tarea AIDC

DECISIÓN	
AIDC/NAM/ICD/D/03	EXPONER LA PROBLEMÁTICA DE LA FALTA DE DISPONIBILIDAD DE LOS DATOS DE DESEMPEÑO DE LOS TIPOS DE AERONAVES PARA SU ACTUALIZACIÓN EN LAS BASES DE DATOS DE LOS SISTEMAS ATC
Qué: <p>A fin de que los Estados tengan a su disposición los datos de desempeño de los tipos de aeronaves y que éstos se mantengan actualizados en las bases de datos de sus sistemas, Cuba, Estados Unidos y COCESNA elaboren una nota de estudio que explique los riesgos que produce esta situación y que proponga soluciones a la misma, a presentar en la reunión ANI/WG/xx para su eventual presentación por algún estado en la próxima asamblea de la OACI.</p>	Impacto esperado: <input type="checkbox"/> Político / Global <input type="checkbox"/> Inter-regional <input type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental <input type="checkbox"/> Técnico/Operacional
Por qué: <p>Porque la falta de datos actualizados del desempeño de las aeronaves representa un riesgo a la seguridad operacional, dado que los sistemas no pueden proyectar las trayectorias de las aeronaves de manera precisa sin estos datos.</p>	
Cuándo: 24 de mayo de 2019	Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada
Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otros:	Cuba, Estados Unidos y COCESNA

PROYECTO DE CONCLUSIÓN	
AIDC/NAM/ICD/C/01	MECANISMOS PARA ACTUALIZAR BASES DE DATOS DE SISTEMAS ATC
Qué: <p>Que los Estados aseguren a corto plazo la revisión de sus bases de datos ATC y la actualización de la información de los diferentes elementos con el objetivo de contar con la última información vigente y asegurar la homogeneidad de información en los diferentes centros de control.</p>	Impacto esperado: <input type="checkbox"/> Político / Global <input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional <input type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional
Por qué: <p>La falta de una correcta actualización de la información de los datos de los centros de control provoca fallas en la automatización, disminuyendo la seguridad operacional.</p>	
Cuándo: A más tardar diciembre 2019.	Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada
Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otros:	

PROYECTO DE CONCLUSION AIDC/NAM/ICD/C/02		LEVANTAMIENTO DE LAS FUNCIONALIDADES DE LOS SISTEMAS DE TRATAMIENTO DE PLANES DE VUELO	
Qué: Que los Estados reporten al relator del grupo de tarea AIDC cuáles funcionalidades tienen sus sistemas de tratamiento de planes de vuelo, qué funciones poseen, cómo opera el proceso de tratamiento de los parámetros del nuevo formato de plan en su centro a fin de identificar incompatibilidades de operación y debilidades en la estandarización de las coordinaciones. El relator del Grupo realizará un análisis de la información proporcionada.		Impacto esperado: <input type="checkbox"/> Político / Global <input type="checkbox"/> Inter-regional <input type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional	
Por qué: La diferencia con que los sistemas procesan y validan los datos de plan de vuelo puede producir rechazos de los mismos, produciendo situaciones de riesgo a la seguridad operacional.			
Cuándo: Levantamiento de la información a más tardar 30 de Noviembre del 2019; Presentación del análisis a más tardar 10 de enero 2020.		Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada	
Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otros:			

PROYECTO D CONCLUSION AIDC/NAM/ICD/C/03		CASOS DE DIFERENCIAS EN LA INTERPRETACIÓN DE LOS DOCUMENTOS OACI PARA EL TRATAMIENTO DE PLANES DE VUELO	
Qué: Que los Estados consulten al grupo de tarea AIM los casos en que la interpretación de los documentos de la OACI relacionados con planes de vuelo que no sean suficientemente explícitos y claros para solventar problemas de procesamiento de planes de vuelo.		Impacto esperado: <input type="checkbox"/> Político / Global <input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional <input type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional	
Por qué: Existen errores en planes de vuelo producidos porque los sistemas los procesan de diferente manera, basados en interpretaciones de los documentos de la OACI, y por tanto requiere aclaración.			
Cuándo: noviembre 2019		Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada	
Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otros:			