



**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

Evaluación de los requisitos operacionales para determinar la implantación de mejoras de las capacidades de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS) para operaciones en ruta y área terminal.

INTEROPERABILIDAD DE SISTEMAS AERONÁUTICOS

(Presentada por la Secretaria)

RESUMEN	
Esta nota de estudio presenta una propuesta de creación del Grupo Tarea de Interoperabilidad (GT Interop), con el fin de tratar el tema en la Región SAM, proveyendo a los Estados orientación en los procesos de interconexión de los sistemas implantados o a ser adquiridos.	
Referencias: - Global Air Navigation Plan; - ANEXO 10.	
Objetivos estratégicos de la OACI:	<i>A – Seguridad operacional</i> <i>C – Capacidad y eficiencia de la navegación aérea</i>

1. Introducción

1.1 Interoperabilidad es la capacidad de un sistema de comunicarse de forma transparente con otro sistema. Para que un sistema sea considerado interoperable, es importante que se utilicen protocolos y estándares abiertos (no propietarios) desarrollados por organizaciones con reconocimiento internacional.

1.2 Los sistemas empleados en el contexto aeronáutico también son desarrollados con base en el concepto de sistemas abiertos, buscando alcanzar el más alto grado de interoperabilidad posible, permitiendo que los diferentes sistemas implantados intercambien informaciones de forma transparente, segura y eficiente.

2. Análisis

2.1 Antecedentes

2.1.1 Aun cuando muchos proveedores de sistemas aplicados al contexto aeronáutico claman por tener compatibilidad con los estándares abiertos vigentes, en términos prácticos, raramente se logra con facilidad la interconexión completa entre sistemas de diferentes fábricas o empresas.

2.1.2 La experiencia obtenida en la Región con la implantación del Sistema de Tratamiento de Mensajes Aeronáuticos (AMHS) y de la Comunicación de Datos entre Instalaciones Aeronáuticas (AIDC), demuestra que no es inmediato y tampoco sencillo establecer las interconexiones de sistemas

adquiridos de distintos fabricantes. Hasta a veces productos del mismo proveedor, tienen problemas de interoperabilidad debido a versiones diferentes, funcionalidades no adquiridas y la configuración realizada.

2.1.3 Por otro lado, la experiencia obtenida con la implantación de equipos y sistemas comunes, como la Red Digital de la Región SAM (REDDIG), resultaron en economía para los Estados, facilidad de integración de los servicios y sistemas, transparencia y seguridad para los usuarios y mantenimiento técnico más rápido y efectivo.

2.2 Complejidad de los Sistemas Aeronáuticos

2.2.1 De forma general, los sistemas aplicados al contexto aeronáutico son de alta complejidad y alto valor económico, atendiendo a una variedad de profesionales, como operadores de tránsito aéreo, de meteorología, de informaciones aeronáuticas, de tecnología de la información y personal administrativo.

2.2.2 El concepto de interoperabilidad de sistemas debe ser tratado de forma multidisciplinar, con la participación de todos los elementos involucrados en el sistema, buscando obtener la máxima información y estableciendo planes de acción efectivos que permitan la interconexión de los sistemas de forma homogénea, estable y permanente.

2.3 Grupo de Tarea de Interoperabilidad (GT Interop)

2.3.1 Tomándose en cuenta la cantidad de nuevos sistemas requeridos en la automatización de los servicios de gestión de la información aeronáutica (AIM) y el concepto SWIM (System Wide Information Management), de gestión del tránsito aéreo (ATM) y gestión de flujo de tránsito aéreo (ATFM), de comunicación, navegación y vigilancia (CNS) y de meteorología (MET), es preciso que se establezca un grupo de tarea con los subgrupos necesarios en la estructura del Grupo de Implementación de la Región SAM (SAM/IG), con miras a garantizar la interoperabilidad de los sistemas implantados.

2.3.2 La propuesta es formar el Grupo Tarea de Interoperabilidad que será compuesto de subgrupos específicos de las áreas AIM, ATM/ATFM, CNS y MET inicialmente, con la responsabilidad de mapear los sistemas implantados (o a ser implantados), coordinar con los agentes involucrados (usuarios, proveedores, consultores, organizaciones especializadas, etc.) y de establecer los planes de interoperabilidad e interconexión.

2.3.3 En este sentido, los acuerdos de la OACI con algunas organizaciones como la EASA (Agencia Europea de Seguridad de la Aviación), podrían ser utilizados para la realización de actividades de evaluación, especificación, realización de pruebas, entrenamiento y otras, en apoyo al trabajo a ser desarrollado por GT Interop.

3 **Acción sugerida**

3.1 Se invita a la Reunión a:

- Tomar nota de la información presentada;
- discutir la propuesta de creación del Grupo Tarea de Interoperabilidad; y,
- proponer la conformación del GT Interop y sus subgrupos, en caso sea aprobada la propuesta.

- - - -