



OACI

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

ORGANISMO ESPECIALIZADO
DE LA ONU





ELEMENTOS CONSTITUTIVOS BÁSICOS (BBB)

Elementos Constitutivos Básicos (BBBs)

Los Elementos Constitutivos Básicos (BBBs) esboza los cimientos de cualquier sistema sólido de navegación aérea navegación aérea, identifican los servicios esenciales que deben prestarse a la aviación civil internacional de conformidad con las normas de la OACI. Estos servicios esenciales se definidos en las áreas de aeródromos, gestión del tráfico aéreo, búsqueda y salvamento y Meteorología y gestión de la información. Además de los servicios esenciales, el marco BBB identifica a los usuarios finales de estos servicios, así como los activos (infraestructura de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS) necesarios para prestarlos.

Evaluación de los Elementos Constitutivos Básicos (BBBs)



Establecer una base de referencia para el sistema previsto en el GANP y garantizar una base sólida para el sistema mundial de navegación aérea de navegación aérea



Es un proceso debe centrarse en verificar la aplicación de los servicios esenciales de navegación aérea.



La evaluación de estos servicios debe integrarse en la metodología de identificación de deficiencias en los planes regionales de navegación aérea.

Areas de los Elementos Constitutivos Básicos (BBBs)

- a) Servicios Meteorológicos
- b) Servicios de Información Aeronáutica
- c) Servicios de búsqueda y salvamento
- d) Servicios ATM
- e) Servicios de operación de Aeródromos
- f) Y con la nueva versión del GANP se integra la infraestructura necesaria CNS para brindar todos los anteriores servicios.



Como una estrategia regional para el desarrollo de los planes de Navegación aérea de los Estados CAR y la identificación de las prioridades regionales es necesario identificar el estado de implementación ANS a través de la evaluación del nivel de implementación de los Elementos Constitutivos Básicos (BBBs).

Es importante indicar que los BBBs se consideran servicios esenciales que los Estados deben tener operando de forma mandataria, ya que obedecen a la implementación de los estándares de OACI y que la falta de operación de alguno de ellos se considera una deficiencia.

Con la evaluación de los BBBs, la región podrá identificar:

- a. Deficiencias regionales;
- b. Estado de implementación regional;
- c. Actualizar la información de los servicios del plan electrónico de navegación aérea en sus Volúmenes I y II;
- d. Apoyar con información la ejecución de proyectos regionales prioritarios.



RESULTADOS DE EVALUACIÓN DE LOS BBB's

No	Servicio	Belice				Costa Rica				EL Salvador				Guatemala				Honduras				Nicaragua				COCESNA			
		PL	DV	PI	I	PL	DV	PI	I	PL	DV	PI	I	PL	DV	PI	I	PL	DV	PI	I	PL	DV	PI	I	PL	DV	PI	I
1	Servicio de información de vuelo				1				1				1				1				1				1				1
2	Observación meteorológica y servicio de informes				1				1				1				1				1				1				1
3	Servicio de pronóstico meteorológico aeronáutico				1				1				1				1				1				1				1
4	Servicio de avisos meteorológicos aeronáuticos				1				1				1				1				1				1				1
5	Servicio de información climatológica aeronáutica				1				1				1				1				1				1				1
6	Servicio SIGMET				1				1				1				1				1				1				1
7	Servicio AIRMET				1				1				1				1				1				1				1
8	Servicio GAMET				1				1				1				1				1				1				1
9	Servicio AIREP				1				1				1				1				1				1				1
10	Servicio WAFS				1				1				1				1				1				1				1
11	Servicio IAWW				1				1				1				1				1				1				1
12	Servicio TCAC				1				1				1				1				1				1				1

PL	Planificado
DV	En desarrollo
PI	Parcialmente implementado
I	Oplementado

No	Servicio	Belice				Costa Rica				EL Salvador				Guatemala				Honduras				Nicaragua				COCESNA			
		PL	DV	PI	I	PL	DV	PI	I	PL	DV	PI	I	PL	DV	PI	I	PL	DV	PI	I	PL	DV	PI	I	PL	DV	PI	I
1	Originadores de datos aeronáuticos				1				1				1				1				1				1				1
2	Servicio de información Pre-vuelo				1				1				1				1				1				1				1
3	Servicio cartográfico				1				1				1				1				1				1				1
4	Servicio de publicación de información aeronáutica				1				1				1				1				1				1				1
5	Servicio de información Post-vuelo				1				1				1				1				1				1				1

No	Servicio	Belice	Guatemala	Costa Rica	El Salvador	Honduras	Nicaragua	COCESNA
1	Servicio de alerta							
	Determinación de la autoridad competente responsable	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
	Establecer el servicio de alerta para los servicios de tránsito aéreo	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
	La designación de las regiones de información de vuelo aquellas partes del espacio aéreo en las cuales se decida facilitar servicio servicio de alerta.	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
	Establecimiento y designación de las dependencias que facilitaran los servicios de alerta que facilitan servicios de tránsito aéreo	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
	Establecer y aplicar el servicio de alerta	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
	Notificación a los centros coordinadores de salvamento (Fases de alerta)	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
2	Coordinación INCERFA							
	Información relativa a las emergencias	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
C	Procedimientos para los centros coordinadores de salvamento durante las fases de emergencia (Fases de alerta)	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
O	Procedimientos cuando la responsabilidad de las operaciones corresponde a dos o más Estados contratantes	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
R	Procedimientos para las autoridades que dirigen las operaciones desde el lugar del suceso	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
D	Procedimientos para la terminación y suspensión de las operaciones por parte de los centros coordinadores de salvamento	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
I	Procedimientos que deben seguirse en el lugar de un accident	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
N	Procedimientos que debe seguir un piloto al mando que capte una transmisión de socorro	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
A	Señales de búsqueda y salvamento	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
C	Registros	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí

BBB Element ICAO References: Annex 11 (Air Traffic Services) & PANS-ATM (Doc 4444)

BBB overall evaluation result: (Implemented, Partially Implemented, Planned, In development, Not Applicable)

			Belice			
			PL	DV	PI	I
Requirement	ICAO reference doc(s)	Evaluation result				
Flight information centres shall be established to provide flight information service and alerting service within flight information regions, unless the responsibility of providing such services within a flight information region is assigned to an air traffic control unit having adequate facilities for the discharge of such responsibility	Annex 11, Chapter 2.1 (General)	(Implemented, Not Implemented, Not Applicable, Planned, Developing)				1
Air traffic control units shall be established to provide air traffic control service, flight information service and alerting service within control areas, control zones and at controlled aerodromes	Annex 11, Chapter 2.1 (General)	(Implemented, Not Implemented, Not Applicable, Planned, Developing)				1
Alerting service shall be provided: a) for all aircraft provided with air traffic control service; b) in so far as practicable, to all other aircraft having filed a flight plan or otherwise known to the air traffic services; and c) to any aircraft known or believed to be the subject of unlawful interference.	Annex 11, Chapter 5 (Alerting Service)	(Implemented, Not Implemented, Not Applicable, Planned, Developing)				1
Flight information centres or area control centres shall serve as the central point for collecting all information relevant to a state of emergency of an aircraft operating within the flight information region or control area concerned and for forwarding such information to the appropriate rescue coordination centre.	Annex 11, Chapter 5 (Alerting Service)	(Implemented, Not Implemented, Not Applicable, Planned, Developing)				1
In the event of a state of emergency arising to an aircraft while it is under the control of an aerodrome control tower or approach control unit, such unit shall notify immediately the flight information centre or area control centre responsible which shall in turn notify the rescue coordination centre, except that notification of the area control centre, flight information centre, or rescue coordination centre shall not be required when the nature of the emergency is such that the notification would be superfluous.	Annex 11, Chapter 5 (Alerting Service)	(Implemented, Not Implemented, Not Applicable, Planned, Developing)				1
Nevertheless, whenever the urgency of the situation so requires, the aerodrome control tower or approach control unit responsible shall first alert and take other necessary steps to set in motion all appropriate local rescue and emergency organizations which can give the immediate assistance required.	Annex 11, Chapter 5 (Alerting Service)	(Implemented, Not Implemented, Not Applicable, Planned, Developing)				1
Without prejudice to any other circumstances that may render such notification advisable, air traffic services units shall, except as prescribed in 5.5.1, notify rescue coordination centres immediately an aircraft is considered to be in a state of emergency in accordance with the following: a) Uncertainty phase when: 1) no communication has been received from an aircraft within a period of thirty minutes after the time a communication should have been received, or from the time an unsuccessful attempt to establish communication with such aircraft was first made, whichever is the earlier, or when 2) an aircraft fails to arrive within thirty minutes of the estimated time of arrival last notified to or estimated by air traffic services units, whichever is the later, except when no doubt exists as to the safety of the aircraft and its occupants. b) Alert phase when: 1) following the uncertainty phase, subsequent attempts to establish communication with the aircraft or inquiries to other relevant	Annex 11, Chapter 5 (Alerting Service)	(Implemented, Not Implemented, Not Applicable, Planned, Developing)				

Resultados:

A nivel general la FIR Centro Americana tiene implementados el 100% de los servicios mandatorios (BBB).

Se han encontrado oportunidades de mejora:

1. Servicios Meteorológicos
2. Servicios de Información Aeronáutica
3. Servicios de Búsqueda y Salvamento.

4. Los servicios de ATM presentan muchas fortalezas en el servicio, inclusive con elementos ASBU en sus Bloque 0 y 1 ya operando.
5. La infraestructura CNS es otra de sus fortalezas, pero existen debilidades en su gestión de frecuencias Aeronauticas.



Gracias!