



**Cuestión 6 del
Orden del Día: Otros asuntos**

Preparación para la implantación de la Fase 2 de AIS a AIM

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN	
Esta nota de estudio propone el comienzo de la preparación de la Fase 2 de la transición de AIS a AIM.	
Referencias:	
<ul style="list-style-type: none">• Anexo 15 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional• Hoja de Ruta AIS-AIM• Reuniones Multilaterales SAM/AIM	
Objetivos estratégicos de la OACI:	<i>A - Seguridad operacional B - Capacidad y eficiencia de la navegación aérea E - Protección del medio ambiente</i>

1 Antecedentes

1.1 Con la finalización de la Fase 1 algunos Estados deben afrontar la preparación de la Fase 2 en la transición de AIS a AIM. Cumplida la etapa de la Certificación de Calidad en los procesos del AIM esos Estados están con la suficiente madurez para comenzar los trabajos preparatorios para la implantación de la Fase 2.

2 Análisis

2.1 La medición del rendimiento es un aspecto integral en la búsqueda de la mejora continua de la aviación. Medir el rendimiento no proporciona únicamente una idea del comportamiento de todo el sistema de la aviación, sino que ofrece asimismo un mecanismo de retroalimentación para futuros ajustes tácticos o planes de acción hacia la consecución de los objetivos contenidos en los Planes Globales de Seguridad Operacional y Navegación Aérea de la OACI.

2.2 Presentar informes a escala global es una tarea intrínsecamente compleja; sin embargo, sirve para desarrollar un consenso sobre el estado de las iniciativas en general, permitiendo una retroalimentación directa en la implementación de los Planes Globales. Medir el rendimiento a nivel regional, sin embargo, es igualmente importante, ya que permite una visión más profunda sobre la manera en que las aproximaciones locales y variaciones afectan tanto el entorno de la seguridad operacional como del medio ambiente. Este tipo de retroalimentación es clave en la manera de cómo las Oficinas

Regionales de la OACI priorizan sus recursos y programas de trabajo con miras a conseguir los resultados operacionales deseados.

2.3 El Informe de Navegación Aérea de la OACI, por lo tanto, consiste en datos y análisis cualitativos y cuantitativos y comprende áreas de rendimiento relevantes del sistema de navegación aérea. La segunda edición 2015 proporciona el estado de medidas operacionales para la mejora del rendimiento y el correspondiente progreso en su implementación, de acuerdo a los requerimientos operacionales del Estado y los módulos de prioridad del Bloque 0 seleccionados.

2.4 El bloque 0 se enfoca en las prioridades de navegación aérea destacadas en la Cuarta Edición del GANP tales como: Navegación basada en la Performance (PBN), Operaciones de Descenso Continuo (CDO), Operaciones de Ascenso Continuo (CCO), Gestión de la Información Aeronáutica (AIM), Gestión de Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM), así como los beneficios ambientales estimados acumulados por las mejoras operacionales basadas en la herramienta de estimación de ahorro de combustible de la OACI (IFSET).

2.5 La actual Hoja de Ruta para la transición de AIS a AIM está prevista para servir como una iniciativa de posicionamiento estratégico a fin de facilitar la mejora continua de los servicios de información aeronáutica en términos de calidad, oportunidad e identificación de nuevos servicios y productos para poder atender mejor a los usuarios aeronáuticos. Establece una línea de base para la elaboración de estrategias y otras iniciativas con miras a progresar en la consecución de los objetivos AIM globalmente, y lograr que en el futuro AIM se encuentre en posición de poder servir mejor a los usuarios del espacio aéreo y ATM en términos de sus requerimientos de gestión de la información aeronáutica.

2.6 La Hoja de Ruta para la transición ha sido desarrollada con un horizonte de implantación para el 2016. En consecuencia, las actividades asociadas con la Hoja de Ruta, aún sin alcanzar la capacidad AIM total, proveen un camino hacia la provisión digital de los actuales productos y servicios AIS. Se considera necesaria la elaboración de una nueva Hoja de Ruta, lo cual no debería representar un cambio en la dirección, sino más bien servir como una extensión de la Hoja de Ruta actual. En tal sentido, la Hoja de Ruta actual servirá como el inicio evolutivo de una eventual transición total hacia un servicio AIM completamente integrado con otros servicios y funciones ATM.

2.7 Con esto en mente, la Hoja de Ruta actual proporciona un pre-requisito fundamental para la transición ordenada hacia un ambiente AIM. Apoya y facilita la generación y distribución de información aeronáutica en forma digital, provee fundamentos para medir el rendimiento y resultados, asiste a los Estados en la implantación y utiliza un acercamiento evolutivo enfocado hacia el trabajo de los Estados, Organizaciones e Industria. El desarrollo futuro de la Hoja de Ruta estará guiado por el Plan Mundial de Navegación Aérea y el Concepto Operacional ATM Mundial.

2.8 A través del apoyo de las Oficinas Regionales de la OACI, se están llevando a cabo encuestas para obtener información sobre el estado de la transición de AIS a AIM a nivel mundial. El resultado de las encuestas pondrá de manifiesto el progreso alcanzado por los Estados y los desafíos enfrentados durante la implantación.

2.9 En los siguientes párrafos se describen dos indicadores de performance. Los indicadores se definen y componen por métricas que proporcionan una medida cuantificable del estado de la transición de un AIS a un ambiente AIM. Las métricas se basan en algunos de los pasos de transición de la Hoja de Ruta, que fueron discutidos y aceptados con el apoyo de las Oficinas Regionales de la OACI.

INDICADOR I: Nivel de automatización de la organización del Estado e implementación de bases de datos de información aeronáutica

El nivel de automatización dentro de la organización de un Estado y la implementación de bases de datos de información aeronáutica pueden medirse tomando en consideración los siguientes pasos de la Hoja de Ruta para la transición de AIS a AIM:

- a) P-06 - Base de datos de información aeronáutica integrada; y
P-08 - Modelo conceptual de información aeronáutica
- b) P-11 – Publicación de información aeronáutica electrónica (eAIP)
- c) P-13 - Terreno
- d) P-14 - Obstáculos
- e) P-05 – Puesta en práctica del WGS-84

Los pasos P06 y P08 pueden incluirse en una métrica única, debido a su similitud.

INDICADOR II: Nivel de implementación de la calidad de los datos aeronáuticos

El nivel de implementación de la calidad de los datos aeronáuticos podría medirse a través de los siguientes pasos de la Hoja de Ruta para la transición de AIS a AIM:

- a) P-17 - Calidad
- b) P-03 – Vigilancia del cumplimiento de las normas AIRAC
- c) P-18 – Acuerdos con los originadores de datos

Encuesta propuesta para seguimiento de la implantación

INDICATOR I: NIVEL DE AUTOMATIZACIÓN DE LA ORGANIZACIÓN DEL ESTADO E IMPLEMENTACIÓN DE BASES DE DATOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA

- 1. P-06 - Base de datos de información aeronáutica integrada/
P-08 - Modelo conceptual de información aeronáutica:

PREGUNTA	IMPLEMENTACIÓN/CRITERIO DE CONFORMIDAD	POSIBLES RESPUESTAS
¿Tiene implementado el AIS una base de datos AIS basada en AIXM?	Datos e información aeronáutica nacional está almacenada y mantenida en una base de datos AIS basada en AIXM.	FI/NI

- 2. P-11 - Publicación de información aeronáutica electrónica (eAIP)

PREGUNTA	IMPLEMENTACIÓN/CRITERIO DE CONFORMIDAD	POSIBLES RESPUESTAS
¿Ha estado publicando el Estado su AIP en formato electrónico (xml, etc.)?	AIP Nacional GEN 3.1.3 ‘Publicaciones aeronáuticas’ proporciona información sobre disponibilidad de AIP nacional en formato electrónico (eAIP)	FI/NI

	<i>N.B. AIP en PDF, HTML, etc., ya sea en web o CD-ROM, no es considerado como eAIP.</i>	
--	--	--

3. P-13 - Terreno

PREGUNTA	IMPLEMENTACIÓN/CRITERIO DE CONFORMIDAD	POSIBLES RESPUESTAS
¿Ha puesto a disposición el AIS un conjunto de datos sobre el terreno para el Área 1?	AIP nacional GEN 3.1.6 ‘Datos electrónicos sobre terreno y obstáculos’ proporciona información sobre cómo se puede obtener el conjunto de datos	FC/NC
¿Ha puesto a disposición el AIS un conjunto de datos sobre el terreno para el Área 4?	AIP nacional GEN 3.1.6 ‘Datos electrónicos sobre terreno y obstáculos’ proporciona información sobre cómo se puede obtener el conjunto de datos para pistas específicas: CAT II/III. Los Estados deberían indicar en notas el número de pistas CAT II/III existente. N/A para Estados que no tienen pistas CAT II/III.	FC/PC/NC

4. P-14 - Obstáculos:

PREGUNTA	IMPLEMENTACIÓN/CRITERIO DE CONFORMIDAD	POSIBLES RESPUESTAS
¿Ha puesto a disposición el AIS un conjunto de datos sobre obstáculos para el Área 1?	AIP nacional GEN 3.1.6 ‘Datos electrónicos sobre terreno y obstáculos’ proporciona información sobre cómo se puede obtener el conjunto de datos	FC/NC
¿Ha puesto a disposición el AIS un conjunto de datos sobre obstáculos para el Área 4?	AIP nacional GEN 3.1.6 ‘Datos electrónicos sobre terreno y obstáculos’ proporciona información sobre cómo se puede obtener el conjunto de datos para pistas específicas CAT II/III. Los Estados deben indicar en notas el número de pistas CAT II/III existente. N/A para Estados que no tienen pistas CAT II/III.	FC/PC/NC

5. P-05 – Puesta en práctica del WGS-84

PREGUNTA	IMPLEMENTACIÓN/CRITERIO DE CONFORMIDAD	POSIBLES RESPUESTAS
¿Todas las coordenadas publicadas en AIP están basadas en WGS-84?	FC: Todas las coordenadas relativas a FIR/ENR, Terminal y AD están basadas en WGS-84 y se han publicado GUNDS para todos los ADs. PC: parte(s) de FC están cubierta(s). NC: ningún FC está cubierto.	FC/PC/NC

INDICADOR II: NIVEL DE IMPLEMENTACIÓN DE LA CALIDAD DE LOS DATOS AERONÁUTICOS

6. P-17 - Calidad

PREGUNTA	IMPLEMENTACIÓN/CRITERIO DE CONFORMIDAD	POSIBLES RESPUESTAS
¿La organización AIS ha implementado y la organización AIS mantiene un Sistema de gestión de calidad que incorpore todas las funciones de un Servicio de información aeronáutica?	Certificación ISO 9001	FC/NC

7. P-03 - Vigilancia del cumplimiento de las normas AIRAC

PREGUNTA	IMPLEMENTACIÓN/CRITERIO DE CONFORMIDAD	POSIBLES RESPUESTAS
¿Se han publicado cambios operacionales significativos al AIP de acuerdo con procedimientos AIRAC?	Emisión enmiendas AIRAC de acuerdo con fechas AIRAC Emisión NOTAM(s) iniciadores Emisión notificación(es) AIRAC NIL	FC/NC

8. P-18 – Acuerdos con los originadores de datos

PREGUNTA	IMPLEMENTACIÓN/CRITERIO DE CONFORMIDAD	POSIBLES RESPUESTAS
¿Se han establecido acuerdos formales entre las unidades del Servicio de Información Aeronáutica (AIS) y las autoridades de los originadores de datos para el suministro de servicios AIS?	FC: se han establecido acuerdos formales entre AIS y todos los a) proveedores de ANS, b) aeródromos, y c) militares PC: parte(s) de FC está cubierta. NC: ningún FC está cubierto.	FI/PI/NI

FC: Cumplido completamente PC: Cumplido parcialmente; NC: No implementado (utilizado según normas del Anexo 15)

FI: Implementado completamente; PI: Implementado parcialmente; NI: No Cumple (utilizado de manera distinta a normas)

3. **Acción sugerida:**

3.1 Se invita a la Reunión a estudiar la propuesta de encuesta en base al modelo arriba proporcionado, para efectuar el seguimiento a los Estados de la Región con el fin de medir su estado de preparación.
