



**Cuestión 3 del
Orden del Día: Reporte de actividades y entregables del GT – Interop y Subgrupos**

**ACTIVIDADES DEL ESTADO DE CHILE PARA LA MITIGACIÓN DE ERRORES EN LOS
PLANES DE VUELO Y MENSAJES ASOCIADOS**

(Presentada por Chile)

RESUMEN

Esta nota informativa presenta un reporte de avance sobre la implantación de las metodologías para cuantificar errores en los mensajes de planes de vuelo en la DGAC Chile

Referencias:

- Informe Final Reunión SAM/IG/27 (virtual, 31 de mayo al 3 de junio de 2022).
- Reunión GT INTEROP/3 (Virtual, 14 al 17 de marzo de 2022).
- Reunión del grupo Ad-hoc del subgrupo ATM/FPL (virtual, 25 de agosto 2022).
- Hoja de Ruta ATM/FPL versión 2.2.

1. Introducción

1.1 El Estado de Chile ha implementado un sistema AMHS con terminales de comunicaciones aeronáuticas CADAS-ATS instalados en las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo del país, y sistema AMHS en los circuitos internacionales Santiago - Buenos Aires y Santiago - Lima.

1.2 Los terminales CADAS-ATS (empresa Frequentis) tienen implementado análisis semántico y sintáctico de la mensajería, indicando con código de colores los mensajes con errores y descripción del error. También marcan los mensajes duplicados.

1.3 La presente nota informativa describe, de parte del Estado de Chile, el avance y estado del monitoreo de los mensajes FPL con errores y duplicados.

2. Metodología

2.1 Se instaló un terminal CADAS-ATS dedicado a recibir toda la mensajería ATS que emiten las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo del país, lo que permite el monitoreo en tiempo real y efectuar control de calidad, detectando los errores y quienes son los originadores.

2.2 Al detectarse un error se realiza análisis del mensaje y se envía un reporte al originador con la metodología “análisis de caso”. Se solicita, en esta notificación, cancelar el plan de vuelo con errores y emitirlo correctamente, acción que también se verifica.

2.3 Estos “análisis de caso” se han enviado tanto a las Oficinas ARO como a las empresas usuarias de nuestra red. En estos casos se analizan por periodos semanales o mensuales, se detectan y cuantifican los errores y se les envía un boletín informativo con las sugerencias respectivas para eliminar los errores.

2.4 También se ha detectado los casos de mensaje mal direccionados, que provoca multiplicidad o falta de planes de vuelo en dependencias ATS. Para estos casos se investiga la conmutación de los mensajes recibidos, se analiza el remitente y el direccionamiento. Los errores detectados se comunican a los puntos focales de IATA informados por la Oficina Regional OACI, estos puntos focales tratan la situación con las empresas caso a caso.

3. **Resultados**

3.1 En cuanto a los vuelos domésticos tratados en una primera etapa, se ha logrado minimizar los errores originados en las Oficinas ARO y las empresas usuarias, con buenos resultados.

3.2 Los errores de direccionamiento de los mensajes también se han superado gracias al importante apoyo de los puntos focales IATA.