



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

(ADS-B/LEG) — NE/07
09/11/18

**Reunión de Implementación y Regulación de la Vigilancia Dependiente Automática – Radiodifusión
(ADS-B) para las Regiones NAM/CAR/SAM (ADS-B/LEG)**
Ciudad de México, México, 26 al 30 de noviembre de 2018

**Cuestión 6 del
Orden del Día:**

Consideraciones de la reglamentación del ADS-B

**DISCONTINUACIÓN DE LA APROBACIÓN OPERATIVA DEL ADS-B OUT
PARA EXPLOTADORES DE LOS ESTADOS UNIDOS**

(Presentada por Estados Unidos)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta nota de estudio describe por qué la aprobación operacional del ADS-B OUT no es requerida y por qué la FAA discontinuará la publicación de dichas aprobaciones operacionales en el futuro inmediato. Esto es consistente con la Conclusión 26/41 del APANPIRG/26 de la OACI en la que los Estados no requieren aprobación operacional para el uso operacional del ADS-B OUT por el Control de tránsito aéreo (ATC), así como la observación de que no hay un beneficio en la seguridad operacional derivado de la aprobación operacional. El monitoreo del equipo ADS-B es más efectivo.

Acción:	Las acciones sugeridas se presentan en la Sección 4.
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Circular de asesoramiento de la FAA 90-114A, Cambio 1• [E]TSO-C195b, que invoca al DO-317B/ED-194A

1. Introducción

1.1 A pesar de que la FAA ha publicado y publica recientemente aprobaciones operacionales de la Vigilancia dependiente automática – emisión (ADS-B OUT) a petición de explotadores registrados de los Estados Unidos, esta nota de estudio explica por qué la FAA considera esto innecesario y notifica a la reunión que a finales de 2018 la FAA no publicará más aprobaciones operacionales ADS-B OUT para explotadores registrados de los Estados Unidos.

2. Discusión

2.1 Origen del requerimiento de aprobación operacional

2.1.1 En 2010, el Grupo Regional Asia/Pacífico de planificación y ejecución de la navegación aérea (APANPIRG) adoptó la conclusión 21/39, que propuso que los explotadores de aeronaves deben tener aprobación operacional relevante del Estado de registro. Para cumplir con este requisito, varios Estados Asia/Pacífico de la OACI han solicitado aprobaciones operacionales al Estado de registro para recibir servicios ADS-B en su espacio aéreo. Desde entonces, para asegurar que los explotadores de los Estados Unidos puedan operar en esas regiones, la FAA ha mantenido y publicado una aprobación operacional a través de un formato de especificaciones relativas a las operaciones (OpSpec) para solicitarlo a los explotadores de los Estados Unidos.

2.2 En septiembre de 2015, Estados miembros adoptaron las conclusiones 26/41 y 26/42, que quitaron requerimientos para la aprobación operacional. Los Estados Unidos apoyaron firmemente estas conclusiones.

2.3 Los Estados Unidos han determinado que no hay un beneficio en la seguridad operacional derivado de la publicación y el mantenimiento de la especificación de operaciones. Existen otros medios, más efectivos, para prevenir impactos negativos en la seguridad operacional.

2.4 Justificación para anular el requerimiento de aprobación operacional

2.4.1 Las justificaciones específicas para discontinuar la publicación de la aprobación operacional para el ADS-B OUT son:

- Son requeridas las aprobaciones y certificaciones del equipo instalado de aeronavegabilidad, esta es la primera barrera de seguridad operacional.
- Monitoreo continuo del desempeño del equipo ha demostrado ser el medio más efectivo de vigilancia. La mejor fuente de información de desempeño proviene del monitoreo de la salida dinámica de la propia aviónica recibida por los sistemas del proveedor de servicios de navegación aérea (ANSP).
- Donde puede tener un impacto negativo el desempeño de la aviónica del ADS-B en los servicios ATC, las aeronaves identificadas pueden ser incluidas en una lista de exclusión de servicios para prevenir el procesamiento de información errónea por un sistema ANSP. Muchos ANSPs, incluida la FAA, han implementado esta capacidad de exclusión para mitigar riesgos en la seguridad operacional planteados a los servicios ATC mediante la transmisión ADS-B OUT de información peligrosa o engañosa.
- Las aplicaciones de vigilancia dependiente automática – recepción (ADS-B IN), que incorporan técnicas de validación ACAS, mitigarán errores en los informes de posición incorrecta.
- Cuando se haya instalado y esté operando apropiadamente, el ADS-B no requiere instrucción operacional adicional ni tampoco procedimientos operacionales adicionales al receptor GNSS y el transpondedor Modo S.

- Los Estados, incluido Estados Unidos, requerirán aprobación operacional para realizar ciertas operaciones ADS-B IN, tales como Separación visual asistida (CAVS) — CDTI (Presentación en el puesto de pilotaje de información sobre tránsito), y Gestión del intervalo (IM), al requerir estas aplicaciones procedimientos e instrucción operacional específicas. Véase Circular de asesoramiento 90-114A, Cambio 1 (o versiones posteriores), de la FAA.
- Actualmente la FAA mantiene más de 1,300 OpSpecs y el número continúa creciendo. Requerir la aprobación operacional para ADS-B OUT supone una carga para el regulador y el explotador por igual.
- El requerimiento de aprobación operacional causa confusión entre los explotadores de los Estados Unidos, ya que la FAA no requiere la aprobación operacional para operaciones ADS-B en los en el Sistema nacional del espacio aéreo de los Estados Unidos, incluidas las operaciones después del 1 de enero de 2020.
- La búsqueda de la FAA en publicaciones y circulares de tránsito aéreo de los Estados, así como en consultas directas, no encontró algún Estado que continúe requiriendo que un explotador cuente con una aprobación operacional del Estado de registro.

2.5 Para finales de 2018, la FAA no publicará más OpSpecs para los exploradores registrados en los Estados Unidos para recibir servicios ATC utilizando ADS-B OUT.

3. Conclusión

3.1 Esta nota de estudio describe por qué la aprobación operacional del ADS-B OUT no es requerida y por qué la FAA discontinuará la publicación de dichas aprobaciones operacionales en el futuro inmediato. El monitoreo del equipo ADS-B es más efectivo y debería considerarse donde el ADS-B es utilizado para servicios ATC.

4. Acciones sugeridas

41. Se invita a los Estados a:

- a) Considerar totalmente esta información al determinar qué reglamentaciones ADS-B son necesarias.