



**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

Otros asuntos

Necesidades Tecnológicas

(Presentada por la Secretaría)

Resumen Esta nota de estudio analiza la necesidad de contar con apoyo tecnológico para la implantación de los nuevos requisitos AIM, e invita a la Reunión a elaborar una lista mínima que sirva de orientación a los Estados al momento de hacer sus inversiones.	
Referencias: <ul style="list-style-type: none">• Concepto Operacional Mundial de Gestión del Tránsito Aéreo de la OACI (Doc 9854)• Hoja de ruta de la OACI para la transición del AIS a la AIM	
Objetivos estratégicos de la OACI:	A. Seguridad operacional C. Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo

1 Antecedentes

1.1 Reconociendo que la información aeronáutica es parte integral de la futura ATM, la OACI ha dado pasos para definir el futuro papel de la AIM. El Concepto Operacional Mundial de Gestión del Tránsito Aéreo de la OACI (Doc 9854) define el papel de la AIM en la provisión de información acreditada, oportuna y de calidad garantizada, que se requiere para apoyar las operaciones de vuelo.

2 Discusión

2.1 En base a las necesidades del ATM, la AIM debe brindar nuevos servicios aeronáuticos que vayan más allá de la información de seguridad operacional tradicional del AIS. Estos nuevos servicios AIM incluyen servicios de información en apoyo a los requisitos de eficiencia, capacidad y performance ambiental de los sistemas aeronáuticos.

2.2 Como ocurre en otras industrias, el negocio de la Gestión del Tránsito Aéreo (ATM) enfrenta el desafío de evolucionar frente a la creciente globalización y competencia, incrementando la demanda aeronáutica y aumentando la conciencia ambiental. Los ANSP han respondido a estas presiones a través de un mayor uso de la tecnología, y dependen más de la información para obtener beneficios ATM.

2.3 El mayor uso de la información está conduciendo a un cambio de paradigma en la forma en que la ATM ve el papel de la información aeronáutica; los ANSP y los explotadores de aeronaves necesitan tener una visión operacional común y en tiempo real de la información aeronáutica, que pueda ser intercambiada y compartida para garantizar un uso eficiente del sistema aeronáutico.

2.4 La AIM debe manejar, de una manera estructurada, los datos aeronáuticos y meteorológicos, de planificación de vuelos, de configuración del espacio aéreo y sobre la condición (planificada y en tiempo real) de los sistemas ATM/CNS. La totalidad de los beneficios del sistema AIM sólo podrán obtenerse cuando la información correcta, en el formato correcto, esté disponible para todos los usuarios del sistema, en el momento apropiado. Para ello, es necesario gestionar y coordinar el procesamiento de la información aeronáutica durante todo el proceso, bajo estrictos procedimientos de control, garantizando la calidad, desde la generación hasta la publicación.

2.5 Durante la compleja transición a la AIM, la industria, los reguladores, los fabricantes, los proveedores de servicios y otras organizaciones tendrán que trabajar juntos para lograr los mejores resultados. Al respecto, es necesario describir el soporte tecnológico mínimo requerido, a fin de orientar a los Estados al momento de hacer sus inversiones.

3. Acción sugerida

3.1 En base a lo anterior, se invita a la Reunión a elaborar, dentro del contexto de un grupo *ad-hoc*, una lista mínima del apoyo tecnológico requerido para cumplir con los nuevos requisitos de gestión de la implantación AIM. Asimismo, es recomendable que cada Estado describa sus necesidades en el área AIM y MAP.

* * * * *