



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE ESTUDIO

AIDC/NAM/ICD/3 — NE/07
24/02/20

Tercera Reunión de seguimiento NAM/CAR sobre la implementación de Comunicaciones de Datos entre Instalaciones de Servicios de Tránsito Aéreo (AIDC) y del Documento de control de interfaz (NAM/ICD) (AIDC/NAM/ICD/3)

Ciudad de México, México, del 25 al 28 de febrero 2020

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Reunión conjunta con el Grupo de Tarea AIM del ANI/WG

Validación del formato de plan de vuelo en los sistemas ATC

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO	
Esta Nota de estudio proporciona un análisis sobre los orígenes que se han identificado sobre este problema para sugerir algunas posibles soluciones.	
Acción:	Se solicita al Grupo de Tareas AIM, que desarrolle recomendaciones para que las diferentes entidades emisoras de información de plan de vuelo validen y certifiquen la calidad de la información y el cumplimiento con los requisitos el documento 4444 para beneficio de la gestión automatizada.
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Documento 4444• Proceso de implementación del AIDC.

1. Introducción

1.1 Al realizar análisis a los diferentes planes de vuelo recibidos en los Estados y ante la preocupación aún válida de que la información incorrecta disminuyen la seguridad operacional, los Estados han identificado los orígenes de este problema.

1.2 Se han identificado los siguientes factores que ocasiona los errores de plan de vuelo:

- a) Falta de cumplimiento del llenado del nuevo formato de plan de vuelo, ya sea por errores en el llenado, como por falta de información en el mismo.
- b) Gestión manual de los planes de vuelo.
- c) Falta de validación de la información colocada en el plan de vuelo.

- d) Falta de uso de los Mensajes normalizados ATS Asociados al Plan de Vuelo, ejemplo CHG, CNL, entre otros.
- e) Recepción de múltiples planes de vuelo para la misma operación.
- f) Falta de la integridad de la información en el plan de vuelo y de la información asociada al mismo plan de vuelo.

1.3 Asociado a esto existen debilidades identificadas en los sistemas automatizados AMHS debido a que no todos los sistemas AMHS son actualizados cuando se requiere con la siguiente información:

- a) Direccionamiento AMHS, proporcionada por Eurocontrol a través del AMC, cada 28 días.
- b) Las aplicaciones AMHS no son actualizadas con la información vigente de los últimos AIP, lo que ocasiona la falta de validación automática de la información.

1.4 En los Centros de Control de Tráfico Aéreo los planes recibidos son validados por el sistema a la entrada de la información pero este proceso sufre fallas debido a las siguientes debilidades encontradas:

- a) Falta de actualización de las bases de datos de los Centros de Control de tráfico Aéreo.
- b) Gestión manual de la información de plan de vuelo.

1.5 A nivel del software y de las facilidades de los Centros de Control es importante que no existe una estandarización de la gestión de planes de vuelo.

2. Análisis

2.1 El uso de los protocolos automatizados AIDC/PAC y NAM/ICD para la región NAM/CAR ha traído enormes beneficios en las coordinaciones de los vuelos entre las diferentes FIRs. En algunos Estados con mayor experiencia han ido reduciendo la separación entre sus operaciones hasta llegar a 5MN y otro beneficio acompañado a esta implementación es fortalecer la información en los puntos de coordinación, lo que impulsa la seguridad operacional.

2.2 La implementación regional de los protocolos automatizados apoyará la implementación de otros beneficios operacional de forma regional, especialmente los objetivos estratégicos de eficiencia y seguridad operacional.

2.3 Los errores de planes de vuelo, independientemente del origen de los mismos, ocasionan que el proceso de automatización no cumpla los criterios de efectividad y seguridad en los cuales está basado, provocando errores en la coordinación que se pasan de FIR a FIR, ocasionando acorde al error problemas en las coordinaciones y en las operaciones de ascenso y descenso a los aeropuertos.

2.4 Aunque este tema tiene muchos años y los Estados han logrado disminuir los errores aplicando mecanismo de forma local, no existe una solución de forma regional que asegure que los

datos que se reciben de plan de vuelo cumplen con los requisitos necesarios acorde al documento 4444 y los criterios de calidad de la información.

2.5 Los errores de planes de vuelo se han convertido hoy en día en un problema regional que perjudica la automatización y reduce la seguridad operacional.

3. Conclusiones.

3.1 Es indispensable que los Estados tengan conciencia de los errores de plan de vuelo y el impacto negativo en la automatización. Esta preocupación de los Estados debe ser independiente si el Estado tiene o no coordinación automatizadas.

3.2 Implementar criterios, procedimientos, sistemas u otros que asegure la calidad de la información es una acción que los Estados deben tomar a corto plazo.

3.3 El entrenamiento del personal es básico para disminuir esta problemática regional.

3.4 La estandarización de procedimientos, facilidades software u otras implementaciones son relevantes para que los procesos sean más rápidos.

3.5 La retroalimentación a quien genera los errores de plan de vuelo forma parte del proceso de entrenamiento y solución a esta problemática.

4. Acción sugerida

4.1 Se invita al Grupo de Tareas AIM a:

- a) Que establezca dentro de su plan de trabajo realizar recomendaciones a las diferentes partes involucradas en la gestión de plan de vuelo para asegurar la validez y calidad de la información.