



Organización de Aviación Civil Internacional

Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS)

**Decimoquinta Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución
CAR/SAM (GREPECAS/15)**

Río de Janeiro, Brasil, 13 – 17 octubre 2008

GREPECAS/15 - NE/48

29/09/08

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Actividades a nivel global e inter-regional

2.1 Actividades y coordinación CNS/ATM a nivel inter-regional e intra-regional

**MULTIPLICIDAD DE PLANES DE VUELO E IMPLANTACIÓN DEL NUEVO
PLAN DE VUELO DE LA OACI**

(Presentada por Colombia)

RESUMEN

Esta nota de estudio pretende poner en consideración del GREPECAS el impacto de la multiplicidad de planes de vuelo y su impacto en la implantación del nuevo plan de vuelo, describe como ésta situación ha afectado los sistemas automatizados de plan de vuelo en Colombia y establece la condición operacional y el riesgo que introduce al sistema. Pone en consideración del GREPECAS medidas urgentes para resolver esta situación y poder estructurar un grupo conjunto con la industria para tener y construir soluciones efectivas a esta situación.

1. Introducción

1.1 Colombia ha planteado a la Oficina Regional de OACI en Lima unas inquietudes con respecto a la multiplicidad de los planes de vuelo internacionales o nacionales que se están presentado y que están afectando la operación de los procesadores de planes de vuelo (FDP) e incluso han causado varios incidentes dentro de nuestro espacio aéreo o en las coordinaciones con otras FIR's adyacentes. Esta situación se presenta porque un plan de vuelo tiene un Repetitivo/RPL; se presenta nuevamente en una Oficina AIS y no como actualización del RPL; se envía desde uno o más centros de despacho de los explotadores y todos son como si fuesen un plan de vuelo nuevo.

1.2 Es importante que el GREPECAS tenga conocimiento de estas inquietudes, en especial cuando se pretende desarrollar un programa para la implantación del nuevo plan de vuelo de la OACI, si hoy, con nuestro sistema, se están presentado algunos asuntos relacionados a los planes de vuelo que pueden constituir riesgos a la seguridad operacional, en especial por la multiplicidad y duplicación de planes de vuelo que reciben hoy los servicios de navegación aérea, estos deben ser corregidos antes de dar un paso que modifique de fondo esta realidad.

1.3 La responsabilidad de la multiplicidad recae puntualmente en los operadores, quienes normalmente tienen más de una oficina que distribuye información FPL a los FIR's con responsabilidad en sus vuelos en los diferentes trayectos. Solo por citar un ejemplo AIR FRANCE tiene su sede central en Francia, tiene oficinas en USA y en nuestro caso también en Bogotá, desde donde tramitan inicialmente un RPL, luego un o mas FPL's que no siempre coinciden en las rutas a seguir, las cuales normalmente difieren unas de otras llegando a generar incidentes ATS como hemos podido documentar en Colombia, habiendo recibido el ATC un FPL por una salida instrumental o ruta distinta a la que sigue la tripulación.

1.4 Sobre la Multiplicidad de planes de Vuelo y su impacto en los sistemas automatizados, la Oficina Regional de OACI en Lima ha indicado a la administración colombiana que en ese sentido y en consideración de la importancia de este tema se analizó durante la Decimotercera Reunión/Taller de Autoridades y Planificadores ATM de las Regiones CAR/SAM (Bogotá, Colombia, 9 al 13 de julio de 2007) y entre otras cuestiones, se sugirió que los Estados deberían:

- Instar a los operadores a evitar mezclar/duplicar mensajes CPL y/o RPL, sólo uno debería tener efectividad para planes de vuelo específicos;
- Establecer un programa para la coordinación de planes de vuelo y actualización de los cambios relacionados;
- Dar seguimiento a las provisiones relacionadas con la entrega de autorizaciones ATC establecida en el Doc. 4444 de la OACI, para vuelos que operan de una FIR a otra FIR adyacente;
- Iniciar la interface entre sistemas automatizados ATS de acuerdo con el Documento de Control de Interface (ICD) aprobado por GREPECAS.

Asimismo, nos fue indicado que la OACI había solicitado que este asunto sea analizado en el Grupo de Tarea de Automatización, a fin de obtener sus recomendaciones y otras acciones convenientes.

1.5 Igualmente, indicó la mencionada Oficina Regional que esta cuestión fue discutida ampliamente durante la Sexta Reunión del Subgrupo ATM/CNS (Ref. Asunto 2, para 2.3 del Informe del Comité ATM de la Sexta Reunión Subgrupo ATM/CNS de GREPECAS). Tomando en cuenta el impacto en asuntos de seguridad operacional debido al intercambio de datos de plan de vuelo (FPL) entre las ACCS adyacentes, la Reunión ATM/CNS/SG/6 consideró que los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales CAR/SAM deberían:

- Reportar y documentar el FPL duplicado y los errores en la transmisión de datos FPL a la instalación adyacente y/o al operador, como sea conveniente, dentro de las 24 horas al enterarse de tal ocurrencia;
- Aplicar medidas del Sistema de Gestión de Seguridad (SMS) para investigar, rastrear y aplicar medidas de mitigación apropiadas;
- Coordinar los resultados de la investigación y/o las mitigaciones con los operadores ACC adyacentes, según corresponda;
- Enviar la información de rastreo y las acciones correctivas a las Oficinas Regionales de la OACI para su proceso y seguimiento; y
- Que la OACI actúe como punto focal para la recolección de datos y supervisar las actividades dentro de las Regiones CAR/SAM.

1.6 Finalmente, indicó que este asunto se ha incluido en la Cuestión 7 del Orden del Día de la Segunda Reunión del Grupo de Implantación de la Región Sudamericana (SAM/IG/2) a llevarse a cabo del 3 al 7 de Noviembre de 2008.

1.7 La Autoridad Colombiana encontró que la FAA había planteado la misma inquietud en el NACC/WG/2 como se aprecia en la Nota de Estudio 31, titulada “Impacto en los ACCs debido a la recepción múltiple de un mismo plan de vuelo” en donde pedía se revisará el impacto en la seguridad operacional producido en los sistemas automatizados ante la recepción múltiple de planes de vuelo de un mismo vuelo normalmente provenientes de empresas de transporte aéreo comercial internacional, como también su relación con los distintos mensajes ATS y el ATFM.

1.8 Relató la FAA los problemas enfrentados por 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 y dio cuenta como 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.

1.9 El Procesador de Vuelos Automatizado (FDP) del ACC Bogotá ha experimentado recientemente dos problemas técnicos que se ven agravados por la cantidad de información no apropiada que están recibiendo por la multiplicidad de planes de vuelo duplicados, además de que muchos de estos están en su base de planes de vuelo repetitivos, esta complejidad técnica potencia el evidente riesgo operacional. Lo mismo sucede con el canal AFTN que en algunos momentos ha llegado a tener hasta 100 planes de vuelo en cola para ser incorporados al FDP.

1.10 El 27 de Agosto de 2008, la FAA reportó que hubo un problema en el sistema automático que maneja los planes de vuelo, esta situación fue la primera de este tipo y requirió de una investigación técnica para determinar su causa. Si bien no esta relacionada con la multiplicidad de vuelos, estos generan una carga extra innecesaria en cualquier sistema, es así como el NADIN de Salt Lake City, para esta situación no pudo manejar todo el volumen de tráfico extra; cuanto información inútil puede estar circulando en nuestras redes, y el impacto que la misma puede tener en la eficiencia del sistema es evidente.

1.11 Pareciera vislumbrarse que este problema mayoritariamente concentrado en los operadores regulares, se ha extendido a operadores de carga y ahora a operadores de aviación de negocios y en algunos casos a aviación general para quien algún proveedor de servicios está tramitando sus planes de vuelo.

1.12 Coincidimos y así lo hemos manifestado a la Oficina Regional de OACI en Lima, que el plan de vuelo debe ser tramitado por una oficina de plan de vuelo de un Estado, igualmente que las normas de la OACI sobre presentación de planes de vuelo requieren de una actualización a la realidad actual, lo que impacta los procesadores de datos de vuelo – FDP, esto mismo se ve reflejado en las recomendaciones actuales sobre los Planes de Vuelo Repetitivos (RPL).

2. Discusión

2.1 Ante el problema descrito es imperativo que se involucre específicamente a los operadores internacionales que cuentan con infraestructura operacional que genera información FPL desde distintas sedes en la región o en el mundo o a algún organismo que los represente (como IATA o ALTA), se debe convocar a los que están operando y enviando estos planes de vuelo para las compañías aéreas, se debe revisar sus procesos internos de trámite de la información correspondiente, de manera que exista un solo generador externo hacia el universo ATC. 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,

en especial cuando los sistemas de ATC automatizados, en una zona de no cubrimiento radar, están procesando una traza sintética.

2.2 GREPECAS debe estudiar el alcance de este problema, y por su magnitud debería clasificarla como un asunto "U" de contexto hemisférico, y proceder de conformidad a dicha clasificación. Igualmente, si bien no hay una acción inmediata, se requiere que se exploren las soluciones que están en estudio y se advierta a los estados de esta condición, (probabilidad y severidad) para que coloquen las defensas apropiadas a esta circunstancia como el SMS lo indica.

2.3 GREPECAS debe velar por el uso correcto de los mensajes "FPL", "CPL", "CHG", "DLA" para un apropiado manejo y una adecuada aplicación de estos mensajes contribuirá en facilitar la gestión de las unidades de flujo o ATFM.

2.4 No es posible solucionar el problema bajo un esquema individual por que es una situación hemisférica y OACI debe contribuir en dicha solución lo más pronto posible.

3. Conclusión

3.1 Debido a la confusión que este asunto esta generando, por el posible riesgo operacional que de la misma se deriva, por la ineficiencia que le esta introduciendo al sistema, la multiplicidad de planes de vuelo es un asunto que debe ser resuelto por un grupo de tarea especifico.

3.2 Los estandares de la OACI hoy no son aplicables adecuadamente, los planes de vuelo repetitivos en lugar de contribuir parecería que adicionan información que no permite ser hoy confiable, los sistemas automaticos de procesamiento de planes de vuelo asociados a los ATC automatizados pierden su razón de ser ante el porcentaje elevado de información inexacta que manejan.

3.3 Hay demasiadas fuentes de error (oficina El despachador 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 como lo manifestó la FAA en su nota de estudio presentada en el NACC/WG/2

3.4 La responsabilidad de la multiplicidad recae puntualmente en los operadores, quienes normalmente tienen mas de una oficina que distribuye información FPL a los FIR's con responsabilidad en sus vuelos en los diferentes trayectos. Cada Estado puede estar resolviendo el problema de una manera individual o con requisitos específicos, las soluciones individuales no son recomendables, se requiere una solución supranacional.

4. Acción por el GREPECAS

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota de la información presentada en esta nota de estudio;
- b) Considerar esta situación como un asunto hemisférico de carácter "U" por sus implicaciones operacionales y encomendar a las oficinas regionales de México y Lima para que constituyan un grupo de tarea de alto nivel especifico para atender este problema.

- c) Solicitar a la Industria y a los proveedores de estos servicios que integren este grupo de tarea y reconozcan el riesgo operacional que se inserta en el sistema por esta situación.