



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

ANI/WG/3 — NE/17
4/03/16

**Tercera Reunión del Grupo de Trabajo sobre implementación de Navegación Aérea para las Regiones
NAM/CAR (ANI/WG/3)**

Ciudad de México, México, 4 al 6 de abril 2016

**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

**Seguimiento, evaluación de desempeño y monitoreo de las metas del Plan de
Implementación de Navegación Aérea Basado en la Performance para las
Regiones NAM/CAR (RPBANIP NAM/CAR)**

4.1 Informes de avance de los Grupos de Tarea y del ANI/WG

**ACTUALIZACIÓN DE ESTADOS UNIDOS SOBRE EL DOCUMENTO DE CONTROL DE INTERFAZ COMÚN DE
NORTEAMÉRICA (NAM ICD) VERSIÓN “E”**

(Presentada por Estados Unidos)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta Nota y resumen presenta la información sobre Comunicaciones de datos entre instalaciones de servicios de tránsito aéreo (AIDC) del ICD de Norteamérica para la actualización del ICD a la versión “E”, la cual funciona como orientación principal para el intercambio de datos automatizados por sistemas de los Servicios de tránsito aéreo (ATS) automatizados de la Región Norteamérica y Caribe (NAM/CAR). Esta nota actualiza el documento de referencia dentro de la Región NAM/CAR, donde Estados Unidos y otros Estados miembros proveen las actuales y futuras AIDC de las Regiones de información de vuelo (FIR) a información de interfaces de las FIR.

Acción:	La Acción sugerida en la Sección 3.
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Iniciativas del Plan Mundial (IPM)• IPM-9 – <i>Conciencia Situacional</i>• 4º objetivo Regional de Performance (RPO): <i>Mejora a la conciencia situacional</i>

1. Introducción

1.1 El creciente tránsito entre FIR requiere pronta mejora en la eficiencia y exactitud de los proveedores de Controlador de tránsito aéreo (CTA). Desarrollando un proceso armonizado y definiendo los protocolos para el intercambio de información entre varios Estados/Territorios y Organizaciones Internacionales dentro y a través de las Regiones, por lo tanto es imperativo alcanzar este objetivo. Ya que los proveedores ATS desarrollan sus sistemas automatizados, se debería tener consideración en reconocer las capacidades identificadas dentro de un ICD, el cual sirve para conocer los requerimientos de la Región. El AIDC en la Región NAM/CAR fue modelo de un ICD AIDC, el Doc 4444 — *Gestión del tránsito aéreo* actualmente apoya veintitrés (23) interfaces de miembros operacionales, NAM ICD documenta el protocolo de estas interfaces.

2. Discusión

2.1 El cambio de documento NAM ICD a la versión “E” dirige mensajes intercambiados entre Proveedor de servicios de navegación aérea (ANSP) y Control de áreas (ACC) por aeronaves con Reglas de vuelo por instrumentos (IFR). Dentro del NAM ICD, las unidades de operación ATS reenvían información de plan de vuelo y controlan información de unidad a unidad, así como los avances de vuelo. El uso del NAM ICD apoya la notificación, coordinación, y transferencia de fases de control señaladas dentro del Doc 4444 de la OACI, PAN ICD para AIDC Doc 9694-AN/955 — *Manual de aplicaciones de enlace de datos para los servicios de tránsito aéreo* de la OACI.

2.2 La actualización de la versión “E” del NAM ICD (NAM ICD-E) no cambia el intercambio automatizado de información por ninguna interfaz operacional. Los Estados miembros actuales del NAM ICD no deben implementar ningún cambio en apoyo del NAM ICD-E.

2.3 Cambios, correcciones y activación, lo cual conformará las actividades del NAM ICD-E, incluye:

- Transferencia de control radar de mensajes y soporte de gestión de interfaz
 - o Estados Unidos – Canadá para iniciar la transferencia radar/ señalización de desarrollo de mensajes para el apoyo de interfaces domésticas existentes
 - o Acuerdo de límites entre Estados Unidos – Canadá, la cual reflejará especificaciones de implementación de transferencia de control
 - o Implementación de la Interfaz de gestión de mensajes, incluidos mensajes de Gestión del espacio aéreo (ASM)
 - o Identificación/ requisito de apoyo de comunicación directa para la transferencia de control/señalización
- Señalización de mensajes radar incluidas como Capacidad de Clase 3
 - o Señalización- Básica incluida/ identificada para implementación
 - o Señalización – Mejorada incluida para una futura implementación
- Instalaciones ATS de Nueva York, Oakland y Anchorage siendo incluidas como instalaciones NAM ICD emergentes de Estados Unidos interconectando con el Servicio de tránsito aéreo de Canadá (CAATS)

- Mensajes suplementarios de Información anticipada sobre límite (ABI), mensajes definidos de Cima de la subida/ Control de las operaciones aeronáuticas (TOC/AOC)
- Códigos erróneos expandidos (ver **Apéndice únicamente en inglés**)
- Correcciones identificadas y corregidas
- Acuerdos de límite de COCESNA con los ACC de La Habana y Mérida incluidos

2.4 El conjunto de mensajes de información de vuelo automatizado de Norteamérica encontrado en el NAM ICD se utiliza operacionalmente entre Estados Unidos y Canadá, Estados Unidos y México; Estados Unidos y Cuba, Cuba y México; COCESNA y México; y COCESNA y Cuba. Una de las fortalezas del conjunto de mensajes NAM es la adaptabilidad de la funcionalidad.

2.5 El conjunto de mensajes de información de vuelo automatizada permite que una interfaz automatizada sea construida con un mínimo de dos mensajes, conocidos como Clase 1. La Clase 1 consiste en el mensaje de plan de vuelo actualizado (CPL), el CPL y el acuse de recibo del mensaje; el Mensaje de acuse de recibo lógico (LAM). Mayores capacidades se encuentran disponibles en la Clase 2, construido a partir de la fundación de la Clase 1, agregando capacidades de enmienda pre-salida y post-salida, salidas cerca de la frontera e información específica del error en la información sobre mensajes fallidos.

3. Acciones Sugerida

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota de la información y el resumen producida en esta Nota de Estudio;
- b) apoyar las medidas y aprovechar las lecciones aprendidas por los Estados miembros para alcanzar la meta de un sistema de Gestión de tránsito aéreo constante y globalizado utilizando el NAM ICD; y
- c) observar los éxitos del intercambio reciente de información automatizado utilizando el NAM ICD y las capacidades de Clase 1, 2 y 3 que define.