



Cuestión 5 del

Orden del Día:

Implantación operacional de nuevos sistemas automatizados ATM e integración de los existentes

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

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN	
Esta nota de estudio presenta información actualizada sobre las iniciativas realizadas por los Estados para mitigar los errores y la duplicidad/multiplicidad de los planes de vuelo en la Región SAM.	
Referencias:	
<ul style="list-style-type: none">- Informe de la Vigésima Segunda Reunión/Taller del Grupo de Implantación SAM (SAM/IG/22 - Lima, Perú, del 19 al 23 de noviembre de 2018)- Informe Reunión de Implantación del AIDC en las Regiones NAM/CAR/SAM (Lima, Perú, del 16 al 20 de abril de 2018)- Informe de la Tercera Reunión de implantación AIDC (AIDC/3 - Lima, Perú, del 24 al 26 de abril de 2017)- Informe de la Vigésima Reunión/Taller del Grupo de Implantación SAM (SAM/IG/20 - Lima, Perú, del 16-20 octubre 2017)	
Objetivos estratégicos de la OACI:	<i>A – Seguridad operacional</i> <i>C – Capacidad y eficiencia de la navegación aérea</i>

1. Introducción

1.1 Los errores y la duplicidad/multiplicidad de los planes de vuelos impiden el avance de los procesos de automatización y el perfecto establecimiento del AIDC entre los centros adyacentes de la Región.

1.2 En este sentido, los Estados de la Región SAM, están trabajando en diversas iniciativas para mitigar el problema.

2 Análisis

2.1 En seguida, son presentados los avances realizados con respecto a las acciones para mitigar los errores y la duplicidad/multiplicidad de los planes de vuelo, que fueron informadas por los Estados participantes de la última Reunión del Grupo de Implantación (SAM/IG/22):

Argentina

2.2 Se está procediendo a centralizar oficinas ARO con direcciones únicas para recepción de FPL en cada ACC de Argentina, lo cual debe completarse para fines de 2020, con el fin de adecuarse a la Conclusión SAM/IG/19-2 - Implantación de procedimiento para la mitigación de duplicidad/multiplicidad de planes de vuelos regulares comerciales. En la actualidad los FPL se envían solo a las Oficinas de Planes de Vuelo, ya sea de manera física o electrónica. Se están suscribiendo acuerdos con las aerolíneas para que presenten FPL de manera electrónica a las terminales ARO/AIS.

2.3 Se han trasladado a las oficinas ARO/AIS las posiciones de Reparaciones de Planes de Vuelo de los Sistemas ATM. El personal ARO/AIS es ahora el responsable de revisar y reparar los FPL. La posición FDP es ahora operada por personal ARO/AIS desde esas oficinas.

Bolivia

2.4 Los planes de vuelo en la actualidad se siguen presentando en formato físico (papel). Se tiene previsto implementar una facilidad para ingresar planes de vuelo on-line, vía internet, y vía una aplicación móvil para celular.

Brasil

2.5 Se ha iniciado a principios de 2018 la centralización de todos los planes de vuelo en el CGNA (Centro de Gerenciamiento da Navegación Aérea) a través del sistema SIGMA – Sistema Integrado de Gestión de Movimientos Aéreos, el cual proveerá de esta información a los sistemas automatizados de los ACC (Sagitario) y Torres de Control (TATIC). Esa implementación está planificada en 4 fases:

a) Fase 1: En ejecución

- Adopción de dirección única - SBRJZPX - a ser utilizado por el SIGMA;
- Adopción de código alfanumérico que posibilite identificar única y exclusivamente cada intención de vuelo;
- Sincronización de las bases de datos de los sistemas SIGMA y SAGITARIO; y
- Presentación de mensajes de retroalimentación para los usuarios, con el estado de sus intenciones de vuelo.

b) Fase 2: Jul/2019

- Interoperabilidad del SIGMA (GEA) con el sistema AIM-BR, para la actualización automática de su base de datos; y
- Disponer de informes estadísticos.

c) Fase 3: Dic/2019

- Unificación de las bases de datos de los sistemas SIGMA, SAGITARIO y TATIC; y
- Presentación de mensajes de retroalimentación para los usuarios, a partir de la grabación de los planes de vuelo en las bases de datos de los órganos ATC (APP, TWR).

d) Fase 4: Jul/2020

- Consolidación de los C-AIS; y
- Robustecimiento de los sistemas del CGNA, evolución de las redundancias y contingencias.

Chile

2.6 Ha tomado contacto con líneas aéreas para minimizar errores en la generación de planes de vuelo. Se está revisando la estructura de direccionamiento interno para evitar multiplicidad de planes de vuelo y se ha iniciado el estudio para la implementación del centro nacional para la recepción de los planes de vuelo.

Colombia

2.7 Se realizó reuniones con operadores aéreos (Avianca, LATAM, Spirit, Viva Colombia, Iberia) en el mes de octubre de 2017 sobre procedimientos para presentación de planes de vuelos en las Oficinas AIS internacionales y no directamente en los ACCs, con el fin de evitar duplicidad de planes de vuelo. Al respecto se han elaborado borradores para los MOU con dichas aerolíneas.

2.8 Para el período 2019 se tiene prevista la adquisición de un sistema automatizado IFPS para el procesamiento de FPL.

Ecuador

2.9 El 22 de febrero de 2018 se realizó una reunión con representantes de compañías de líneas aéreas para informarles sobre la adopción de una dirección única nacional para la recepción de los planes de vuelo. Al respecto, a finales del mes de noviembre de 2018 se firmará el acuerdo entre la compañía JETBLUE y la Dirección General de Aviación Civil del Ecuador para aceptar la presentación directa vía (AMHS) de los FPL desde su centro de despacho hacia los sistemas ATS. Se realizará un seguimiento de este procedimiento por un tiempo prudencial para asegurar su buen desempeño. Las demás compañías internacionales también podrán acogerse a este procedimiento.

Guyana

2.10 Se ha establecido una dirección AFTN centralizada para la recepción de FPL (SYCJZPZX para Planes de Vuelo, SYCJYNYX para NOTAM, y SYCJYMYX). Los Planes de Vuelo pueden ser presentados en formato electrónico y en físico (papel). Todos los FPL son recibidos por la oficina AID (SYCJZPZX).

Panamá

2.11 Se completó la actualización del sistema automatizado ATM del ACC Panamá, y se están actualizando las bases de datos del sistema ATC.

2.12 Aunque inicialmente Panamá decidió que las aerolíneas (principalmente Copa) dejen de enviar sus FPL directamente a los sistemas automatizados, y por el contrario, se presenten a través de la oficina ARO/AIS, actualmente se está analizando la posibilidad de retomar el camino para que las aerolíneas se encarguen de enviar los FPL directamente a la dirección del FDP, delegándoles esta responsabilidad. Se espera que con esto se logre mitigar los problemas de duplicidad/multiplicidad de FPL.

Paraguay

2.13 Continúa la recepción de planes de vuelos duplicados. Se realizó un instructivo operacional para el personal encargado de la reparación de FPL, en lo que respecta al tratamiento de los FPLs duplicados. Se tuvieron conversaciones con algunos despachadores de aerolíneas que operan en Paraguay, respecto al envío de los FPLs duplicados, sobre todo en lo que respecta a los vuelos que salen de aeropuertos del país en el cual se considera válido solamente los emitidos por las oficinas ARO, y estos informaron que comunicarían la situación a sus bases. Hasta el momento se continúa recibiendo FPLs duplicados. También existen problemas de falta de FPL en algunos casos, sobretodo en sobrevuelos.

Perú

2.14 Se implementó a través de la AIC/05-2017, reemplazada el 9 de agosto de 2018 por la AIC 09-2018 (básicamente actualización de datos de contacto), un procedimiento destinado a mitigar la duplicidad/multiplicidad de planes de vuelos regulares comerciales a través del envío directo de los FPL desde las aerolíneas a la dirección única SPIMZPZX (ARO), el cual se ha venido desarrollando con bastante éxito.

2.15 La Oficina ARO de Lima hace seguimiento a todos los planes de vuelo que ingresan al sistema automatizado ATM vía AMHS por la implementación de reportes electrónicos en las posiciones ARO, y así detectar las compañías aéreas que tienen errores y duplicidad en los planes de vuelo. Asimismo, realiza coordinaciones constantes con los encargados de operaciones de compañía de las sedes donde se originan los planes de vuelo.

2.16 En los meses de agosto a noviembre de 2018, se ha realizado la capacitación a nivel nacional de todo el personal relacionado con los procedimientos de recepción de FPL vía AMHS/AFTN.

2.17 Desde diciembre de 2017 hasta la fecha se han firmado Cartas de Acuerdo con 12 aerolíneas que realizan vuelos regulares internacionales, abarcando el 90% de estos FPL, y se ha dejado de trabajar con RPL. En el 2019 se espera continuar el procedimiento con las líneas aéreas que operan vuelos domésticos.

2.18 Se tiene previsto incorporar la capacidad de procesamiento de los mensajes ACK y REJ para los FPL a partir de febrero de 2019.

2.19 En el mes de octubre del 2018 se implementó un sistema de reporte de errores/duplicidad de los FPL en la oficina ARO del “Aeropuerto internacional Jorge Chávez”, cuya información permite obtener estadísticas de errores y elaborar medidas mitigadoras más completas y adecuadas.

2.20 El Estado Peruano implementará una Unidad de Tratamiento de Planes de Vuelo para toda la FIR con la finalidad de optimizar el AIDC y ATFM.

Venezuela

2.21 Tiene implantado en modo pre-operacional, un sistema automatizado centralizado de tratamiento de planes de vuelo de la marca IDS que permite reducir los errores en la presentación de los mismos. Este sistema está ubicado en la Oficina ARO de Maiquetía. Se espera que para finales de 2019 se tenga implantada la conclusión SAMIG/19-2.

Otros Estados

2.22 Los Estados de Guyana Francesa, Surinam y Uruguay no presentan avances en la implantación de la Conclusión SAMIG/19-2.

3 Acciones sugeridas

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota de la información de esta Nota de Estudio;
- b) analizar el avance en la implantación de las iniciativas para mitigar los errores y duplicidad/multiplicidad de los planes de vuelo; y
- c) otras consideraciones al respecto que la Reunión considere necesaria.

- FIN -