



## ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

### COMISIÓN TÉCNICA

#### Cuestión 30 del Orden del Día:

#### Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Técnica

### PROYECTO DE PROCESAMIENTO CENTRALIZADO DE LOS PLANES DE VUELO

(Nota presentada por los Estados miembros de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación aérea COCESNA)<sup>2</sup>

#### RESUMEN

Esta nota contiene las acciones tomadas por los Estados miembros de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación aérea (COCESNA) para desarrollar el Proyecto de Procesamiento Centralizado de Planes de Vuelo con el objeto de lograr controles que incidan en la mejora de la seguridad operacional y eficiencia de los Servicios de Tránsito Aéreo a través de la disminución de errores en los planes de vuelo recibidos o transmitidos por CENAMER.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos de Seguridad operacional y Capacidad y eficiencia de la navegación aérea.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No Aplica
<i>Referencias:</i>	<i>Procedimientos para los servicios de navegación aérea (Doc 4444) — Gestión de Tránsito Aéreo</i>

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Para COCESNA es primordial garantizar la calidad de la información de los planes de vuelo de las aeronaves que aterrizan, despegan o sobrevuelan la FIR Centroamericana.

1.2 En la región se han registrado algunas diferencias significativas entre los datos de los planes de vuelo que llegan a CENAMER, al no coincidir, en algunos casos, la información enviada directamente por las aerolíneas o a través de sus Centros de Control Operacional y Despacho (CCOD) y la que suministran las oficinas ARO/AIS de los Estados Miembros.

1.3 Dichas incongruencias pueden incidir en la seguridad operacional y eficiencia del Servicio de Tránsito Aéreo.

## 2. INCIDENCIAS DETECTADAS EN LOS PLANES DE VUELO

2.1 Se han determinado las siguientes:

<sup>1</sup> Las versiones en Español e inglés fueron proporcionadas por COCESNA.

<sup>2</sup> Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua.

### 2.1.1 **Errores en el Llenado del Formato OACI de Plan de Vuelo**

- a) inconsistencia entre el campo 10a “Navegación” y el campo 18 “Información PBN”;
- b) problema con la descripción del equipamiento de la aeronave, campo 10a;
- c) pcon el llenado de la información adicional, campo 18;
- d) inconsistencia entre la velocidad, nivel y el tipo de aeronave;
- e) no declarar la capacidad RVSM;
- f) inconsistencia entre campo 7 y campo 18;
- g) bases de Datos desactualizadas en los Centros de Control, lo que a solicitud de las oficinas AIS se traduce en la necesidad de realizar cambios a los planes de vuelo enviados por las compañías.

### 2.1.2 **Omisión de Planes de Vuelo con Mensajes Normalizados**

La falta de utilización por parte de los operadores de AIS y aerolíneas de los mensajes normalizados ATS, provoca que, al existir cualquier cambio en el plan de vuelo, se envíe un nuevo plan de vuelo con información actualizada, omitiendo el uso de mensajes como CNL, DLA y CHG.

## 3. **ESCENARIO ACTUAL DE PROCEDIMIENTOS DE PLAN DE VUELO, SEGÚN EL ESTADO MIEMBRO**

3.1 Los Estados Miembros de COCESNA manejan sus planes de vuelo de la siguiente forma:

- a) Guatemala: Plan de vuelo presentado en físico y vía AFTN.
- b) Belice: Plan de vuelo presentado en físico
- c) El Salvador: Plan de vuelo presentado en electrónico
- d) Honduras: Plan de vuelo presentado en físico
- e) Nicaragua: Plan de vuelo presentado en físico
- f) Costa Rica: Plan de vuelo presentado en físico y la mayoría enviado por la aerolínea directamente a cada Centro de Control, incluyendo a la oficina AIS.

Por tanto, no existe uniformidad en la forma de envío de la información.

## 4. **BENEFICIOS DEL PROYECTO CENTRALIZADO**

4.1 A continuación, se detalla algunos beneficios para todos los actores que forman parte del proceso:

### 4.1.1 **Líneas aéreas (IATA)**

- a) Han expresado la necesidad de centralizar la gestión de plan de vuelo en la región para homologar el procedimiento de envío en toda la región centroamericana, así como la información que ingresan al plan de vuelo, esto permitiría agilizar la transmisión desde el área de despacho de vuelo, detección inmediata de errores y su corrección para un nuevo envío, evitando poner en riesgo la Seguridad Operacional.
- b) Minimiza las demoras en tierra por falta de un plan de vuelo generado a tiempo.
- c) Genera uniformidad en el envío de la información por parte de las aerolíneas a los Estados Miembros.

#### 4.1.2 Estados miembros del COCESNA

- a) Se agiliza la recopilación de datos a través de un nuevo concepto de recopilación.
- b) Rápida verificación de la estructura del plan de vuelo.
- c) Expedita identificación del error para corrección por parte del originador del plan de vuelo.
- d) Reducción del tiempo de proceso.
- e) Se evita retrasos en los vuelos.
- f) Al eliminar la transcripción de datos, se minimizan los errores.
- g) Estandarización en el formato de planes de vuelo.

#### 4.1.3 COCESNA

- a) Disminución en un 99% de errores generados en la recepción de los planes de vuelo.
- b) Reducción en la carga de trabajo del personal de CENAMER Radio en más de 90%.
- c) Disponibilidad total de los planes de vuelo.
- d) Sustancial incremento en la automatización AIDC/NAM (99%).
- e) Incremento de los índices de seguridad operacional al utilizar un lan de vuelo único.
- f) Inmediata obtención de datos de la aviación comercial, general y privada cuando no tengan una línea de crédito con COCESNA.
- g) Envío instantáneo de mensajería diversa.
- h) Aseguramiento de planes de vuelo sin errores para CENAMER y demás destinos.

### 5. EXPERIENCIA DE COCESNA

#### 5.1 Validador de Planes de Vuelo

- a) COCESNA desde el año 2016 desarrolló a través de la Gerencia de Tecnología Informática el software Validador de Planes de Vuelo, basada en la normativa de Plan de Vuelo del Documento 4444.
- b) A través de esta herramienta es posible enviar de forma automática mensajes de aceptación o de rechazo del plan de vuelo. Si el mensaje no es validado será reenviado a su originador indicando los motivos del rechazo, en caso de ser validado, un mensaje de acuse de recibo será enviado al originador.
- c) La validación es sintáctica y semántica de mensajes normalizados ATS (FPL, SPL, DLA, CHG, CNL y RQP) de conformidad con el nuevo formato de plan de vuelo. La validación se hace de manera automatizada a través de un listado configurable de reglas generales y por tipo de mensaje.

#### 5.2 Necesidad Operativa

- a) Reducir errores en la información de los planes de vuelo.
- b) Disminuir el tiempo de recopilación de datos utilizando nuevos conceptos de operación.
- c) Automatizar los procedimientos manuales reduciendo el tiempo de procesamiento.
- d) Disponer de un 100% de planes de vuelo, evitando su reenvío.
- e) Eliminar la corrección de errores por parte del controlador de tránsito aéreo.

## 6. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

6.1 COCESNA desde 1997 viene utilizando buena parte de su recurso humano en la detección y corrección de errores en los planes de vuelo para que el controlador de tránsito aéreo disponga de datos confiables.

6.2 También se ha detectado que en algunos casos los operadores AIS no conocen la normativa OACI sobre los planes de vuelo lo que genera que los errores no sean detectados y aunque el sistema informe el error no pueden ser corregidos y deben ser devueltos al emisor.

6.3 Los errores también se generan en las aerolíneas, pero debido a que algunas de ellas no disponen de despachadores de vuelo, el rechazo de un plan de vuelo en AIS retarda el tiempo de gestión y despacho creando presión en enviar el plan de vuelo con el error encontrado.

6.4 Se han detectado problemas lingüísticos en el personal AIS por el bajo nivel de inglés y considerando que en Centroamérica se utiliza el sistema denominado TOP SKY que utiliza el inglés como lenguaje de trabajo que en algunos casos se dificulta que el funcionario comprenda el error que ha determinado el sistema.

## 7. TAREAS POR REALIZAR

7.1 Suscripción de un acuerdo Multilateral entre los Estados Miembros y COCESNA para dar cumplimiento a lo establecido en los Apéndices 2 y 3 del documento OACI - 4444, "Gestión del Tráfico Aéreo", específicamente en lo referente al llenado del Plan de Vuelo.

7.2 Establecimiento de una unidad centralizada de recepción, validación, aceptación y distribución de los datos del plan de vuelo.

7.3 Elaboración de un manual de procedimientos operativos para el procesamiento y validación del plan de vuelo.

7.4 Desarrollo e integración de una plataforma tecnológica para el cumplimiento del marco normativo, procedimientos y validación del plan de vuelo, garantizando la prestación de servicios en todo momento.

7.5 Acelerar el proceso de recopilación de datos, en base a nuevos conceptos operacionales. Automatizar y estandarizar manuales de procedimientos para reducir el tiempo de procesamiento. Disponer un 100% de planes de vuelo sin errores.

## 8. ALCANCE DEL PROYECTO

8.1 Se ha definido que el acuerdo multilateral entre los miembros de COCESNA, se aplique solo a los vuelos que supere los F200 (veinte mil pies).

8.2 La centralización del envío, recepción, validación de la estructura del plan de vuelo se realice en el AIM ubicado en la sede COCESNA Tegucigalpa.

8.3 Para los vuelos que salen de Centroamérica el Estado de origen debe enviar el plan de vuelo a todos los Estados y dependencias que constan en dicho plan.

8.4 Se ha establecido que el Estado decida sobre cualquier impedimento local a la prestación de servicio de tránsito aéreo a una aeronave específica.

9. **CONCLUSIÓN**

9.1 Tomar en consideración la información de la presente nota.

9.2 Apoyar el procesamiento centralizado de planes de vuelo como medio de mitigación de los errores que se encuentran durante su tratamiento.

— FIN —