



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

AIDC/NAM/ICD/3 — NE/03
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

ERRORES DE PLAN DE VUELO DEBIDO AL FACTOR HUMANO

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO	
La información de plan de vuelo es la información primaria para que los procesos de automatización entre los centros de control se realicen en forma y acorde a los parámetros establecidos en el Doc 4444 de la OACI.	
Acción:	Las acciones sugeridas se presentan en la Sección 4.
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Doc 4444• Proceso de implementación del AIDC.

1. Introducción

1.1 Durante los últimos años la región NAM/CAR ha venido trabajando en el proceso de sobre la implementación de Comunicaciones de Datos entre Instalaciones de Servicios de Tránsito Aéreo (AIDC) y del Documento de control de interfaz (ICD) para Norteamérica (NAM). Ambos protocolos permiten la automatización entre los Centros de Control de Tráfico Aéreo.

1.2 El proceso de automatización presenta una serie de retos antes de que finalmente pueda considerarse operativo, comenzando con la falta de estandarización de los protocolos en diferentes centros de control, otros problemas técnicos y operativos y finalmente los errores de la información de plan de vuelo.

2. Análisis

2.1 La información de plan de vuelo es la base primaria de los procesos de automatización de los Centros de control. Información tal como identificación de la aeronave, la tecnología abordado, ruta (fijos, aerovías, procedimientos SID y STAR) es información que los centros de control toman como base para la gestión de los mensajes de ambos protocolos automatizados.

2.2 Los planes de vuelo con errores generados por el recurso humano se debe a la falta de cumplimiento de los requisitos estipulados en el Documento 4444, Apéndice 2, en el que habla del Formato de Plan de Vuelo.

2.3 Gran cantidad de errores ocasionado en la automatización se debe a la duplicidad de mensajes de plan de vuelo, otro error ocasionado por la falta de cumplimiento del Documento 4444, en el cual indica la forma de gestionar los diferentes cambios en el plan de vuelo a través de los mensajes de CHG, CNL, entre otros.

2.4 La aviónica disponible en las aeronaves y su publicidad a través del campo 10 en el formato de plan de vuelo habilita una serie de procedimientos operativos en los diferentes centros de control, tales como el uso de RVSM, ADS-C/CPDLC, entre otros. La falta de una de estas tecnologías cuando la aeronave inicialmente la ha declarado hace que se limiten las operaciones de las aeronaves.

2.5 El Manual de comunicaciones y vigilancia basadas en la performance (PBCS) (Doc 9869) contiene textos de orientación sobre la aplicación de la comunicación basada en la performance en los que se prescribe la RCP para un servicio de tránsito aéreo en un área específica, por lo cual la información estipulada en la casilla 10 de Plan de Vuelo, habilita o no estas facilidades.

2.6 En la casilla 15 se coloca la información de la ruta de la aeronave, esta ruta debe ser completa desde el aeropuerto origen de la aeronave, ruta, aeropuerto destino, tomando en consideración los procedimientos de salida y llegada a los aeropuertos. La falta de validación de la información, a veces que la misma sea no cumpla con los requisitos provoca problemas en la automatización.

2.7 La casilla 18, generalmente presenta información complementaria a las demás casilla acorde a lo estipulado en el Documento 4444.

2.8 Cada uno de los campos estipulados en el Formato de Plan de Vuelo tiene una razón específica. Los errores en esta información provocan que la automatización entre las aeronaves no sea efectiva, más aún contribuye a disminuir la seguridad operacional de coordinación automatizada.

3. Conclusiones.

3.1 La gestión adecuada, validada y certificada por parte del personal responsable de la gestión de plan de vuelo es indispensable para que los procesos de automatización y coordinación entre los centros de control de la región se realicen de forma efectiva y segura.

3.2 Se requiere que los Estados implementen mecanismos de entrenamiento y seguimiento a las operaciones del personal responsable de la gestión de plan de vuelo, que aseguren que la información que se remite de sus Estados cumple con los requisitos de validación y calidad de la información, para impulsar la seguridad operacional.

3.3 Es necesario que los Estados provean a su personal el adecuado entrenamiento que asegure que la información de plan de vuelo emitida por sus Estados cumpla con los requisitos establecidos.

4. Acción sugerida

4.1 Se invita al Grupo de Tareas AIM a que establezca dentro de su plan de trabajo realizar un perfil de entrenamiento del personal AIS/AIM, responsable de la gestión de plan de vuelo con el objetivo de:

- a) Asegurar la gestión adecuada de la información de plan de vuelo.
- b) Validar su correcto envío y gestión
- c) Fortalecer la operación de los protocolos automatizados.