



**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.

SEGUIMIENTO DE LA IMPLANTACIÓN DE LA INTERCONEXIÓN AMHS

(Presentada por Uruguay)

RESUMEN

Esta nota de estudio presenta el avance de las actividades de implementación de interconexión entre MTA's adyacentes y no adyacentes de la región CAR – SAM para el intercambio de mensajería aeronáutica AMHS.

Referencias:

-Vigésimo Segundo Taller/Reunión del Grupo de Implantación SAM (SAM/IG/22) Proyecto Regional RLA/06/901 (Lima, Perú, 19 al 23 de noviembre de 2018).

1. Antecedentes

1.1 De acuerdo con la declaración de Bogotá de establecer un 100% de interconexión en AMHS, se llevaron adelante los trabajos de enlace entre SUMU SAEZ y SUMU SBBR.

1.2 Uruguay instala en febrero 2014 Sistema Frequentis, intentando conexión de MTA's con ambos países adyacentes, sin obtener resultado positivo.

1.3 En diciembre 2016 se logra conexión P1 con SAEZ, se logra intercambio de mensajes AMHS, presentándose algunos problemas con los mensajes salientes desde SAEZ, no pudiendo superar los test del manual EURO 020-400.

1.4 Entre los días 12 y 16 de noviembre de 2018 se realiza reunión técnica en Montevideo donde se acordó buscar solución en conjunto a los problemas existentes. Se aguarda respuesta por parte de Argentina.

1.5 En octubre 2016 se inician trabajos de interconexión con SBBR, lográndose en noviembre 2016 conexión P1 entre ambas MTA's. En diciembre 2016 se realiza intercambio de mensajería sobre plataforma X400. Se superan todos los test del manual EURO 020-400. Es necesario aclarar que Uruguay no posee un simulador de tráfico como lo posee Brasil, por lo que todas las pruebas Uruguay las debe realizar en el sistema con tráfico real, situación que expone al sistema a un posible fallo por saturación de mensajería, por lo que se deben reforzar todos los criterios de seguridad ante posibles inconvenientes.

1.6 Una vez establecido el intercambio entre las MTA's SUMU – SBBR, el alto tráfico desde Brasil provoca saturación en MTA de SUMU. Se decide a esperar a tener plena conexión triangular, entre Brasil – Argentina y Uruguay para garantizar o validar el tráfico entre estos países.

1.7 Dado el escenario presente y la no conexión entre Uruguay y Argentina, nace el interés de disponer de un tercer MTA a los efectos de formar doble triangulación para redundancia y seguridad del tráfico, pensando en lograr conexión con la MTA de LIMA.

2. Análisis

2.1 De acuerdo a los antecedentes expuestos, aún se sigue trabajando en realizar la plena conexión AMHS en la Región. De acuerdo a la última reunión técnica celebrada en noviembre 2018, se aguarda respuesta de autoridades argentinas para dar solución al tráfico desde SAEZ.

2.2 Lograda la otra rama del triángulo, queda en espera habilitar el pleno tráfico desde Brasilia, de acuerdo a los requerimientos de alternativas o desvíos necesarios existentes de la red AFTN/AMHS.

2.3 Uruguay recibe en los meses de junio y/o julio la visita del especialista de Frequentis a los efectos de solucionar y evaluar la posible saturación de tráfico. A su vez pretende certificar mediante test de saturación, la conexión de los canales respectivos a las MTA's conectadas a este país, SAEZ-SBBR- SPIM.

3. Acciones sugeridas

3.1 Continuar con los trabajos de coordinación e interconexión SUMU – SAEZ.

3.2 Realizar gestiones para incluir conexión con Lima Perú reforzando la estructura de la red de intercambio regional. Esto permite tener dos triángulos formados de intercambio de mensajería y fue consultado en la Reunión SAM/IG 22 no existiendo obstáculos técnicos para ello, lo que sólo requiere de coordinación entre las autoridades aeronáuticas de Perú y Uruguay.
