



Organización de Aviación Civil Internacional

Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)

Primera Reunión sobre implementación de Navegación Aérea para las Regiones NAM/CAR (ANI/WG/1)

Ciudad de México, México, 29 de julio al 1 de agosto de 2013

ANI/WG/1 — NE/28

25/07/13

Cuestión 4

del Orden del día

Asuntos de Navegación Aérea

4.2 Seguimiento en la implementación del Plan de Implementación de Navegación Aérea Basado en la Performance para las Regiones NAM/CAR (RPBANIP NAM/CAR);

- Informes de Planes Nacionales sobre ASBU (AIM, ATM y CNS)

MONITOREO POST-IMPLEMENTACION DEL NUEVO FORMULARIO DE PLAN DE VUELO MODELO OACI

(Presentada por Cuba)

RESUMEN

La presente nota describe las preocupaciones del Estado cubano, derivadas del seguimiento que viene dando al Nuevo Formulario de Plan de Vuelo, posterior a su implementación, y una exposición de los problemas detectados.

Referencias:

- AN 13/2.1-08/50, Aprobación de la Enmienda 1 de los PANS-ATM
- Procedimientos para los servicios de navegación aérea, Gestión del tránsito aéreo (PANS-ATM Doc. 4444)
- Informe Final de la NACC/DCA/4
- Conclusión NACC/WG 3/3 sobre acciones para evitar errores, pérdida y duplicación de planes de vuelo
- Informe Final de la NACC/DCA/13

Objetivo

Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo

Estratégico

estratégico: A. Seguridad operacional

1. Introducción

1.1 Posterior a la comunicación a los Estados AN 13/2.1-08/50 de junio del 2008 enmendando la 15va edición del PANS-ATM, Doc. 4444, la región adoptó las medidas pertinentes para garantizar la implementación de los cambios para el Nuevo Formulario de Plan de Vuelo OACI, cumpliendo con lo establecido en su cronograma y logrando el objetivo propuesto, en la hora y fecha acordada.

1.2 Con vistas a esta implementación y para evitar errores, pérdida y duplicación de planes de vuelo, la OACI asistió a los Estados en el desarrollo de las siguientes acciones:

- 1) Programa de capacitación por parte de las entidades y dependencias involucradas, fundamentalmente por los controladores de tránsito aéreo, el personal de las oficinas ARO y los operadores de líneas aéreas,
- 2) Elaboración, divulgación y seguimiento de la implementación a través de las AICs, relativas a las acciones para aplicar la Enmienda 1,
- 3) Actividades y reuniones de coordinación con el prestador de servicios de navegación aérea y de éste con otros ANSP, para monitorear el funcionamiento del sistema y evaluar la gestión de los planes de vuelo y mensajes asociados; y
- 4) Perfeccionamiento, en el período pre y post implementación, del sistema por parte de las entidades del ANSP, entre otras.

2. Discusión

2.1 A pesar de las medidas adoptadas y acciones cumplidas, aún se continúan recibiendo por nuestro sistema automatizado, mensajes duplicados y con errores que motivan rechazos al plan de vuelo enviado.

2.2 A continuación se muestran los datos estadísticos del monitoreo que realizamos a mensajes de planes de vuelo de 35 operadores que vuelan en nuestra FIR, correspondiente a cuatro días de manejo de estos y sus mensajes de rechazo, seis meses posterior a la implementación del nuevo formulario.

Total de mensajes de plan de vuelos recibidos vinculados con vuelos de 35 operadores : 3711				
Total de mensajes de rechazo: 929 (25% del total de mensajes de planes de vuelo)				
	Norteamérica NAM	Europa EUR	Centroamérica y Caribe CCAR	Suramérica SAM
Subtotal de rechazo del total de planes de vuelo	288	53	214	374
% en relación con el total de planes de vuelo	(7,8%)	(1,4%)	(5,7%)	(10%)
Subtotales de planes de vuelo por región OACI	1692	290	831	898
% en relación con los planes de vuelo emitidos por cada región emisora	17%	18,3%	25,5%	41,4%

REGIÓN OACI EMISORA	RECHAZOS POR MAS DE UN MOTIVO	TOTAL DE MOTIVOS DE RECHAZO	TOTALES DE MOTIVOS DE RECHAZO			
			DUPLICADOS	SIMILARES	SIMILAR Y DUPLICADOS	ERRORES
NAM	-	288	162 (56%)	59 (21%)	221 (77%)	67 (23%)
EUR	4	57	17 (30%)	26 (46%)	43 (75%)	14 (25%)
CCAR	8	222	43 (%)	87 (%)	130 (%)	92 (%)
SAM	27	401	137 (%)	119 (%)	256 (%)	145 (%)
TOTALES	39	968	359 (37%)	291 (30%)	650 (67%)	318 (33%)

2.3 Se constató que los mensajes duplicados, similares y con errores, no siempre están emitidos desde las dependencias de los operadores, muchos de ellos salen de las dependencias de los STA, en los destinos, salidas y algunos casos en sobrevuelos, ello es comprobable a partir de los datos plasmados en las tablas del Anexo 1 donde se muestra que:

- En la región CCAR, desde dependencias provenientes de las FIRs de Cuba y Jamaica se generan mensajes que constituyen el 35 y 10 por ciento respectivamente de los mensajes rechazados de esa área. Resulta apropiado señalar que desde las estaciones de Estados pertenecientes a COCESNA tales como Guatemala, Costa Rica, Nicaragua, el porcentaje está entre cinco y diez puntos porcentuales. Sólo están por debajo del cinco por ciento las dependencias correspondientes a Bahamas y Belice y la FIR de México.
- En el caso específico de la FIR Habana, la mayor cantidad de mensajes que son motivo de rechazo se generan por las estaciones de los operadores y no del ANSP.
- Desde estaciones de las FIRs de NAM se envían mensajes que resultan rechazados en más del 15 % de sus planes de vuelo como el caso de Canadá, el 13,9 desde KD, el 21,9 de KM y el 26 de KT.
- En el caso de SAM, desde sus FIR, reciben mensajes de rechazo generados por La Habana, las dependencias de los Estados correspondientes a Panamá con el 37% Colombia con más del 20 % y entre el 5 y 20 por ciento, de los allí enviados, se encuentran Argentina, Brasil, Chile, Ecuador, Perú, sólo por debajo de cinco se encuentra Bolivia y Venezuela.

2.4 Las estadísticas demuestran que:

- La mayoría de los FPL que se reciben en el sistema automatizado de Cuba, provienen de las regiones NAM/CAR/SAM.
- Más del 80 por ciento de los mensajes provenientes de estas regiones se rechazan, siendo el 17% de NAM, 25,5 % de CAR y el 41 % de SAM.
- El 33% de todos los mensajes que se rechazan por el sistema son por errores y el 67% entre similares y duplicados.

- Resulta significativo que, en algunos casos el porcentaje de mensajes rechazados a las dependencias de la FIR de un Estado por falta de requerimientos establecidas en nuestras regulaciones y AIP, llegan a superar más de la cuarta parte de los que a esa región se envían.
- Se evidencia en las estadísticas mostradas en el Anexo 1, que aún después de seis meses, aunque pocas, se incluyen en el plan de vuelo cuestiones que no se corresponden con el formato actual.

3. Conclusiones

3.1 Existen en nuestras regiones problemas relacionados con la no observancia de lo establecido en los Procedimientos para los servicios de navegación aérea, Gestión del tránsito aéreo (PANS-ATM Doc.4444), Capítulo 11, 11.4 y Apéndices 2 (Plan de Vuelo) y 3 (Mensajes de los Servicios de Tránsito Aéreo), lo cual demuestra que no han sido totalmente efectivos los resultados de la implantación de las acciones acordadas en la NACC/WG, Conclusión 3/3, relativas a las acciones para evitar errores, pérdida y duplicación de planes de vuelo, cuyo texto se adjunta al **Apéndice** a esta Nota de Estudio.

3.2 Cuba expresa su preocupación por el mantenimiento de los mensajes duplicados y los errores que aún se comenten en el llenado y manejo de los planes de vuelo, todo lo cual impide además el correcto funcionamiento de los sistemas automatizados y el intercambio de los CPL entre aquellas FIRs que lo tienen implementado, motivando irregularidades en el manejo del flujo de tránsito aéreo y el aumento de acciones que sobrecargan el trabajo de los controladores en los sectores, por lo que se hace necesario insistir en la adopción de medidas que conduzcan a la mejora del tema en la región.

4. Acción sugerida

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota del contenido de esta nota, y
- b) que el nuevo grupo ANI/WG junto con la Secretaria de la OACI y los usuarios den seguimiento a las medidas de mitigación/solución propuesta en la conclusión NACC/WG 3/3 y otros que se estimen convenientes para monitorear y dar seguimiento al cumplimiento estricto del nuevo formulario de plan de vuelo OACI.

APÉNDICE

CANTIDADES Y CAUSAS DE RECHAZO A LOS MENSAJES DE PLANES DE VUELO DE LOS 35 OPERADORES POR LAS DEPENDENCIAS DE LAS REGIONES DE LA OACI DONDE SE ORIGINAN

MOTIVOS DE RECHAZO	NAM	CCAR	EUR	SAM	TOTAL
DUPLICATED FPL STORED	162	43	17	137	359
ICAO FORMAT MIXED IN MESSAGE	0	8	1	15	24
INCONSISTENT ITEM 10 AND 18	0	8	4	27	39
INCONSISTENT ITEM 10 AND 18 R WITH NO PBN/	0	8	4	27	39
INCONSISTENT PBN VALUE WITH ITEM 10	0	5	0	26	31
INVALID AIRCRAFT MODEL	0	4	0	8	12
INVALID DATE OF FLIGHT	0	3	0	3	6
INVALID FPL EET DATA	67	28	2	21	118
INVALID OTHER INFORMATION ELEMENT	0	9	0	0	9
INVALID SRV EQUIP DESIGNATOR	0	7	0	0	7
MISSING OR EXCEEDING FIELD	0	6	3	2	11
MISSING PARENTHESIS	0	1	0	2	3
MUST ENTER NEW ICAO FORMAT	0	4	0	2	6
NO RVSM STATUS	0	1	0	0	1
PBN/ VALUE EXCEEDED OR INVALID	0	0	0	10	10
SIMILAR FPL STORED	59	87	26	119	291
SYNTAX ERROR IN FIELD 10	0	0	0	2	2
TOTAL ERROR	288	222	57	401	968
% DEL TOTAL	17	27	20	45	26
TOTAL MESSAGES REJ	288	214	53	374	929
MESSAGES CON MAS DE UNA CAUSA	0	8	4	27	39
TOTALES DE PLANES DE VUELO POR REGIONES	1692	831	290	898	3711

NORTEAMÉRICA

FIR	DEPENDENCIA	RECHAZOS	% DEL TOTAL DE RECHAZOS	TOTAL POR FIR	% DEL TOTAL DE RECHAZOS POR FIR
CY	CYHZCJAX	5	1,7	44	15,3
	CYYCXXSK	8	2,8		
	CYYZACAW	12	4,2		
	CYYZXNST	12	4,2		
	CYYZXNSX	7	2,4		
KA	KATLASQD	3	1,0	21	7,3
	KATLDALQ	18	6,3		
KC	KCHIUALE	2	0,7	2	0,7
KD	KDCMYYYXX	1	0,3	40	13,9
	KDENXLDS	8	2,8		
	KDTWnkSD	31	10,8		
KF	KFCFCOAU	15	5,2	15	5,2
KI	KILNABXD	5	1,7	5	1,7
KJ	KJFKGTIW	2	0,7	14	4,9
	KJFKJBUD	12	4,2		
KM	KMCOTRSD	60	20,8	63	21,9
	KMIAYFYX	3	1,0		
KS	KSDFUPSM	8	2,8	8	2,8
KT	KTULAALD	75	26,0	75	26,0
KZ	KZJXRZRX	1	0,3	1	0,3
TOTAL		288	100	288	100
TOTAL FPL		1692	%FPL NAM	17,0	
TOTAL FPL ALL		3711	%FPL TOTAL	7,8	

CENTROAMÉRICA Y CARIBE

FIR	DEPENDENCIA	RECHAZOS	% DEL TOTAL DE RECHAZOS	TOTAL POR FIR	% DEL TOTAL DE RECHAZOS POR FIR
MG	MGGTZPZX	13	6,1	13	6
MH	MHCCZQZX	2	0,9	14	7
	MHLMZPZX	8	3,8		
	MHTGYOYX	4	1,9		
MK	MKJKZQZX	4	1,9	21	10
	MKJPYOYX	17	8,0		
MM	MMCZMXO	2	0,9	8	4
	MMIDZRZX	4	1,9		
	MMMAMXO	1	0,5		
	MMQTXMXO	1	0,5		
MN	MNMGZPZX	22	10,4	22	10
MR	MRLBZPZX	4	1,9	25	12
	MROCZPZX	21	9,9		
MS	MSLPZPZX	17	8,0	17	8
MU	MUCCZPZX	1	0,5	75	35
	MUCLZPZX	1	0,5		
	MUCUZPZX	1	0,5		
	MUHAAFLX	1	0,5		
	MUHACRNW	10	4,7		
	MUHACUBW	14	6,6		
	MUHAZPZX	22	10,4		
	MUHGZPZX	2	0,9		
	MUPBGTVD	19	9,0		
	MUSCZPZX	2	0,9		
MUVRCUBK	2	0,9			
MY	MYNNYFYX	5	2,4	5	2
MZ	MZBZZPZX	2	0,9	2	1
TN	TNCAZPZX	9	4,2	10	5
	TNCCZPZX	1	0,5		
TOTAL		212	100	212	100
TOTAL FPL CCAR		831	% FPL CCAR	25,5	
TOTAL FPL ALL		3711	%FPL TOTAL	5,7	

EUROPA

FIR	DIRECCION	RECHAZOS	% DEL TOTAL DE RECHAZOS	
ED	EDDFTAIX	45	84,9	
EU	EUCBZMFP	1	1,9	
LK	LKPRTVSX	3	5,7	
UU	UUEUYRYA	4	7,5	
TOTAL		53	100	
TOTAL FPL		290	%FPL EUR	18,3
TOTAL FPL ALL		3711	%FPL TOTAL	1,4

SUDAMÉRICA

FIR	DEPENDENCIA	RECHAZOS	% DEL TOTAL DE RECHAZOS	TOTAL POR FIR	% DEL TOTAL DE RECHAZOS POR FIR
MP	MPTOCMPO	24	6,5	138	37
	MPTOYFYX	114	30,6		
SA	SAEZZPZX	23	6,2	23	6,2
SB	SBGLYOYX	2	0,5	27	7,3
	SBGRYOYX	12	3,2		
	SBSPTAMO	13	3,5		
SC	SCCELLANW	9	2,4	24	6,5
	SCELZPZX	15	4,0		
SE	SEGUZPZX	7	1,9	29	7,8
	SELTZPZX	3	0,8		
	SEQMZPZX	19	5,1		
SK	SKARZPZX	2	0,5	80	21,5
	SKBOAVAX	3	0,8		
	SKBOFDPA	7	1,9		
	SKBOZDZX	16	4,3		
	SKBOZFZX	1	0,3		
	SKBOZPZX	19	5,1		
	SKBOZRZX	3	0,8		
	SKBQZPZX	1	0,3		
	SKCGZPZX	3	0,8		
	SKCLZPZX	2	0,5		
	SKRGZPZX	23	6,2		
SL	SLVRZPZX	1	0,3	1	0,3
SP	SPIMYOYX	35	9,4	37	9,9
	SPIMYSYB	1	0,3		
	SPIMZPZX	1	0,3		
SU	SUMUZPZX	3	0,8	3	0,8
SV	SVMCZPZX	3	0,8	10	2,7
	SVMIZPZX	7	1,9		
TOTAL		372	100	372	100
TOTAL FPL		898	%FPL SAM	41,4	
TOTAL FPL ALL		3711	%FPL TOTAL	10,0	