



**Cuestión 5 del
Orden del Día:**

Asuntos relativos a la Navegación Aérea

5.1 Revisión de la implementación del RPBANIP, el nuevo NAM/CAR ANI/WG, resultados de la Duodécima Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/12), el nuevo Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP), la implementación de Mejoras por Bloques del Sistema de Aviación (ASBU) e impacto en planes regionales

MONITOREO POST-IMPLEMENTACION DEL NUEVO FORMULARIO DE PLAN DE VUELO 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 breve exposición de los problemas detectados.	
Referencias:	
<ul style="list-style-type: none">• 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).• Conclusión NACC/WG 3/3 sobre acciones para evitar errores, pérdida y duplicación de planes de vuelo.	
Objetivo Estratégico	<i>Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico: A. Seguridad operacional</i>

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 AIC, 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, correspondiente a un día promedio de manejo de planes de vuelo y sus mensajes de rechazo, cuatro meses posterior a la implementación del nuevo formulario.

Total de mensajes de plan de vuelos recibidos: 1062					
	Norteamérica	Europa	Centroamérica y Caribe	Suramérica	
2	Subtotal de planes de vuelo recibidos:	583 (55%)	79 (7%)	243 (23%)	157 (15%)
Total de planes de vuelo rechazados: 353 (33%)					
	Norteamérica	Europa	Centroamérica y Caribe	Suramérica	
4	Rechazados por ser msg duplicados:	87 (60%)	9 (35%)	33 (24%)	11 (15%)
5	Rechazados por ser msg similares:	30 (21%)	6 (23%)	53 (42%)	37 (52%)
6	Rechazados por contener errores:	28 (19%)	11 (42%)	24 (34%)	23 (33%)
7	Subtotal de planes de vuelo rechazados:	145 (41%)	26 (7,4%)	110 (31,4%)	71 (20,1%)

2.3 Las estadísticas de un día promedio demuestran que:

- El 93% del total de los FPL que se reciben en el sistema automatizado de Cuba, provienen de las regiones NAM/CAR/SAM,
- Casi igual por ciento de los mensajes provenientes de estas regiones se rechazan, siendo el 41% de NAM, 31% de CAR y el 20% de SAM, y
- El 25% de todos los mensajes que se rechazan por el sistema son por errores.

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) alentar que el nuevo grupo ANI/WG junto con la Secretaría de la OACI y los usuarios, den seguimiento a las medidas de mitigación/solución propuestas 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

Texto de la Conclusión NACC/WG 3/3

Referencia: Apéndice al Informe sobre la Cuestión 4 del Orden del Día de la NACC/DCA/4, San Pedro Sula, Honduras, 20 al 24 de junio de 2011

**CONCLUSIÓN
NACC/WG 3/3**

**ACCIONES PARA EVITAR ERRORES, PÉRDIDA Y DUPLICACIÓN DE
PLANES DE VUELO**

Que los Estados/Territorios y COCESNA de la NAM/CAR se aseguren de implementar las acciones siguientes para evitar errores, pérdida y duplicación de planes de vuelo:

- a) acorde a los SARPS de la OACI, publicar los procedimientos correspondientes en el AIP para la coordinación, validez y actualización de cambios en los planes de vuelo a más tardar el 31 de diciembre de 2011;
- b) actualizar las disposiciones nacionales sobre la transmisión de mensajes de plan de vuelo en conformidad con el Doc 4444 de la OACI y el Documento de Control de Interfaz (ICD) CAR/SAM para Comunicaciones de Datos entre Dependencias ATS, aprobado por el GREPECAS a más tardar el 31 de diciembre de 2011;
- c) publicar en el AIP la dirección apropiada para la transmisión de planes de vuelo presentados a más tardar el 31 de diciembre de 2011;
- d) actualizar las cartas de acuerdo (LOAs) entre las unidades ATS adyacentes para vuelos que operan de una FIR a una FIR adyacente a más tardar el 31 de mayo de 2012;
- e) proporcionar la capacitación adecuada para que el personal ATC suministre las autorizaciones ATC según lo descrito en el Doc. 4444, PANS-ATM, de la OACI a más tardar el 31 de mayo de 2012;
- f) coordinar con los explotadores para asegurar la coordinación a tiempo sobre cambios en los datos y vigencia de un plan de vuelo específico a más tardar el 31 de diciembre de 2011;
- g) promover que las oficinas de despacho tengan un número suficiente de especialistas calificados para una coordinación apropiada y seguimiento de planes de vuelo a más tardar el 30 de septiembre de 2012;
- h) considerar la implementación de aplicaciones electrónicas para la entrega de autorización previa al vuelo (pre-departure clearance, PDC) el 30 de septiembre de 2012, donde sea necesario; y
- i) proporcionar a la Oficina Regional NACC de la OACI el reporte de los avances de implementación de las acciones anteriores a más tardar el 31 de mayo de 2012.