



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

NACCWG10 — NE/42  
28/08/25

**Décima Reunión del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG/10)**  
Tulum, México, del 8 al 12 de septiembre de 2025

**Cuestión 5 del  
Orden del Día:**

**Sesión de trabajo colaborativa de Grupos de Tarea NACC/WG**

**Implementación D-ATIS y DCL**

(Presentada por IATA)

<b>RESUMEN EJECUTIVO</b>	
Esta nota de estudio tiene como objetivo instar a los Estados y Proveedores de Servicios de Navegación Aérea (ANSPs) a implementar los Servicios Digitales Automáticos de Información Terminal (D-ATIS) y la Autorización de Salida por Enlace de Datos (DCL), al menos en los aeropuertos internacionales de la Región NACC, considerando los claros beneficios en seguridad, capacidad y eficiencia	
<b>Acción:</b>	Acciones sugeridas en el ítem 3 de la presente nota de estudio.
<b>Objetivos Estratégicos:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Seguridad Operacional</li><li>• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea</li><li>• Desarrollo económico del transporte aéreo</li><li>• Protección del medio ambiente</li></ul>
<b>Referencias:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Plan Global de Navegación Aérea.</li><li>• Informe del GREPECAS/21</li></ul>

**1. Introducción**

1.1 Durante la reunión GREPECAS/21, bajo el documento NE/37, se discutió la información presentada por IATA relacionada con la implementación de los Servicios Digitales Automáticos de Información Terminal (D-ATIS) y la Autorización de Salida por Enlace de Datos (DCL) en los aeropuertos internacionales de las regiones CAR/SAM. Los beneficios que ofrecen estos sistemas incluyen la reducción de la carga de trabajo de los pilotos y controladores de tráfico aéreo, así como la provisión de barreras de seguridad operativa que mitigan o eliminan posibles malentendidos en la información crítica de seguridad de vuelo que se intercambia entre dichos profesionales. Sin embargo, IATA informó que la mayoría de los aeropuertos internacionales en la región CAR/SAM aún no han implementado D-ATIS y, en algunos casos, su implementación ha sido parcial o incompleta.

1.2 Con base en el documento mencionado, GREPECAS/21 formuló la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN GREPECAS/21/13	ACTIONS TO ADVANCE THE IMPLEMENTATION OF THE D-ATIS AND THE DCL	
<b>What:</b> That the Secretariat to prepare a regional CAR/SAM guidance document, in collaboration with all stakeholders, including guidelines to facilitate cost-benefit analysis, on the implementation of the Automatic Terminal Information Service by Data Link - ATIS digital (D-ATIS) and Departure Clearance by Data Link (DCL) by GREPECAS/22.	<b>Expected impact:</b> <input type="checkbox"/> Politics / Global <input checked="" type="checkbox"/> Interregional <input checked="" type="checkbox"/> Economics <input checked="" type="checkbox"/> Environmental <input checked="" type="checkbox"/> Technical/Operational	
<b>Why:</b> To promote the implementation of D-ATIS and DCL services for ATS units at international airports, with a view to obtaining safety barriers that eliminate possible failures in the understanding of critical flight safety information, in pilot-controller communication.		
<b>When:</b> GREPECAS/22	<b>Status:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Valid / <input type="checkbox"/> Invalid / <input type="checkbox"/> Completed	
<b>Who:</b> <input type="checkbox"/> States <input checked="" type="checkbox"/> ICAO <input checked="" type="checkbox"/> Other:		<b>Responsible:</b> NACC/WG and SAM/IG

1.3 IATA ha sugerido establecer la implementación de D-ATIS/DCL como requisito mínimo en aeropuertos internacionales, debiendo ser incluida tanto en el Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM como en el Plan de Trabajo de los grupos regionales de implementación.

1.5 IATA también ha indicado que recomienda divulgar la disponibilidad de los servicios D-ATIS/DCL en las publicaciones pertinentes de información aeronáutica.

## 2. Análisis

2.1 Cabe destacar que tanto D-ATIS como DCL están incluidos en el Plan Global de Navegación Aérea (GANP) de la OACI, como parte de los módulos Bloque 0 y Bloque 1 de ASBU, que se centran en mejorar la comunicación aire-tierra y las comunicaciones por enlace de datos entre controlador y piloto (CPDLC).

2.2 Como es del conocimiento de los expertos presentes en esta reunión, estas tecnologías ayudan a disminuir la carga de trabajo de las comunicaciones por voz y a reducir la posibilidad de malentendidos por parte del piloto al recibir información del controlador aéreo o del ATIS por VHF, mejorando principalmente la seguridad, pero también la capacidad y la eficiencia.

2.3 Como ejemplo, se ha informado que la configuración incorrecta del altímetro por parte de los pilotos ha causado incidentes graves en todo el mundo. En algunos casos, hubo alto riesgo de impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT). Aunque D-ATIS no es una solución definitiva, podría ser una medida de mitigación importante y efectiva al evitar malentendidos sobre la configuración correcta del altímetro que el piloto debe ingresar en el sistema.

2.4 Igualmente, el uso de DCL representa una medida de mitigación clave para evitar interpretaciones erróneas de la autorización del plan de vuelo, considerando que dichas autorizaciones son cada vez más complejas y contienen mayor cantidad de información que debe ser comprendida y confirmada por el piloto. Además, ya fueron reportadas inúmeras ocurrencias en que el piloto y el control de tránsito aéreo (ATC) no tienen la misma versión del Plan de vuelo presentado (FPL) como consecuencia de duplicidad de planes de vuelo. En función de la extensión y complejidad de las autorizaciones de planes de vuelos. En estos casos, el DCL facilita que el piloto y el ATC identifiquen cuando no tienen la misma versión del FPL.

2.5 El Anexo 11 de la OACI recomienda que “el mensaje de las radiodifusiones ATIS-voz no debería exceder de 30 segundos, procurándose que la legibilidad del mensaje ATIS no se vea afectada por la velocidad de transmisión o por la señal de identificación de la ayuda para la navegación que se emplee para la transmisión del ATIS. En el mensaje de radiodifusión ATIS debería tomarse en consideración la actuación humana.”. En la actualidad, resulta poco probable que el ATC pueda cumplir con esta recomendación, considerando que la complejidad de las operaciones exige incluir mayor cantidad de información relevante para la conciencia situacional de la tripulación, como operaciones especiales (mínimos de separación reducida en pista, operaciones de alta intensidad en pista), preocupaciones de seguridad (globos aerostáticos, aves), uso simultáneo de varios procedimientos de aproximación, etc. Con relación al ATIS por voz, el ATC generalmente debe elegir entre proporcionar menos información para respetar las limitaciones del rendimiento humano o brindar la información necesaria para la conciencia situacional adecuada y esperar que la tripulación pueda comprenderla y copiarla.

2.6 Tras las discusiones en GREPECAS/21, no se tomaron acciones concretas para instar a los Estados y ANSPs a implementar D-ATIS y DCL. Aunque la Conclusión GREPECAS 21/13 solicita a la Secretaría preparar material de orientación, incluyendo directrices para facilitar el análisis costo-beneficio, no se ha avanzado al respecto. Aun considerando que el análisis costo-beneficio es siempre bienvenido, en el caso específico de D-ATIS y DCL, este análisis es relativamente sencillo, ya que son aplicaciones conocidas, sus beneficios son evidentes, y los costos son bajos. Además, la diferencia de otras aplicaciones, no se requiere una gran mayoría de aeronaves equipadas para justificar la inversión en D-ATIS y DCL, ya que no hay impacto operativo al mezclar aeronaves equipadas y no equipadas, y los beneficios pueden ser aprovechados por las que sí lo están.

2.7 Incluso en Estados que ya han implementado aplicaciones D-ATIS/DCL en un número considerable de aeropuertos, se requiere su expansión a otros aeropuertos internacionales y nacionales, considerando los beneficios ya mencionados.

2.8 En este sentido, IATA propone la formulación de una conclusión NACC/WG que inste a los Estados a implementar D-ATIS y DCL al menos en los aeropuertos internacionales. Esta conclusión debería ser acompañada por la Secretaría mediante una lista de aeropuertos internacionales sin D-ATIS y/o DCL, u otro mecanismo que se considere adecuado.

**3. Acciones sugeridas**

3.1 Se invita a la reunión a:

- a) Tomar nota de la información proporcionada en este documento.
- b) Instar a los Estados y ANSPs a implementar D-ATIS/DCL al menos en los aeropuertos internacionales.
- c) Solicitar a la Secretaría el seguimiento de la implementación de D-ATIS/DCL al menos en los aeropuertos internacionales.