



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

AIM/TF/7 — NE/17  
18/07/24

**Séptima Reunión del Grupo de Tarea para la Implementación de la Gestión de la Información  
Aeronáutica del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe  
(NACC/WG/AIM/TF/7)**

(Willemstad, Curacao, 30 de julio – 2 de agosto de 2024)

**Cuestión 10 del  
Orden del Día: Otros asuntos**

**LOS PLANES DE VUELO DUPLICADOS AFECTAN LA COORDINACIÓN EFICIENTE DE LOS VUELOS  
OCEÁNICOS ENTRE EL CENTRO DE CONTROL DEL ÁREA DE PIARCO Y EL CENTRO DE CONTROL DE  
TRÁNSITO DE RUTAS AÉREAS DE NUEVA YORK (ARTCC)**

(Presentada por Trinidad y Tobago)

**RESUMEN EJECUTIVO**

Los Planes de Vuelo Duplicados generan errores y aumentan la carga de trabajo durante la coordinación y emisión de la FIR Oceánica de Nueva York (KZWY), las Autorizaciones Oceánicas emitidas por el Control de Tránsito Aéreo (ATC) de Piarco para los vuelos con destino Este que ingresan a Nueva Oceánica desde la FIR de Piarco (TTZP).

<b>Acción:</b>	Las acciones sugeridas se presentan en la Sección 3.
<b>Objetivos Estratégicos:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Objetivo estratégico 1 – Seguridad Operacional</li><li>• Objetivo estratégico 2 – Capacidad y eficiencia de la navegación aérea</li></ul>
<b>Referencias:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Anexo 11 de la OACI, Servicios de Tránsito Aéreo, 15 ed.</li><li>• OACI Doc 4444 Gestión del tránsito aéreo, 16 ed.</li></ul>

**1. Introducción**

1.1 Históricamente, los Servicios de Tránsito Aéreo de Piarco facilitan la emisión de autorizaciones oceánicas para los vuelos en dirección este que ingresan al espacio aéreo de Nueva York (KZWY) desde el espacio aéreo de Piarco (TTZP).

1.2 El proceso de coordinación con el Centro de Control de Tránsito Aéreo de Nueva York (ARTCC) para el Este implica, además de la estimación de la frontera (posición, tiempo, nivel de vuelo y número de Mach), la lectura de toda la ruta de vuelo solicitada desde el límite común de la FIR TTZP/KZWY hasta el primer punto de referencia de llegada a tierra.

1.3 El Centro de Control de Área (ACC) de Piarco transmite entonces la ruta aprobada por el ARTCC de Nueva York a través de la comunicación de voz de muy alta frecuencia (VHF) o alta frecuencia (HF) al vuelo.

1.4 Piarco ACC confirma la lectura del piloto a través del mismo modo de transmisión.

## **2. Coordinación y expedición de autorizaciones oceánicas**

2.1 El desarrollo de un mecanismo para garantizar que todas las partes involucradas trabajen con el mismo Plan de Vuelo reducirá el potencial de errores y el tiempo necesario en los procesos de coordinación de vuelo.

2.2 Las diferencias en los planes de vuelo entre la línea aérea y las unidades de servicios de tránsito aéreo que se descubren durante la emisión de las autorizaciones de vías aéreas oceánicas (OAC) a través de muy altas frecuencias (VHF) pueden dar lugar a congestiones de comunicación en la frecuencia y errores de lectura, lo que afecta a la seguridad y la eficiencia.

2.3 Por lo tanto, se propone que la coordinación y expedición de las autorizaciones oceánicas se sustituyan por otros medios, como la comunicación de datos entre instalaciones ATS (AIDC) o las comunicaciones de enlace de datos entre pilotos controladores (CPDLC). Piarco ATC está investigando esto como una solución a corto plazo, pero depende de la implementación de AIDC en el límite TTZP / KZWY.

2.4 Se prevé que las prácticas de gestión de planes de vuelo duplicadas y no estándar por parte de las entidades que presentan informes constituyen un desafío para la implementación plena y exitosa de 2.3.

## **3. Acciones sugeridas**

3.1 Se invita a la Reunión a:

a) Compartir su experiencia y ofrecer cualquier ayuda o sugerencia sobre:

- I. Eliminación de planes de vuelo duplicados
- II. Soluciones sobre la emisión de autorizaciones oceánicas que no sean a través de ondas métricas.