



**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

Análisis de la disponibilidad y de los errores de los planes de vuelo en las Regiones NAM/CAR/SAM

**SEGUIMIENTO DE LAS ACCIONES PARA MITIGAR LOS ERRORES Y LA
DUPLICIDAD/MULTIPLICIDAD DE PLANES DE VUELO EN LA REGIÓN NAM/CAR**

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN	
<p>Esta nota de estudio presenta información sobre las acciones llevadas a cabo en la Región NAM/CAR para dar seguimiento a las actividades pactadas entre los Estados de la Región con el objetivo de obtener acuerdo para mitigar los errores y duplicidad de planes de vuelo.</p>	
REFERENCIAS	
<ul style="list-style-type: none">• Informe de la Quinta Reunión del Grupo de Trabajo para Norte America, Centro América y el Caribe• NACC/WG/5, (Puerto España, Trinidad y Tobago del 22 al 26 de mayo de 2017), Informe de la Primera Reunión de Gestión de información aeronáutica (AIM), gestión de errores del plan de vuelo (FPL) y servicios de tráfico aéreo Comunicación de datos entre instalaciones (AIDC) (AIM/FPL/AIDC/1), (Tegucigalpa, Honduras, 30 de octubre al 03 de noviembre, 2017)• Resumen de teleconferencias de seguimiento de implantación AIDC (noviembre del 2017 a febrero del 2018)• Análisis estadístico realizado por el Grupo de Trabajo AIDC de la región NAM/CAR	
Objetivos estratégicos de la OACI:	<i>A – Seguridad operacional C – Capacidad y eficiencia de la navegación aérea</i>

1. Introducción

1.1 La región NAM/CAR a través de la información de seguimiento a la implementación del AIDC y de las lecciones aprendidas de las implementaciones realizadas por los Estados en esta Región, identificó que los planes de vuelo presentan muchas inconsistencias y errores que en los Estados que tienen implementados el AIDC es un problema de seguridad operacional debido a que los planes de vuelo son la fuente primaria para que el proceso de automatización se realice.

2. Análisis

2.1 Se ha identificado que los problemas de errores en la automatización y gestión de planes de vuelo no solamente está asociado a los errores propios de la información de plan de vuelo, sino a otros factores como incumplimiento de la normativa OACI relacionado al plan de vuelo (Documento 4444), inconsistencia en la información de las bases de datos (incluidos nombres de procedimientos, fijos, aerovías, información de las aeronaves), entre otros.

2.2 En el caso de las bases de datos de los centros de control ATC, se ha encontrado debilidad en la gestión correcta del plan de vuelo debido a que las bases de datos de los sistemas no están actualizados, por lo que la información base para gestión de la información difiere de la información que se está recibiendo de un centro de control adyacente y de una línea aérea.

2.3 Se ha identificado inconsistencia de la información en las diferentes casillas del formato de plan de vuelo listando como los más importantes, identificándose fallas o falta de información en las casillas 10 y 18 como principal deficiencia.

Campo 10a	campo 18					
R	A1	B6	L1	S2	T1	T2
RD	B3	C3	D3	O3		
RG	B2	C2	D2	O2	S1	
RI	B5					
RDI	C4	D4	O4			
RDO	B4					
RDS	B4					
RGDI	C1	D1	O1			
RGDIO	B1					
RGDIS	B1					

Ejemplo: muchos centros de gestión de planes de vuelo tienen debilidades en la gestión de la capacidad PBN, ligada al campo 10 y 18 del plan de vuelo.

2.4 Se ha trabajado arduamente a través del Grupo de Trabajo AIDC/Ad hoc con los planes de vuelo con errores en la región y se ha alcanzado minimizar la duplicidad de planes de vuelo con errores. Este trabajo se ha realizado conjuntamente con IATA y algunas de las líneas aéreas.

2.5 Actualmente cuando la información del plan de vuelo es la materia prima para que los mensajes automatizados se gestionen de forma correcta, un error de plan de vuelo se ha convertido en una de las causas que disminuyen la seguridad operacional. El **Apéndice A** de esta nota de estudio presenta los campos que toman los mensajes automatizados de los planes de vuelo para gestionar la información e intercambiar mensajes entre centros de control.

2.6 Adicionalmente a los problemas anteriormente expuestos, el entrenamiento al personal juega un rol importante y es una herramienta importante para alcanzar los mecanismos de la seguridad de la información requeridos.

2.7 El Grupo de Trabajo AIDC NAM/CAR ha realizado una serie de muestreos estadísticos en los cuales categorizan los errores de plan de vuelo por tipo de error, por dirección de origen, logrando a través de esta información tomar decisiones regionales que permiten disminuir el porcentaje de ocurrencia del error.

2.8 IATA y las líneas aéreas se han sumado al esfuerzo realizado en la región NAM/CAR para contribuir en la toma de decisiones que permitan que las gestiones de plan de vuelo sean más eficiente y sobre todo más seguras.

2.9 La presente nota de estudio da pie a la información que compartirá el Grupo de Tareas AIDC/Ad-hoc de planes de vuelo erróneos, acorde a las tareas realizadas en la región, implementación de procedimientos y toma de decisiones a nivel regional que permitirán minimizar significativamente la problemática de errores de planes de vuelo.

3 Acciones sugeridas

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la información presente en esta nota de estudio;
- b) formar parte de la discusión y de la toma de decisiones con respecto a este tema;
- e
- c) integrar el plan de acción regional NAM/CAR/SAM que minimice la ocurrencia de errores de planes de vuelo.

APÉNDICE A

ASIA/PAC Core Messages

CORE	OPT	MESSAGE	MESSAGE ACRONYM	ICAO FIELDS											NON-ICAO FIELD	
				3	7	8	9	10	13	14	15	16	18	22		
X		Advance Boundary Information	ABI	X	X				X	X		X		X		
														X		
														8, 9, 10, 15, 18, Text		
X		Current Flight Plan	CPL	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			
X		Coordination Estimate	EST	X	X				X	X		X				
X		Coordination Cancellation	MAC	X	X				X			X		X		
														X		
	X	PreActivation	PAC	X	X				X	X		X		X		
														8,9,10,15,18		
X		Coordination	CDN	X	X				X			X		X		
														X		
														10,14,15,18, Text		
X		Acceptance	ACP	X	X				X			X				
X		Rejection	REJ	X	X				X			X				
	X	Track Update	TRU	X	X				X			X				X
X		Transfer of Control	TOC	X	X				X			X				
X		Assumption of Control	AOC	X	X				X			X				

CORE	OPT	MESSAGE	MESSAGE ACRONYM	ICAO FIELDS											NON-ICAO FIELD
				3	7	8	9	10	13	14	15	16	18	22	
X		Emergency	EMG	X	X								X		
X		Miscellaneous	MIS	X	X								X		
	X	Track Definition Message	TDM	X											X
X		Logical Acknowledgment Message	LAM	X											
X		Logical Rejection Message	LRM	X									X		
	X	Application Status Monitor	ASM	X											
	X	FANS Application Message	FAN	X	X				X			X			X
	X	FANS Completion Notification	FCN	X	X				X			X			X
	X	Surveillance ADS-C	ADS	X	X				X			X			X