



ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 39: Transición de los servicios de información aeronáutica (AIS) a la gestión de la información aeronáutica (AIM)

TRANSICIÓN DEL AIS AL AIM

(Nota presentada por la República Bolivariana de Venezuela)

RESUMEN

En la presente nota se expone en líneas generales unas recomendaciones que deben aplicarse en la implementación apropiada de la fase 2 de la hoja de ruta de transición de los Servicio de información aeronáutica (AIS) a la Gestión de la información aeronáutica (AIM).

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

- tomar nota del contenido de la presente nota;
- considerar las dificultades presentadas en la presente nota y tomar las acciones coordinadas conducentes al logro de la transición; y
- recomendar al Consejo que se tomen las medidas necesarias para lograr acciones coordinadas entre la OACI, los Estados, la industria y proveedores de servicios.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	La presente nota de información está relacionada con el Objetivo estratégico D: Eficiencia — Mejorar la eficiencia de las operaciones de la aviación.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica
<i>Referencias:</i>	Hoja de ruta para la transición de AIS a AIM (primera edición 2009) <i>Plan mundial de navegación aérea</i> (Doc 9750) <i>Informe de la undécima Conferencia de navegación aérea</i> (2003) (Doc9828)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Undécima Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/11), celebrada en Montreal en septiembre de 2003, dio su aprobación al concepto operacional y reconoció que los servicios de información aeronáutica (AIS) se convertirían en uno de los servicios más valiosos e importantes en el contexto del sistema mundial de gestión del tránsito aéreo (ATM) previsto en el concepto operacional. Dado que el sistema mundial de ATM previsto por el concepto operacional se basa en la toma de decisiones en colaboración, será preciso disponer de información electrónica fiable, de alta calidad y en el momento oportuno, tanto aeronáutica y meteorológica, como sobre el espacio aéreo y la gestión de la

¹ Versión en español proporcionada por Venezuela.
S10-3296

afluencia. Algunas de las recomendaciones de la AN-Conf/11 abordaron en particular la importancia de la información aeronáutica.

1.2 En junio de 2006, se celebró un Congreso mundial de AIS en Madrid, España. El evento fue fruto de la colaboración entre la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL) y la OACI. El Congreso abordó el papel fundamental de AIS en el entorno de ATM en constante evolución, y tomó nota del hecho de que los sistemas de navegación basados en computadora, la navegación de área (RNAV), la performance de navegación requerida (RNP) y los requisitos de ATM han hecho necesario introducir nuevos requisitos en materia de AIS por lo que respecta a la calidad y la puntualidad de la información. Por consiguiente, es necesario efectuar una transición de la función de los AIS a un servicio de gestión de la información, con nuevos cometidos, responsabilidades y alcance, a fin de satisfacer las nuevas necesidades y poder hacer frente a la demanda de información y gestionar la provisión de la misma.

1.3 El Congreso dio su apoyo a las recomendaciones de la AN-Conf/11 relativa a la información aeronáutica y empezó a definir un panorama general con la forma, naturaleza y contenido de una estrategia para pasar de unos AIS centrados en el producto a una gestión de la información aeronáutica (AIM) centrada en los datos, de mayor alcance. Consciente de la crucial importancia que reviste la información aeronáutica desde el punto de vista de la seguridad, el Congreso acordó que, para evitar evoluciones divergentes en el futuro, la OACI liderase a nivel mundial la transición de AIS a AIM. Así pues, el Congreso elaboró diez recomendaciones en las que solicitaba acciones por parte de la OACI o apoyo de los Estados y de las organizaciones internacionales.

1.4 En septiembre de 2007, el 36º período de sesiones de la Asamblea reconoció la necesidad de apoyar las recomendaciones del Congreso y pidió una mayor coordinación con los Estados y las organizaciones internacionales.

2 ANÁLISIS

2.1 Como el suministro actual de información aeronáutica se hace con base en a la entrega de información antes del vuelo y como la difusión de información aeronáutica del mañana responderá a los requisitos de todos los integrantes del sistema ATM en todas las fases del vuelo, se considera necesario en la gestión del sistema, la utilización y transmisión de datos e información como vitales para el buen funcionamiento de estos componentes.

2.2 En función a las actividades realizadas por los Estados y regiones para el logro de esta transición se ha considerado lo siguiente:

- a) A raíz de este nuevo concepto, es necesario tomar medidas que puedan garantizar que las regiones de todo el mundo avancen en el mismo sentido o, al menos, puedan cooperar entre sí para ofrecer una interoperabilidad mundial sobre la base de las normas y procedimientos comunes.
- b) Es necesario que se tomen las acciones correspondientes en la introducción de nuevas enmiendas en las normas y métodos recomendados (SARPS). Así como también, se aborden cuestiones de orden institucional, jurídico y técnico.

2.3 Dificultades encontradas para la transición:

- a) No están claramente definidos los requisitos para la prestación segura y eficaz de la gestión de la información (AIM) a nivel mundial; adoptando un modelo para el intercambio de información aeronáutica y el desarrollo de nuevas especificaciones para el Anexo 4 – *Cartas aeronáuticas* y el Anexo 15 – *Servicios de información aeronáutica*, las cuales regirían la disponibilidad electrónica de información aeronáutica y cartas;
- b) Las provisiones del Anexo 4 y del Anexo 15 y el material de orientación asociado, necesitan proveer manejos conceptuales de intercambio de información aeronáutica estandarizada para permitir el intercambio global de datos en formato digital. Estas provisiones deberían incluir más disposiciones relativas a normas de estandarización para elaborar las AIP en formato digital a través de una aplicación. Asimismo, la actualización apropiada del documento 8126;
- c) Para asegurar la cohesión y el enlace entre los diferentes componentes del concepto operacional y lograr el rol del AIS, existe la necesidad del intercambio y gestión de información aeronáutica para ser utilizada por diferentes servicios y usuarios, tomando en cuenta la interoperabilidad de los sistemas futuros y existentes. Uno de los objetivos claves para que la transición AIM sea efectiva es descifrar qué red de datos se utilizará para el intercambio de nuevos productos, qué información se puede intercambiar a través de Internet pública, y qué información requiere un aseguramiento en los datos. Son estas interrogantes que en este momento no se han descifrado;
- d) Es necesario definir las actividades de recursos humanos necesarias para realizar el futuro AIM. Esto involucrará la identificación de las habilidades del personal futuro que se requerirá, los mecanismos para validar las competencias y el desarrollo de guías de apoyo y de material de instrucción. Se necesitarán definir mecanismos globales que permitan la evolución de los modelos de una manera que se puedan gestionar y apoyar;
- e) Cualquier sistema AIS basado en redes de gestión de información aeronáutica con un enfoque basado en el AIM debiera reconocer que algunos de sus datos contenidos son sensibles para el uso militar, de seguridad nacional, de Explotadores Aéreos, Explotadores de aeródromos o de perspectivas industriales. Se requiere alcanzar una protección apropiada a los datos sensibles (sensitivos), tomando las medidas que sean necesarias para evitar un uso no-autorizado, aplicando métodos de acceso restringido con operaciones fundamentales de revisión y control así como de implementar una forma de identificar las situaciones adversas que puedan impactar la Gestión de Información Aeronáutica.

3 CONCLUSIONES:

3.1 La Republica Bolivariana de Venezuela insta a que los pasos que figuran en la hoja de ruta para la transición AIS al AIM, según la evolución de los conceptos generales de la ATM, pueda ser evaluada y ser actualizadas a fin de construir una base solida de dicho plan.

3.2 Los cambios deben estar más vinculados a las necesidades claramente definidas en el concepto operacional ATM, en lugar de apuntar hacia requisitos genéricos como actualmente sucede.

3.3 Para que la transición AIM actualmente establecida sea efectiva, es necesario definir en la fase 2, paso 8:

- a) las redes de datos que se utilizarán para el intercambio de nuevos productos.
- b) que la información se puede intercambiar a través de internet pública; y
- c) que la información requiere un aseguramiento en los datos.

3.4 Recomendamos se estudie la posibilidad que se integre una nueva gestión de sistema de seguridad de la información ya que en esta Fase 2 de la hoja de Ruta, deben estar definidas las normas para el intercambio de datos aeronáuticos.

3.5 Definir para la fase 2 de la hoja de ruta, las normas para intercambio de los datos entre regiones y con identificadores únicos.

3.6 La OACI debe seguir asistiendo a los Estados, en sus regiones, en la definición de la gestión de la información aeronáutica (AIM) y deberá comprometerse en la elaboración de más textos de orientación para el logro de la transición efectiva.