



NOTA DE ESTUDIO

DECIMOTERCERA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, Canadá, 9 al 19 de octubre de 2018

COMITÉ A

Cuestión 3 del

orden del día: **Mejoramiento del sistema mundial de navegación aérea**

3.5: **Otras cuestiones relacionadas con la ATM**

FUTURO DE LOS INDICADORES DE LUGAR

(presentada por Alemania)

RESUMEN

En la presente nota se señalan ciertas limitaciones del actual sistema de indicadores de lugar de la OACI, causadas por el crecimiento del tránsito aéreo, en particular en aeropuertos y helipuertos pequeños, así como los requisitos de codificación de procedimientos de vuelo. Diversos Estados han adoptado soluciones diferentes a dichos problemas; en la presente nota se invita a la OACI a que se asegure de que se elaboren y apliquen soluciones a estos problemas, armonizadas mundialmente.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a:

- a) tomar nota de la información presentada;
- b) solicitar a la OACI que elabore disposiciones que permitan ampliar el actual sistema de indicadores de lugar, manteniendo al mismo tiempo la continuidad necesaria con dicho sistema para lograr interoperabilidad y coherencia mundiales; y
- c) estudiar una solución a largo plazo que corrija en particular las limitaciones del sistema actual, así como los problemas de automatización y digitalización entre diferentes grupos de partes aeronáuticas interesadas.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Se asignan indicadores de lugar de cuatro letras a aeródromos y otros emplazamientos geográficos en todo el mundo, tales como centros de control de área (ACC) encargados de regiones de información de vuelo (FIR) y regiones superiores de información de vuelo (UIR). La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) define dichos códigos y los publica en el manual sobre *Indicadores de lugar* (Doc 7910).

1.2 La elaboración de un sistema de indicadores de lugar, incluidos principios para la formulación y asignación de tales códigos, procede principalmente de recomendaciones de Reuniones departamentales de comunicaciones, en particular el sexto período de sesiones en 1957.

1.3 Estos códigos se forman combinando cuatro letras. La primera corresponde a la zona de encaminamiento de los servicios fijos aeronáuticos (AFS) y representa a un país o grupo de países dentro de una región. Salvo algunas excepciones, la segunda letra suele representar un país dentro de dicha región; las restantes tercera y cuarta letras se utilizan para identificar a un aeródromo u otro emplazamiento geográfico. No se permiten duplicaciones en el sistema de indicadores de lugar de aeródromos.

2. ANÁLISIS

2.1 Aunque el actual sistema de indicadores de lugar brinda numerosas ventajas, no deja de tener limitaciones.

2.2 Para aquellos Estados en que las primeras dos letras están definidas de antemano, en el actual sistema de indicadores de lugar de la OACI se prevé un máximo de 676 indicadores. Se considera que esto es insuficiente para satisfacer a todos los aeródromos (p. ej., helipuertos y aeródromos de aviación general) o emplazamientos geográficos que podrían necesitar un indicador en el futuro.

2.3 A fin de superar deficiencias asociadas con el sistema actual, algunos Estados ya han establecido sus propios sistemas nacionales. Las implantaciones nacionales varían y no siguen los mismos principios, por lo que es difícil aprovechar las plenas ventajas de la automatización y digitalización entre diferentes grupos de partes interesadas a nivel nacional, regional o mundial.

2.4 Para implantar ampliamente la navegación basada en la performance (PBN), en particular para aproximaciones con guía vertical y aproximaciones de precisión, debe ampliarse el actual sistema de indicadores de lugar de la OACI a fin de proporcionar indicadores de lugar a todos los aeródromos.

2.5 Los NOTAM constituyen una fuente importante de información. En el caso de un emplazamiento al que no se haya asignado un indicador de lugar, su nombre debe comunicarse en lenguaje claro en un NOTAM, escrito de conformidad con el uso local y, de ser necesario, transliterado al alfabeto latino. Es muy difícil para los NOTAM y sistemas de exposición verbal de vuelo automatizados analizar o procesar información proporcionada en dicho formato de “texto libre”.

2.6 Dado que los indicadores de lugar afectan a la operación de aeronaves, las operaciones de las líneas aéreas, la gestión de la información aeronáutica y numerosas otras actividades, se considera que la elaboración e implantación de conceptos alternativos apropiados exige demasiado tiempo, por lo que debería iniciarse, lo antes posible, la elaboración de soluciones.

3. CAMINO A SEGUIR

Solución a medio plazo

3.1 Ya se han llevado a cabo estudios iniciales sobre soluciones a medio plazo en el Grupo de estudio sobre Servicios de información aeronáutica – Gestión de la información aeronáutica (AIS-AIM SG) y el Grupo de expertos sobre procedimientos de vuelo por instrumentos (IFPP) de la OACI. Sin embargo, dicha labor no ha producido disposiciones revisadas de la OACI.

3.2 Por consiguiente, se propone la elaboración de nuevas disposiciones de la OACI que permitan ampliar el actual sistema de indicadores de lugar, manteniendo al mismo tiempo su compatibilidad con dicho sistema. Esto se necesita para lograr interoperabilidad y coherencia mundiales. En dichas actividades, deben considerarse debidamente las conclusiones de otros estudios en la OACI.

Solución a largo plazo

3.3 En el futuro, la escasez de claves naturales para indicadores de lugar puede atenuarse introduciendo identificadores exclusivos generados por computadora, tales como los identificadores únicos universales (UUID), cuyo carácter único no depende de una autoridad central de registro ni de coordinación entre las partes que los generan. Sin embargo, los indicadores de lugar pronunciables seguirán siendo necesarios, dado que continuará la interacción entre los usuarios y el sistema.

3.4 La elaboración de nuevas disposiciones armonizadas a nivel mundial debe asegurar que se tomen plenamente en cuenta las dificultades de las crecientes automatización y digitalización. Por ejemplo, debe consultarse, en las primeras etapas, con los usuarios del espacio aéreo, aeropuertos y servicios de tránsito aéreo para asegurar que sus sistemas de información sean compatibles con toda nueva disposición.

4. CONCLUSIÓN

4.1 Se invita a la Conferencia a convenir en las medidas que figuran en el resumen.

— FIN —