



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 41° PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 31: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Normalización

IMPACTO DEL RETRASO DE LA IMPLANTACIÓN DE LA GESTIÓN DE LA INFORMACIÓN AERONÁUTICA

[Nota presentada por Uruguay con el apoyo de la Argentina, Bolivia, el Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Panamá, Paraguay, el Perú, y Venezuela (República Bolivariana de)]

RESUMEN

Esta nota de estudio presenta las dificultades y barreras de implementación de los procesos descrito en la Hoja de Ruta de la transición desde el sistema de identificación automática (AIS) al Módulo de airbus interoperable (AIM) y el retraso de la integración de la información aeronáutica a un concepto más amplio de gestión de la información aeronáutica.

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

- tomar nota de la información presentada en esta nota de estudio;
- apoyar a los Estados para garantizar y confirmar el compromiso en la transición AIS al AIM.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	A - Seguridad operacional B - Capacidad y eficiencia de la navegación aérea
<i>Repercusiones financieras:</i>	Positiva: Asegurar la calidad de la información aeronáutica que son brindadas para apoyo de las operaciones aérea y la seguridad operacional
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">Anexo 15 – Servicio de Información AeronáuticaHoja de Ruta de Transición del AIS al AIMDoc. 9750 – Plan Global de Navegación Aérea (GANP)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Con el fin de satisfacer los requisitos que emanan del concepto operacional de ATM mundial, el servicio de información aeronáutica debió integrarse en un concepto más amplio de gestión de la información aeronáutica, haciendo del uso de un método diferente para la provisión y la gestión de los datos, a diferencia del actual AIS, centrado en el producto, para la transición al AIM.

¹ La versión en español ha sido proporcionada por Uruguay.

1.2 El concepto de AIM requiere que la información aeronáutica se almacene en forma de conjuntos de datos normalizados que puedan consultarse desde las aplicaciones de usuario, enfocándose toda la gestión de la información en el dato.

1.3 La difusión de los conjuntos de datos definió los nuevos servicios que proporcionará el AIM, para ello se constituyeron los nuevos productos de información aeronáutica;

- a) las publicaciones de información aeronáutica (AIP), incluidos sus suplementos y enmiendas;
- b) las circulares de información aeronáutica (AIC);
- c) las cartas aeronáuticas;
- d) los NOTAM; y
- e) los conjuntos de datos digitales.

2. ANÁLISIS

2.1 La transición a la AIM se planificó realizar en tres fases:

- a) consolidación;
- b) paso al entorno digital; y
- c) gestión de la información.

2.2 La primera fase se cumplió con la implementación de WGS-84, del sistema AIRAC, adecuando los Anexos y Documentos relativos al AIS, y la implantación y certificación de QMS/AIS. En este sentido la Región SAM no encontró mayores dificultades, logrando la implementación sin mayores inconvenientes, aunque la pandemia impactó en las recertificaciones del QMS/AIS.

2.3 Para la segunda fase, la introducción de los datos electrónicos de Obstáculos y terrenos, las cartas de Aeródromos y el AIP electrónico son dirigidos a aumentar la calidad y la disponibilidad de los productos AIS. Para la mencionada fase, los Estados de la Región encontraron algunas barreras difíciles de superar como la implementación del AIP electrónico, Sistema integrado de eFPL, Banco NOTAM, Banco MET, y también e-Cartas, todos elementos indispensables para la transición, pero sus implementaciones se encontraron con la necesidad de erogaciones económicas muy elevadas para cumplir con el requisito. Otra barrera fue la demora por los efectos de la pandemia del SARS-CoV-2, mientras tanto para la vigilancia de calidad se aplicaron procedimientos de control de trazabilidad con los iniciadores de datos.

2.4 La tercera fase consta de la gestión de la Información, nuevos productos y una base de datos aeronáuticos, garantizando que el modelo de datos aeronáuticos se desarrolle en todo el sistema de intercambio de conjuntos completos. Con respecto a la base de datos significó un escollo grande para los Estados de la región pues implica un gran desembolso dado el proceso de adquisición de sistemas y software, costos de mantenimiento y capacitación del personal.

2.5 Otro punto que impidió una transición estandarizada y ordenada fue la demora en la publicación, traducción y actualización de los siguientes documentos:

- ICAO Doc 9881 - Guidelines for Electronic Terrain, Obstacle and Aerodrome Mapping Information;
- ICAO Doc. 9839 - Manual on the Quality Management System for Aeronautical Information Services;
- ICAO Doc. 8126, AIS Manual; y
- ICAO Doc. 10039 – Manual on System Wide Information.

2.6 La preocupación sobre estos documentos radica en que, las dos primeras no han sido publicadas, incluso la OACI lo ha eliminado del Portal Seguro. Sobre los otros documentos, el Manual del AIS, luego de cinco años ha sido publicado, pero solo disponibles en inglés.

2.7 La Región SAM entiende que estos documentos apoyan una implementación estandarizada de la Fase 2 de la Hoja de Ruta, y su no disponibilidad genera una barrera para continuar con los procesos que conlleven a la implantación del AIM.

2.8 La preocupación de la Región SAM radica en que el retraso de la implantación del AIM impacta en otras iniciativas de la OACI como el CDM, A-CDM, TBO y SWIM. De acuerdo al GANP, el SWIM debería iniciarse en el Bloque 2, pero las implantaciones de sus habilitadores, en varios Estados de la Región SAM aún no han sido culminados, y con proyección de que no sean culminadas para el Bloque mencionado previamente.

3. CONCLUSIONES

3.1 Sobre esta base el modelo conceptual de un formato para el intercambio de información aeronáutica gestionado por estructuras digitales SWIM, la rapidez, la precisión, y la no duplicación de la información garantiza eficiencia de los servicios de información aeronáutica y por consiguiente seguridad operacional.

3.2 Pero dado los grandes cambios significativos en el proceso de transición y viendo las demoras ocasionadas por las razones mencionadas se solicita a la Asamblea:

- a) el apoyo de las administraciones y la OACI a efectos de poder alcanzar los objetivos y metas para la transición del AIS al AIM de manera de que “Ningún Estado Quede Atrás”;
- b) se acelere el proceso de publicación, traducción y actualización de los documentos que apoyen la implementación estandarizada para la transición del AIS al AIM; y
- c) tomar las medidas necesarias presentada en esta nota de estudio considerando las barreras que enfrentan los Estados que aún no han podido cumplir con la mencionada transición.

— END —