



## ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

### COMISIÓN TÉCNICA

#### Cuestión 28: Política de seguridad operacional de la aviación y de navegación aérea

#### APLICACIÓN DEL MARCO DE ELEMENTOS CONSTITUTIVOS BÁSICOS (BBB) PARA LA GESTIÓN DE LA INFORMACIÓN AERONÁUTICA

[Nota presentada por los 54 Estados contratantes<sup>1</sup>, miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)]

#### RESUMEN

La propuesta edición del *Plan mundial de navegación aérea* (GANP) (Doc 9750) introduce un marco de Elementos constitutivos básicos (BBB), que describe el fundamento de un sistema de navegación aérea robusto mediante la definición de los servicios de navegación aérea esenciales que se proporcionarán para la aviación civil internacional, mientras que en la misma edición el marco de Mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) presenta la implementación escalable de mejoras operacionales que han de implantarse una vez que se materialicen los servicios esenciales definidos como BBB.

La calidad de los datos constituye la raíz de todo servicio básico en materia de información aeronáutica y, debido a la necesidad mundial de intercambiar datos e información aeronáuticos, la exclusión de datos de calidad asegurada como parte de los BBB en el suministro de datos e información aeronáuticos podría tener consecuencias negativas para el sistema mundial por lo que concierne a la calidad de éstos. La nueva estructura de varios niveles del GANP permite asegurar que ningún Estado o parte interesada se queda atrás.

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

- a) pedir a la OACI que incluya los datos y la información aeronáuticos de calidad asegurada como parte de los BBB;
- b) pedir a la OACI que elabore disposiciones relativas a la armonización de modelos de intercambio de información aeronáutica (AIXM) y sus respectivas evoluciones para orientar la implementación de mejoras operacionales identificadas en la esfera de la gestión de la información aeronáutica (AIM) en el marco ASBU; y
- c) pedir a la OACI que continúe apoyando el establecimiento e implementación de bases de datos regionales centralizadas como parte del concepto AFI-CAD.

<sup>1</sup> Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenia, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Mali, Mauricio, Mauritania, Marruecos, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabue.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Seguridad operacional
<i>Repercusiones financieras:</i>	
<i>Referencias:</i>	Anexo 15 — <i>Servicios de información aeronáutica</i> Doc 10066, <i>Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión de la información aeronáutica</i> (PANS-AIM) <i>Plan mundial de navegación aérea</i> (GANP) (Doc 9750) <i>Manual para los servicios de información aeronáutica</i> (Doc 8126)

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 La sexta edición del GANP propone una estructura de varios niveles para comunicarse mejor con los administradores de alto nivel y técnicos y para no dejar atrás a ningún Estado o parte interesada. La estructura de cuatro niveles está formada por el nivel estratégico mundial (Nivel 1), nivel técnico mundial (Nivel 2), nivel regional (Nivel 3) y nivel nacional (Nivel 4). El nivel mundial está estructurado para apoyar a los administradores técnicos en la planificación de la implementación de servicios de navegación aérea básicos y nuevas mejoras operacionales en forma rentable.

1.2 El nivel técnico mundial presenta el marco BBB que constituye el fundamento de un sistema de navegación aérea robusto mediante la definición de servicios de navegación aérea esenciales que se proporcionarán a la aviación civil internacional, y el marco ASBU para la implementación escalable, un marco de rendimiento (PF) conexo, que incluye un catálogo de objetivos de rendimiento, una lista de indicadores clave de rendimiento y un método basado en el rendimiento para la planificación de la implantación de mejoras operacionales de navegación aérea, incluyendo un catálogo de objetivos e indicadores de rendimiento.

1.3 Los BBB se consideran como marco independiente y no como bloque del marco ASBU, puesto que representan la línea básica mínima más que etapas de una evolución.

1.4 El suministro de datos e información de calidad asegurada se incluye en el marco ASBU pues se considera como mejora operacional que ha de alcanzarse una vez que se materialicen los servicios básicos (Ref. DAIM-B1/1 suministro de datos e información aeronáuticos de calidad asegurada).

## 2. ANÁLISIS

2.1 El ámbito del servicio de información aeronáutica (AIS) tradicional ha cambiado considerablemente con la decimosexta edición del Anexo 15 — *Servicios de información aeronáutica* y los nuevos *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión de la información aeronáutica* (PANS-AIM, Doc 10066) que introdujeron la digitalización de la información mediante la definición de varios conjuntos de datos (publicación de información aeronáutica (AIP), terreno, obstáculos, planos de aeródromo y datos para procedimientos de vuelo por instrumentos) así como la introducción de requisitos de catálogo de datos aeronáuticos.

2.2 El proceso de digitalización también requiere la normalización del uso compartido de información a nivel estatal y regional, así como a nivel mundial. En un entorno altamente automatizado como la gestión del tránsito aéreo (ATM), la calidad y la exactitud de los datos también debe asegurarse y

garantizarse a lo largo de toda la cadena de datos debido al gran número de originadores de datos y usuarios finales en la misma.

2.3 La transición de AIS a AIM se concentra en la calidad de los datos con énfasis en los sistemas de gestión de la calidad (QMS) y el intercambio de esta información digital utilizando modelos de intercambio normalizados como el AIXM mediante la gestión de la información de todo el sistema (SWIM) que pone de manifiesto el carácter mundial de la gestión de la información aeronáutica en cuanto servicio.

### 3. CONCLUSIÓN

3.1 La calidad constituye la raíz de todo servicio básico de gestión de la información aeronáutica y, debido a la necesidad mundial de intercambiar datos e información aeronáuticos, la caracterización de las normas para los servicios que han de proporcionarse como metas regionales o nacionales puede tener consecuencias negativas sobre el sistema mundial por lo que concierne a la calidad de los datos.

3.2 La no inclusión del suministro de datos aeronáuticos de calidad como parte del marco BBB debería considerarse como un compromiso entre lograr el cumplimiento (satisfacción de un requisito mínimo para un sistema de navegación aérea robusto) y la priorización de la seguridad operacional. Además, las regiones con bajos niveles de implementación para la transición de AIS a AIM pueden experimentar un cierto grado de complacencia respecto del suministro de datos e información aeronáuticos de calidad asegurada y, en última instancia, conducir a que no se alcance el objetivo clave de la estructura de varios niveles del GANP de no dejar atrás a ningún Estado o parte interesada.