



DECIMOTERCERA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, Canadá, 9 al 19 de octubre de 2018

COMITÉ A

Cuestión 4 del
orden del día:
4.2: Implementación del sistema mundial de navegación aérea y función de los
grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG)
Aplicación de los BBB y normas mínimas de servicio

DESARROLLO DE INSTALACIONES EN APOYO A LOS ESTADOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LOS ELEMENTOS CONSTITUTIVOS BÁSICOS (BBB)

(Nota presentada por República Dominicana)

RESUMEN

El objetivo de esta nota de estudio es exponer las dificultades que enfrentan los Estados al momento de implementar sistemas de apoyo para la provisión de los servicios a la navegación aérea, especialmente cuando esas implantaciones implican la obtención de sistemas tecnológicos de última generación. No se dispone de textos de orientación específicos que les sirva de apoyo para tales fines, ni de un entorno de pruebas donde puedan observar en forma práctica las funcionalidades de dichos sistemas. Tampoco se dispone de medios que garanticen su interoperabilidad con otros sistemas o subsistemas, internos o externos, lo cual puede afectar la armonización regional y la seguridad operacional.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a convenir en la recomendación que figura en el párrafo 3.3.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Las mejoras por bloques del sistema de aviación, (ASBU), promueven el *Plan mundial de navegación aérea* (GANP) de la OACI (Documento 9750), y la meta de implementar mejoras regionales en materia de actuación.

1.2 El concepto ASBU se centra en cuatro áreas de mejoramiento de la eficiencia:

- a) operaciones aeroportuarias;
- b) interoperabilidad mundial de sistemas y datos;

¹ La versión en español fue proporcionada por República Dominicana.

- c) optimización de la capacidad y vuelos flexibles; y
- d) trayectorias de vuelo eficientes.

1.3 Las ASBU describen los equipos de aire y tierra, así como el calendario de implantación de normas y procedimientos a soluciones de gestión del tránsito aéreo (ATM) que garanticen la interoperabilidad mundial.

1.4 Actualmente nos encontramos en el umbral del inicio del Bloque 1 de las ASBU, el cual, en consonancia con nuestro planteamiento en la presente nota de estudio se centra en facilitar el acceso a las tecnologías, procedimientos, normas, etc., que impulsarán los 17 módulos de este bloque, desglosados en las 4 principales áreas de mejoramiento de la eficiencia (PIA) de la forma siguiente:

- a) 6 módulos para aeropuertos más verdes;
- b) 4 módulos sobre sistemas y datos interoperables mundialmente;
- c) 4 módulos sobre vuelos flexibles y capacidad optima; y
- d) 3 módulos sobre trayectorias de vuelos eficientes.

2. ANÁLISIS

2.1 Entendemos que las ASBU tienen por objeto dar orientación a los Estados proporcionándoles una guía sobre cómo desarrollar sus planes nacionales, para que los mismos aborden sus necesidades y mejoren la actuación de sus sistemas de navegación aérea, en consonancia con los avances de la aviación; igualmente entendemos que los elementos constitutivos básicos (BBB) representan una lista de verificación de los servicios de navegación aérea mínimos que deben estar a disposición de la aviación civil internacional antes de implementar mejoras en las ASBU. Sin embargo, creemos que este marco orientado a los servicios crea muchas interrogantes, especialmente al momento de decidir la adquisición de las herramientas adecuadas para su implementación.

2.2 En ese sentido y con el fin de proporcionar de la mejor manera posible los servicios necesarios que se describen en los BBB e implementar con éxito las mejoras requeridas que se describen en el Bloque 1, es necesario que los Estados adquieran e implementen un conjunto de equipos, sistemas y/o aplicaciones, los cuales son desarrollados por uno o varios proveedores de la industria, quienes, al menos en principio, los fabrican con la intención de suplir las necesidades de los proveedores de los servicios de navegación aérea de los países más desarrollados del mundo. Una vez suplidas estas necesidades, los fabricantes se enfocan en los países de menor desarrollo, ofreciendo paquetes tecnológicos que en su mayoría exceden las expectativas y/o necesidades de dichos países o, en su defecto, no son compatibles con sistemas preexistentes o con los sistemas de las regiones de información de vuelo (FIR) adyacentes.

2.3 En la nota WP/18 (AN-Conf/13-WP/18), se propone una estructura de varios niveles para la sexta edición del GANP, en dicha estructura, el nivel 4, que está orientado al plan nacional, deja a discreción de los Estados la implementación de sus sistemas. Asimismo, en la WP/25 (AN-Conf/13-WP/25), que propone la prestación de los servicios de navegación aérea mínimos para la aviación civil internacional utilizando el marco de elementos constitutivos básicos (BBB), solo se plantea teóricamente la implementación, sin explicar cómo llegarán esos servicios al usuario final.

2.4 En la misma nota de estudio se insta a los Estados a que aprovechen esas oportunidades como medio de introducir innovaciones de tecnología y liderar la modernización de los sistemas para la navegación aérea.

2.5 De igual forma, dicha nota en su conclusión esboza que: *“se requiere una implementación coordinada de la navegación aérea a escala mundial, regional y nacional que permita un uso óptimo de las capacidades actuales y de las nuevas capacidades que aportan las tecnologías avanzadas para garantizar la interoperabilidad mundial, la armonización de los procedimientos y una evolución organizada del sistema de aviación”*, pero reiteramos, no deja claro cómo se logrará ese objetivo.

2.6 Como ejemplo de la problemática planteada, en el Apéndice de esta nota de estudio presentamos el diagrama de implementación de los elementos constitutivos básicos de la gestión del tránsito aéreo (ATM), desde su origen hasta llegar al usuario final. En dicho diagrama sólo se reflejan los medios que vinculan al proveedor de los servicios con el usuario final, cuando en realidad, dentro de ese esquema coexisten e interactúan un sinnúmero de sistemas y aplicaciones que hacen posible dicha implementación.

3. CONCLUSIONES

3.1 En esta nota se apoya y acoge plenamente las conclusiones que figuran en la nota WP/25 (AN-Conf/13-WP/25), al tiempo que proponemos como complemento de la misma, que para lograr su aplicación/implementación, se exhorta a los principales proveedores de la industria, en seguimiento a las orientaciones teóricas de la OACI, a crear un entorno de pruebas en el cual los Estados puedan fundamentar sus necesidades de adquisición con la garantía de funcionalidad e interoperabilidad con sus entornos antes de introducir la tecnología necesaria.

3.2 Ese entorno contribuiría a agilizar la implementación no solo de los BBB sino también de las ASBU, puesto que de no contar con esta facilidad, los Estados de menor desarrollo podrían, como es costumbre, reaccionar de forma escéptica en la adquisición e implementación, prefiriendo que los sistemas maduren en las diferentes regiones, antes de proceder a implementarlos, proceso que usualmente les toma entre uno y cinco años y crea los ya sabidos problemas de armonización con respecto a algunos sistemas.

3.3 Ese entorno reforzaría las conclusiones de la nota WP/25 sobre la **prestación de los servicios de navegación aérea mínimos para la aviación civil internacional utilizando el marco de elementos constitutivos básicos (BBB)**.

Recomendación 4.2/x – Implementación de servicios de navegación aérea mínimos

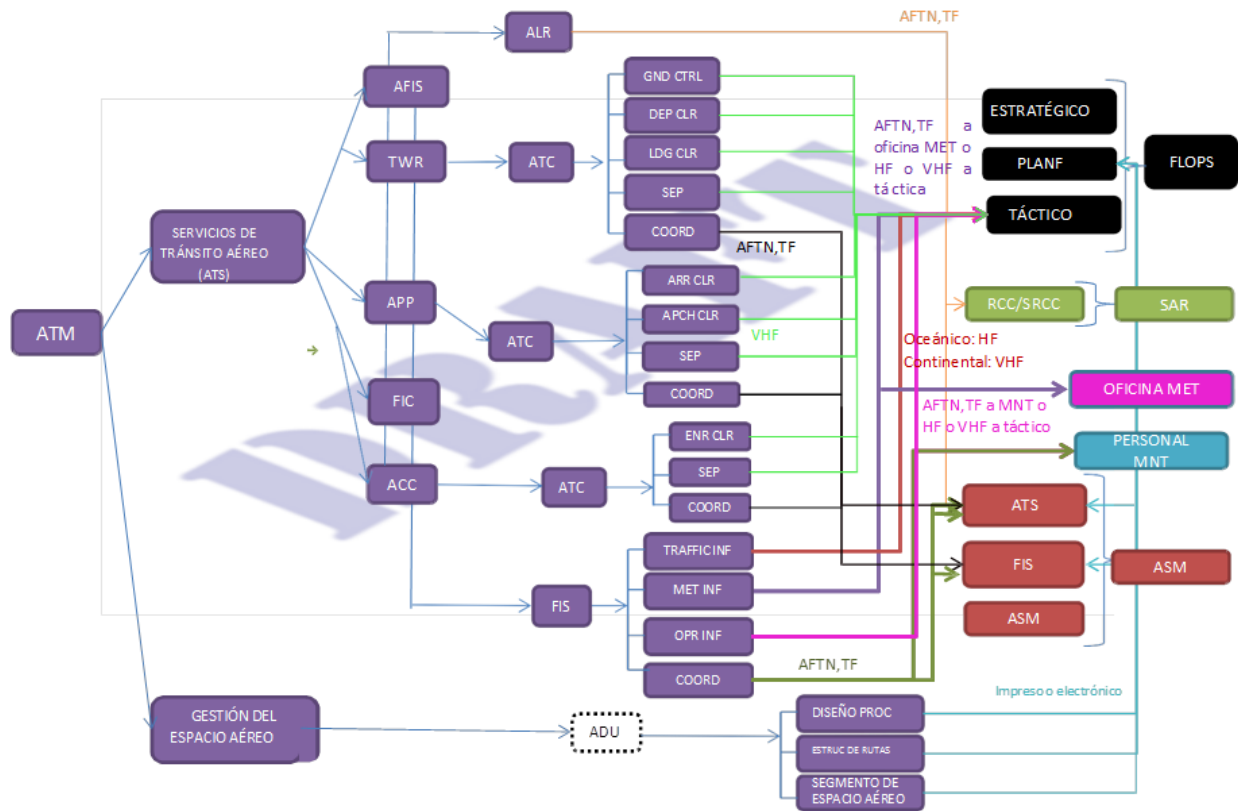
Que la Conferencia:

- a) apoye lo propuesto en esta nota de estudio de que, siguiendo las orientaciones teóricas de la OACI, se exhorta a los principales proveedores de la industria para que creen un entorno de pruebas en el cual los Estados puedan fundamentar sus necesidades de adquisición con la garantía de funcionalidad e interoperabilidad con sus entornos; y
- b) acepte las conclusiones de la WP/25 (AN-Conf/13-WP/25) sobre la prestación de servicios de navegación aérea mínimos para la aviación civil internacional utilizando el marco de elementos constitutivos básicos (BBB).

— — — — —

APÉNDICE

APOYO ATM Y USUARIOS FINALES



— FIN —