



ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 30: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Técnica

INFORME DE EVALUACIÓN DE LAS REPERCUSIONES DE LA SUSPENSIÓN DE SERVICIOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL Y SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

(Presentada por la República Popular Democrática de Corea)

RESUMEN

En esta nota se presenta un análisis de repercusiones en el cual se examinan cuestiones relacionadas con la seguridad de las operaciones y otros aspectos operacionales de cada elemento de los siguientes servicios suspendidos: SITA, SADIS, Jeppesen y Collins (Aviónica).

En el informe se describen los problemas detectados, sus repercusiones sobre la seguridad operacional y lo que se está haciendo actualmente sin estos servicios.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de la información que se brinda en esta nota; y
- b) respaldar los esfuerzos de la República Popular Democrática de Corea para restablecer los servicios suspendidos.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	
<i>Repercusiones financieras:</i>	
<i>Referencias:</i>	

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Restricción del servicio: SADIS

1.1.1 Para la región Asia/Pacífico se han designado los centros mundiales de pronósticos de área (WAFC) de Londres y Washington como los centros de operación del sistema de distribución por satélite del servicio fijo aeronáutico, el servicio de información segura de datos de la aviación por internet (SADIS) y el servicio de ficheros internet del sistema mundial de pronósticos de área (WAFS) (SADIS 2G, FTP seguro del SADIS y WIFS), respectivamente.

1.1.2 A las 1200 UTC del 31 de julio de 2016, el Reino Unido (que es el Estado proveedor del SADIS) dejó de suministrar el servicio del sistema de distribución por satélite de información relacionada con la navegación aérea (antiguamente conocido como el servicio SADIS 2G); además, en colaboración con la OACI, había aconsejado a los usuarios de la región APAC que hicieran la transición hacia su sustituto, el servicio basado en internet conocido como FTP seguro del SADIS.

1.1.3 La República Popular Democrática de Corea (RPDC) era un Estado usuario del sistema de distribución por satélite de información meteorológica (MET) relacionada con la navegación aérea, conocido anteriormente como servicio del SADIS 2G, que suministraba el Reino Unido.

1.1.4 La RPDC se había comunicado varias veces con el proveedor del SADIS en el Reino Unido para recibir la información necesaria del FTP seguro del SADIS. Desafortunadamente, en septiembre de 2017 se informó a la RPDC de que el proveedor del servicio del SADIS no podía prestar el servicio debido a las sanciones impuestas al país.

1.2 **Restricción del servicio: SITA**

1.2.1 En enero de 2017, SITA interrumpió repentinamente el servicio de PSS para Air Koryo que había estado operando por muchos años conforme a un convenio entre Air Koryo y SITA.

1.2.2 Debido a la decisión de SITA, Air Koro no está en capacidad actualmente de cumplir con ciertas normas reglamentarias internacionales, como el sistema de reservas de pasajeros y control de salidas y el sistema de información anticipada sobre los pasajeros (API).

1.2.3 La Administración General de la Aviación Civil (AGAC) de la RPDC confirmó la pérdida de los servicios de SITA mediante una investigación en el terreno el 26 de enero de 2017.

1.3 **Restricción del servicio: Jeppesen**

1.3.1 Jeppesen está comprometida a ofrecer los productos y servicios más avanzados y de la más alta calidad de la industria de la aviación.

1.3.2 Los datos de navegación de Jeppesen se utilizan para informar a los suscriptores comerciales de datos de navegación, incluidas las líneas aéreas, las compañías de equipos de aviónica y los proveedores de servicios de aviación.

1.3.3 Jeppesen elaboró un manual para satisfacer la necesidad de contar con una publicación que brindara información vigente en el formato sintetizado que requiere la navegación aérea moderna en condiciones de vuelo por instrumentos y de vuelo visual. La información contenida en las cartas propiedad de Jeppesen está disponible de forma independiente en publicaciones producidas por las autoridades rectoras correspondientes.

1.3.4 El manual está dirigido a pilotos experimentados y habilitados para vuelo por instrumentos que deben tener muy buen conocimiento y competencias para la navegación por instrumentos de una aeronave. Las cartas de procedimientos de vuelo de Jeppesen presentan, en un formato gráfico conveniente para pilotos conocedores y habilitados para vuelo por instrumentos, los procedimientos de vuelo exactamente como han sido diseñados, probados en vuelo y prescritos por las autoridades gubernamentales.

1.3.5 Además, el manual de Jeppesen, incluidas todas las revisiones posteriores, contiene una gran variedad de información útil para los pilotos que Jeppesen ha obtenido de muchas fuentes externas.

1.3.6 En noviembre de 2017, la RPDC recibió una carta en la que se informó a Air Koryo la terminación de todos los servicios que presta Jeppesen.

2. ANÁLISIS – EVALUACIÓN DE LAS REPERCUSIONES

2.1 Servicio suspendido – SADIS

2.1.1 *Repercusión sobre la seguridad operacional*

2.1.1.1 La siguiente información ya no se suministra a los proveedores de servicios de la RPDC.

– Pronósticos mundiales reticulares de

- vientos en altura;
- temperaturas y humedad en altura;
- altitud geopotencial de los niveles de vuelo;
- nivel de vuelo y temperatura de la tropopausa;
- dirección, velocidad y nivel de vuelo del viento máximo;
- nubes cumulonimbus;
- engelamiento; y
- turbulencia

– Pronósticos mundiales de fenómenos meteorológicos significativos (SIGWX).

2.1.1.2 Las cartas de SIGWX, temperatura y viento en altura necesarias para la preparación de los vuelos ya no se suministran a las tripulaciones de vuelo de la RPDC.

2.1.2 *Repercusiones sobre el cumplimiento de los reglamentos*

2.1.2.1 Las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI, incluidas las conclusiones adoptadas por la OACI, no pueden ponerse en práctica.

2.1.2.2 A continuación se describen los requisitos del Anexo 3 de la OACI — *Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional*:

3.1 Objetivo del sistema mundial de pronósticos de área

El objetivo del sistema mundial de pronósticos de área (WAFS) será proporcionar a las autoridades meteorológicas y a otros usuarios pronósticos meteorológicos aeronáuticos en ruta mundiales en forma digital. Este objetivo se logrará mediante un sistema mundial completo, integrado y, en la medida de lo posible, uniforme y rentable, aprovechándose al máximo las nuevas tecnologías.

3.2 Centros mundiales de pronósticos de área

3.2.1 *Todo Estado contratante que haya aceptado la responsabilidad de proporcionar un centro mundial de pronósticos de área (WAFc) para el WAFS, tomará las disposiciones necesarias a fin de que tal centro:*

Conclusión de la decimonovena reunión del Subgrupo APAC

Conclusión 19/5 – Los Estados usuarios del SADIS y otros usuarios del SADIS deben prepararse para el cese del SADIS 2G:

Que se invite a la OACI a instar a los Estados usuarios del SADIS y a otros usuarios de dicho sistema a que confirmen la naturaleza de su servicio de SADIS y, de ser necesario, se aseguren de estar preparados para el cese del SADIS 2G. En el caso de aquellos usuarios que no están usando el FTP seguro o que no han establecido cuentas para usarlo, se les recomienda encarecidamente que tomen las medidas para migrar al FTP seguro del SADIS lo antes posible.

2.1.3 *Repercusión sobre la eficiencia*

2.1.3.1 La eficiencia de usar una fuente alternativa distinta del SADIS es muy baja, dado que la OACI requiere que la información sobre los pronósticos provenga de dos centros mundiales de pronósticos de área (WAFc) (Londres y Washington) y que se utilice en las operaciones de vuelo.

2.1.4 *Repercusiones financieras*

2.1.4.1 La adquisición de información meteorológica de otros proveedores mundiales de servicios para mantener la regularidad de las operaciones de vuelo entraña costos sumamente altos.

2.2 **Servicio suspendido – SITA**

2.2.1 *Repercusiones sobre la eficiencia*

2.2.1.1 Los explotadores de aeronaves que ofrecen servicios de transporte aéreo internacional no pueden participar en los sistemas de intercambio electrónico de datos para asegurar el despacho eficiente del tráfico de pasajeros en las terminales internacionales, incluidos los sistemas siguientes:

- Reservas de SITA ((información anticipada sobre pasajeros (API), registro de nombres de los pasajeros (PNR), servicio de tránsito y transbordo))
- Tarifas aéreas de SITA
- Emisión de billetes de SITA (billetes aéreos impresos o electrónicos)
- Servicio de control de salidas de SITA (presentación, cálculo de peso y equilibrio, planificación de carga automática, impresión de etiquetas de equipaje y tarjetas de embarque, generación de mensajes operacionales, historial de vuelo, informes operacionales); e
- Información sobre el movimiento de aeronaves (despegue/aterrizaje)

2.2.2 *Repercusiones sobre el cumplimiento de los reglamentos*

2.2.2.1 No es posible poner en práctica los SARPS internacionales relativos a la seguridad operacional y la seguridad de los pasajeros elaborados por organizaciones internacionales de las Naciones Unidas, como la OACI.

Resolución de la 39ª Asamblea de la OACI

A39-20: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación

APÉNDICE D

Sistemas de intercambio de datos sobre los pasajeros

La Asamblea:

- *Insta a los Estados miembros a que exhorten a los explotadores de aeronaves que presten servicios de transporte aéreo internacional a participar en los sistemas de intercambio electrónico de datos proporcionando información anticipada sobre los pasajeros a fin de alcanzar niveles óptimos de eficiencia en el despacho del tráfico de pasajeros en las terminales internacionales; y*
- *Insta a los Estados miembros, respecto al uso de los sistemas de intercambio electrónico de datos, a asegurarse de que los requisitos de los datos sobre los pasajeros se ajusten a las normas internacionales adoptadas para este fin por los organismos correspondientes de las Naciones Unidas y a garantizar la seguridad, el tratamiento correcto y la protección de esos datos*

2.2.3 *Repercusiones financieras*

2.2.3.1 El desarrollo y la aplicación de soporte lógico alternativo compatible con SITA para operaciones de líneas aéreas internacionales resultan extremadamente costosos.

2.2.4 *Repercusiones sobre la seguridad de la aviación*

2.2.4.1 La seguridad del tráfico internacional de pasajeros y la operación segura de vuelos no pueden garantizarse a un alto grado.

2.3 **Servicio suspendido: Jeppesen**

2.3.1 *Repercusiones sobre la seguridad operacional*

2.3.1.1 No puede garantizarse la seguridad de vuelo, ya que las tripulaciones de vuelo no cuentan con el manual de aerovías y las cartas de rutas durante la preparación del vuelo que se requieren para unas operaciones de línea seguras.

2.3.2 *Repercusiones financieras*

2.3.2.1 La compra a distintas fuentes en cada Estado de las cartas y la información de vuelo sobre los aeropuertos y las rutas que se prevé usar entraña costos sumamente altos para el proveedor de servicios.

3. **PRÁCTICA ACTUAL**

3.1 **Servicio restringido de SITA**

3.1.1 Las operaciones de línea están realizándose con recepción de toda la información sobre los pasajeros que se requiere para las operaciones de vuelo de cada línea aérea mediante un procesamiento manual.

3.2 **Servicio restringido del SADIS**

3.2.1 El centro de servicios MET local está comprando la información MET en ruta y cartas meteorológicas que se usan en las operaciones de vuelo.

3.3 **Servicio restringido de Jeppesen**

3.3.1 Se están utilizando las AIP de cada Estado para la preparación de los vuelos.