



SEGUIMIENTO A LA IMPLEMENTACIÓN DE LA ENMIENDA 1 DEL PANS-ATM

(Presentada por Cuba)

RESUMEN

La presente Nota de Estudio hace referencia a las dificultades que se crean con el envío de planes de vuelo repetidos y los errores en el campo 15, en los sistemas automatizados de las dependencias de control de los servicios de tránsito aéreo con el formato actual, que de no ser eliminados, permanecerán durante el proceso de implementación del Nuevo formulario de plan de vuelo, conforme a la Enmienda 1 de los Procedimientos para los servicios de navegación aérea- Gestión del tránsito aéreo, 15va. edición (PANS-ATM, Doc.4444).

Referencias:

- Procedimientos para los servicios de navegación aérea Gestión del tránsito aéreo (PANS-ATM Doc.4444).
- AN 13/2.1-09/9 Directrices para la incorporación del plan de vuelo conforme a la Enmienda 1 de los Procedimientos para los servicios de navegación aérea- Gestión del tránsito aéreo, 15 edición (PANS-ATM, Doc.4444).
- AN 13/2.1-08/50 Aprobación de la Enmienda 1 a los PANS-ATM.

Objetivos Estratégicos	<i>Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos A y D.</i>
-----------------------------------	--

1. Introducción

1.1 La comunicación a los Estados AN 13/2.1-08/50 se publicó en junio del 2008 enmendando la 15va edición del PANS-ATM, Doc. 4444. A partir de ese momento el Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba (IACC) comenzó a adoptar las medidas pertinentes para garantizar el cumplimiento de tal objetivo. La adopción en el GREPECAS/15 de la Conclusión 15/35, la AN 13/2.1-09/9 Las Directrices para la incorporación del plan de vuelo conforme a la Enmienda 1, así como otros documentos fueron utilizados como guías para la ejecución del trabajo

1.2 Luego del estudio y análisis por el IACC y el prestador de servicios de navegación aérea (ANSP), se están adoptando un grupo de medidas para minimizar los riesgos e impactos que pudieran provocar los errores en el campo 15 y la excesiva repetición de los planes de vuelo, tanto por los operadores, como por aquellas dependencias encargadas de la tramitación de los mismos.

2. Discusión.

2.1 Durante los análisis y estudios realizados por el grupo de trabajo del Nuevo Formulario de Plan de Vuelo en el IACC y el prestador de servicios de navegación aérea, se detectó que existen dos problemas fundamentales que causan dificultades en el manejo y procesamiento por los sistemas automatizados y consisten en:

2.1.1 La transmisión de varios planes de vuelo, asociados a una misma aeronave e identificación de vuelo, existiendo diferencias entre los que envían los operadores y los reenviados o procesados por sistemas automatizados de los ANPS's y estos (los reenviados), provocan su rechazo por los sistemas automatizados de nuestro centro.

2.1.2 Existen casos de planes de vuelo asociados a una misma aeronave e identificación de vuelo, donde el primero difiere de los posteriores, desconociéndose cual es el correcto, debido a que no media ningún mensaje de cancelación o modificación posterior a su envío.

2.1.3 Todo lo anterior sobrecarga los sistemas de procesamiento y trae dificultades en el manejo de los planes en las estaciones de administración del FPDS.

2.1.4 El envío de planes de vuelo hacia nuestro centro con errores en la ruta, descrita en el campo 15, ha creado dificultades con el consecuente rechazo de los mensajes de plan de vuelo, así como algunos problemas en la implementación de los CPL-LAM en el ACC Habana. De continuar transmitiéndose mensajes con errores en la ruta, permanecerán manifestándose las mismas consecuencias cuando se implemente el nuevo formulario debido a que este campo no se modifica con la aplicación de la enmienda, por lo que de igual manera se rechazarán los mensajes.

2.2 Los problemas descritos con anterioridad requieren de esfuerzos comunes para dar solución a los mismos, debido a que nos afectan de una manera u otra a todos.

3. Acción sugerida.

3.1 Se invita a la reunión a tomar nota del contenido de la Nota de Estudio

3.1.1 Se inste a los operadores y ANSPs de los Estados a:

- a) establecer procedimientos y medidas apropiadas para erradicar al máximo la repetición de un mismo plan de vuelo OACI por diferentes entidades organizativas;
- b) establecer medidas apropiadas para erradicar al máximo los errores en el campo 15 de los planes de vuelo, y
- c) que ante la necesidad de enmendar errores o modificar los datos del mensaje de plan de vuelo OACI, se utilicen los Procedimientos para los servicios de navegación aérea, PANS-ATM, en su Capítulo 11, según acápite 11.4.2.