



**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

**Establecimiento de interfaces para sistemas automatizados ATM entre
dependencias ATS adyacentes**

**INQUIETUDES DE SEGURIDAD OPERACIONAL RESPECTO A PLANES DE VUELO INTERNACIONALES
MÚLTIPLES/DUPLICADOS**

(Presentada por Estados Unidos)

RESUMEN

El objeto de esta nota de estudio es: 1) informar a la Reunión de algunos asuntos e inquietudes de seguridad operacional que están causando los Planes de Vuelo OACI Múltiples/Duplicados a los proveedores de servicio ATS; 2) determinar la amplitud del problema en la Región y tomar nota de algunas posibles soluciones en colaboración para el corto plazo; y 3) solicitar la asistencia de la OACI con otros Estados para resolver este asunto.

Objetivo Estratégico: D- Eficiencia

1. Introducción

1.1 Los planes de vuelo internacional OACI Múltiples/Duplicados es un problema, mundial en su naturaleza y que afecta a muchas instalaciones fronterizas que manejan vuelos internacionales. Esto no es un asunto nuevo. Esta nota habla de un ejemplo de una instalación que maneja vuelos en las regiones del hemisferio Norte. El Centro de Control de Tránsito de Rutas Aéreas (ARTCC) de Miami y las ARTCC de la FAA han experimentado recientemente un gran aumento de Planes de Vuelo OACI múltiples/duplicados en sus respectivas bases de datos a un nivel en el cual está causando una inquietud de seguridad operacional. Han ocurrido varios incidentes ATS en las Regiones de Información de Vuelo (FIR) de Miami y/o Nueva York como resultado de aeronaves que cambian de curso y que se unen a rutas ATS no indicadas en el plan de vuelo como fue transmitido al ARTCC. Esta nota presenta información sobre las inquietudes de seguridad operacional, posibles causas y recomendaciones como resultado de la investigación de seguimiento a estos incidentes.

1.2 El número de planes de vuelo duplicados que entran en la FIR Miami desde Centro y Sudamérica ha alcanzado un punto en el que la carga de trabajo es excesiva y tiene un impacto en la seguridad operacional para toda la operación del sistema. Los planes de vuelo duplicados aumentan el riesgo de que los proveedores de servicio de tránsito aéreo tengan un plan de vuelo diferente del que tiene la aeronave en el Sistema de Gestión de Vuelos (FMS) y esto puede tener como repercusión un incidente.

1.3 Se identificó a los planes de vuelo múltiples/duplicados como una preocupación en 1994, mas no se elaboró ni implantó una solución aceptable para todos los explotadores y proveedores ATS/AIS. A continuación se presenta información aprendida:

- La OACI requiere que se presenten los planes de vuelo, pero no especifica quién debe presentar el plan de vuelo.
- Las normas de la OACI sobre presentación de planes de vuelo para cumplir con los requisitos de presentación se elaboraron para cumplir con los sistemas de procesamiento de vuelo operacional en cierta época y desde entonces no han cambiado.
- Los sistemas de procesamiento de vuelos automatizados para cada ATC/AIS están en diferentes niveles de automatización.
- Algunos Estados requieren que los explotadores presenten los Planes de Vuelo Repetitivos (RPL) cada seis meses como un permiso para operar dentro y fuera del Estado.
- Algunos Estados requieren que un despachador de vuelos local presente el plan de vuelo localmente en la oficina AIS.
- Puede ser que un plan de vuelo para un vuelo sea entregado por tres diferentes fuentes: 1) por plan de vuelo Repetitivo/RPL; 2) localmente en la Oficina AIS; y/o 3) desde los centros de despacho de los explotadores, lo que no incluye ningún plan de vuelo enmendado.

2. Discusión

2.1 La FAA ha consultado con las aerolíneas y IATA para identificar una posible solución. La mayoría, si no es que todas, de las posibilidades de solución han dado como resultado una contrarrespuesta negativa. Actualmente no existe una solución inmediata. Sin embargo, varios arreglos propuestos futuros son válidos y podrían explorarse más.

2.2 Soluciones Propuestas:

- Número de identificación único insertado en la sección “comentarios” del plan de vuelo. El número podría ser referenciado como la validez del plan de vuelo apropiado en el FDM de las aeronaves y plan de vuelo presentado. La sugerencia no fue aceptada por todas las partes debido a la complejidad de uso y rastreo.
- Información de la presentación europea del plan de vuelo utilizando el campo 18 del formato de presentación de la OACI. La sugerencia se discutió pero no se pudo aplicar a todos los diferentes escenarios que utiliza cada explotador.
- Dirección única cuando se presenta un plan de vuelo OACI para indicar si el plan de vuelo se recibió por parte del explotador o bien, fue el plan de vuelo localmente presentado. El punto principal fue tener un identificador de dirección único de las operaciones de la aerolínea para indicar el plan de vuelo presentado más exacto. De nuevo, esta sugerencia no se pudo aplicar a las diferentes operaciones de los usuarios.
- Que el piloto presente el plan de vuelo tal como lo recibe de Operaciones. El plan de vuelo presentado se ajustaría al FMS de las aeronaves para reducir los planes de vuelo presentados "duplicados". La sugerencia no se adoptó ya que el piloto no es un despachador con licencia, lo cual es un requisito para la presentación de planes de vuelo.

2.3 Asuntos AFTN y OACI conocidos

- Procesamiento AFTN: Se supone que el último plan de vuelo presentado debería ser el de mayor validez. Sin embargo, cuando el circuito AFTN está saturado, éste retrasará el procesamiento.

Cuando se finaliza el procesamiento, puede que el plan de vuelo no sea la última versión actualizada.

- Comparación entre planes de vuelos múltiples y duplicados: los planes de vuelo múltiples podrían ser presentados y aceptados en el sistema de automatización ya que un cambio a cualquier parte del plan de vuelo OACI presentado no constituye un "duplicado" exactamente. El término "duplicado" es inexacto en el sentido de que un plan de vuelo duplicado exacto se rechaza por parte de los sistemas de automatización de la FAA, pero un cambio leve al plan de vuelo se acepta como "duplicado", pero realmente es un plan de vuelo/s múltiple adicional.
- Uso y aplicación de identificadores de mensajes OACI: Los mensajes "FPL", "CPL", "CHG", "DLA" identifican el estado apropiado de presentación. Las discusiones indicaron que esos mensajes no se aplican adecuadamente.

2.4 Los siguientes rubros son acciones posibles para tomarse en el futuro como resultado de las discusiones de las llamadas de conferencia:

- IATA trabajará en un esquema "caso por caso" con las aerolíneas para resolver la presentación de planes de vuelo múltiples. Esto será un esfuerzo continuo para reducir el porcentaje de múltiples presentaciones teniendo en mente los requisitos de presentación tal como se establece a la aerolínea por ley y los "Estados".
- El asunto ha crecido desde ser un problema de planes de vuelo duplicados múltiples hasta convertirse en un problema de seguridad operacional. Los planes de vuelo múltiples con rutas múltiples tienen como resultado la determinación de cuál es la ruta correcta a ser procesada. La ruta errónea puede repercutir en un error operacional o incidente.
- Normas de OACI sobre presentación: Las normas creadas por la OACI en el pasado se elaboraron para adecuarse a la automatización existente en su momento. Con los avances tecnológicos, las normas actuales no toman en cuenta las capacidades tecnológicas de los usuarios. Al actualizar las normas para que se ajusten a las capacidades de los usuarios, se puede reducir los problemas de duplicación.
- Implementación de mensajería "CPL": Permitir el procesamiento "CPL" con instalaciones y servicios adyacentes reducirá los planes de vuelo duplicados ya que el plan de vuelo "CPL" será el plan de vuelo más exacto (movimiento activo) a ser procesado.

3. Conclusiones

3.1 Los planes de vuelo múltiples/duplicados son una inquietud de seguridad operacional que causa confusión y podría repercutir en un incidente ATS, AIRPROX, u otro evento mayor. El plan de vuelo en espera de ser procesado en las fajas de progreso de vuelo o sistemas automatizados (fajas electrónicas) puede ser incorrecto, proporcionando al controlador de tránsito aéreo un falso sentido de seguridad.

3.2 Este problema ha sido identificado por varias instalaciones de tránsito aéreo de la FAA como los ARTCC de Miami, Houston, San Juan, y Nueva York. El problema no es un caso aislado de las instalaciones de tránsito aéreo de la FAA de Estados Unidos, otras dependencias ATS en las Regiones CAR/SAM pueden estar experimentando los mismos problemas y el alcance del problema necesita determinarse.

3.3 Hay demasiadas fuentes (oficina de despacho de la aerolínea, oficina local de despacho, planes de vuelo repetitivos, etc.) donde se pueden entregar y/o enmendar los planes de vuelo. Por lo tanto, es importante limitar las fuentes y encontrar un método para determinar el último y más exacto plan de vuelo.

3.4 Los Estados en la Región pueden tener diferentes requisitos de presentación de plan de vuelo para aerolíneas que prestan servicio desde/hacia ese país. Estos requisitos pueden estar contribuyendo a los problemas de planes de vuelo múltiples/duplicados experimentados por los proveedores de servicio ATS.

3.5 Se necesita determinar la amplitud del problema y elaborar e implementar soluciones que pueden involucrar a los proveedores de servicios ATS, Estados, aerolíneas, IATA, y OACI.

4. **Recomendaciones**

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la información presentada en esta nota de estudio;
- b) solicitar la asistencia de la OACI para comunicar las inquietudes con los planes de vuelo múltiples/duplicados a las autoridades de aviación civil y proveedores de servicio ATS;
- c) determinar y encaminar el problema a la reunión OACI y grupo de trabajo existente apropiados que pueda encargarse del problema y encontrar soluciones posibles; y
- d) comunicar el problema y la inquietud potencial de seguridad operacional a futuras reuniones de OACI.