



SAM/IG/3  
NE/12  
17/02/09

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL  
Oficina Regional Sudamericana**

**TERCER TALLER/REUNIÓN DEL GRUPO DE IMPLANTACIÓN SAM (SAM/IG/3)  
PROYECTO REGIONAL RLA/06/901**

**Lima, Perú, 20 al 24 de abril de 2009**

**Cuestión 3 del  
Orden del Día:**

**Implantación de la navegación basada en la performance (PBN) en la  
Región SAM**

**MIGRACIÓN AIS-AIM**

(Presentada por Roberto Arca)

**Resumen**

En esta Nota de Estudio se presenta un análisis de los problemas que se deberán abordar en la migración AIS/AIM en la Región para asegurar una mejor calidad actualizada y validada de los datos que brindan actualmente los Servicios de Información Aeronáutica de la Región.

**Referencias:**

- Congreso Mundial de Servicios de Información Aeronáutica (Madrid, 2006)
- Manual del Sistema geodésico Mundial 1984 (WGS84) de la OACI

**1 Antecedentes**

1.1 Durante el Congreso Mundial de Servicios de Información Aeronáutica (Madrid, 2006) se comenzó a definir una estrategia de transición del AIS (Servicio de Información Aeronáutica) al AIM (Gestión de la Información Aeronáutica) debido a las nuevas necesidades de ofrecer una información aeronáutica completa, de calidad adecuada y en el momento oportuno, basadas estas principalmente en los nuevos conceptos de ATM (Gestión del Tránsito Aéreo).

1.2 La ATM depende de que se disponga de una información pertinente, precisa, de calidad y oportuna, que permita tomar decisiones con conocimiento de causa. Esas decisiones deben adoptarse sobre la base de un proceso de toma de decisiones en colaboración (CDM), y no en aislamiento. Cuando sea compartida por todo el sistema y utilice los avances tecnológicos pertinentes, esta clase de información permitirá a los participantes en la ATM desarrollar su actividad y operaciones de manera eficiente y rentable.

1.3 La prestación tradicional de los servicios de información aeronáutica centrados en el producto debe ser sustituida por una solución centralizada en datos y orientada a sistemas, en la cual se brinden datos fiables y oportunos de manera permanente y dinámica, para su uso en aplicaciones que realicen las tareas requeridas (planificación de vuelo, gestión de vuelo, navegación, garantía de separación, CDM o cualquier otra actividad de ATM estratégica o táctica).

## 2 **Discusión**

2.1 Los servicios de información aeronáutica (AIS) tradicionales deben realizar la transición a la AIM, lo que constituiría el primer paso importante en la evolución hacia un entorno de información en red para la ATM, entorno que ha de caracterizarse por una aplicación creciente de los principios exhaustivos de la Gestión de la información en todo el sistema.

2.2 El objetivo del AIS es crear una comunidad de personas, dispositivos, información y servicios interconectados por una red de comunicación con el fin de hacer un uso óptimo de los recursos y sincronizar mejor los acontecimientos y sus consecuencias.

2.3 Los cambios más importantes son, por una parte, la transición desde un servicio centrado en el producto hacia la prestación y gestión de datos en forma interoperable suficiente para el uso final y, por otra, la ampliación del ámbito de la información fuera de los estrechos confines del Anexo 15. Para garantizar la eficacia, la coherencia general y la interoperabilidad, se ha de considerar que todos los datos utilizados en operaciones aeronáuticas conciernen a la AIM, la cual, por consiguiente, debe integrarlos progresivamente en su ámbito de aplicación abierto.

2.4 El objetivo estratégico general de la Gestión de la información aeronáutica (AIM) es una estructura uniforme y eficiente basada en una gestión de la información en todo el sistema que permita dar apoyo a todas las fases del vuelo.

2.5 Enfrentados a esta situación, los Estados de la región SAM se han abocado al estudio correspondiente para dar respuesta a estas nuevas necesidades planteadas. Para ello, se planteó la reutilización de los sistemas existentes (Banco de Datos NOTAM) y la adquisición de nuevos sistemas así como del hardware necesario de manera tal de poder integrar todos los sistemas y de gestionar la información aeronáutica en forma eficaz y eficiente.

2.6 El trabajo necesario para la puesta a punto y carga de datos dependerá en gran medida tanto de la disponibilidad de datos (no todos existen actualmente en los AIS de la región) sino también de la verificación y validación de los mismos dependiendo también de la magnitud de los mismo de acuerdo a cada Estado.

2.7 Debe considerarse también un tiempo que oscile algunos meses para la instalación de los equipos así como la instalación y puesta a punto del software. Además de un tiempo similar para la conexión con los sistemas existentes.

2.8 Una vez que se disponga de la información verificada y validada, la carga total de las bases de datos pueda estar terminada en un período de 1 a 2 años aproximadamente dependiendo de la complejidad y magnitud de datos de cada Estado.

2.9 Por último, también se deberá tomar en cuenta que el ajuste del Modelo de gravedad (EGM96) así como el ajuste a la Red Sudamericana SIRGAS reclaman una actualización de las mediciones que ha sido reclamada largamente por la OACI.

2.10 En ese sentido, el Manual del Sistema Geodésico Mundial 1984 (WGS84) de la OACI contiene un conjunto de directivas al respecto tanto sobre las mediciones, almacenamiento y manejo de esa información.

### 3. **Acción Sugerida**

3.1 Analizar esta Nota de Estudio y evaluar la necesidad de una Conclusión que aliente a los Estados que aún no lo hayan hecho, a iniciar urgentemente el proceso de migración del AIS al AIM para una mejor gestión y validación de los datos que son claves para asegurar la calidad de la navegación y el uso de los sistemas autónomos.

\* \* \* \* \*