



Cuestión 5 del

Orden del Día:

Implantación operacional de nuevos sistemas automatizados ATM e integración de los existentes

IMPLANTACIÓN AIDC PARA GARANTIZAR EL FLUJO EFICIENTE DE INFORMACIÓN ENTRE DEPENDENCIAS ATS ADYACENTES

(Presentada por Venezuela)

RESUMEN

Esta nota de estudio presenta un informe sobre la evolución de las actividades de implantación que viene realizando la República Bolivariana de Venezuela en materia de automatización, básicamente sobre la implantación de AIDC. Pero adicionalmente con el objetivo de manifestar la necesidad de un foro que permita compartir impresiones y avances de la Región SAM frente a la Región CAR, sobre la conectividad y flujo de datos que permitan interoperabilidad entre las FIR's adyacentes de ambas Regiones, para la realización de vuelos eficientes, coordinados y seguros, en el espacio aéreo de la Región latinoamericana, pero que para su armonización, requiere apoyo de las Organizaciones involucradas.

Referencias:

- Doc. 4444 Gestión del Tránsito Aéreo
- Reuniones SAM/IG
- RLA 06/901 Reuniones de Implantación AIDC
- Doc. 9694, Manual de Aplicaciones de Enlace de Datos para los Servicios de Tránsito Aéreo

1 Antecedentes

1.1 De acuerdo con el GANP, la visión de la OACI es lograr el crecimiento sostenible del sistema mundial de aviación civil. Es el foro mundial de los Estados para la aviación civil internacional, desde donde se elaboran políticas y normas, realiza auditorías del cumplimiento, estudios y análisis, proporciona asistencia y crea capacidad aeronáutica con la cooperación de los Estados Miembros y las partes interesadas.

1.2 El GANP constituye una metodología estratégica renovable, en la que se aprovechan las tecnologías existentes y se prevén futuros avances de conformidad con los objetivos operacionales convenidos entre los Estados y la industria. Se explora la necesidad de que la planificación de la aviación esté más integrada a niveles regional y estatal y se examinan las soluciones que se requieren al introducir la estrategia basada en el consenso para la modernización de la ingeniería de los sistemas de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU).

1.3 Para asegurarse de que el mejoramiento de la seguridad operacional y la modernización de la navegación aérea permanentes sigan avanzando en conjunto, la OACI creó un enfoque estratégico que vincula el progreso en ambas áreas.

1.4 La metodología de mejoras por bloques del sistema de aviación del Plan mundial de navegación aérea es un enfoque mundial de ingeniería de los sistemas, de naturaleza programática y flexible, que permite que todos los Estados miembros logren avances en sus capacidades de navegación aérea de acuerdo con sus necesidades operacionales específicas.

1.5 Las mejoras por bloques permitirán lograr la armonización mundial, mayor capacidad y mayor eficiencia ambiental, todo lo cual exige hoy en día el crecimiento del tránsito aéreo moderno en cada región del mundo.

1.6 Las ASBU están diseñadas para uso de las Regiones, subregiones y los Estados cuando éstos deseen adoptar los bloques o módulos individuales pertinentes para lograr la armonización e interoperabilidad al aplicarlas de manera homogénea en las regiones y el mundo. B0-FICE (mayor interoperabilidad, eficiencia y capacidad mediante la integración tierra-tierra) para mejorar la coordinación entre las dependencias de servicios de tránsito aéreo (ATSU) utilizando la comunicación de datos entre instalaciones ATS (AIDC).

1.7 La AIDC es un primer paso necesario para realizar todas las mejoras de la FF-ICE, la ATFM y la toma de decisiones en colaboración, así como la base de los futuros procesos de gestión avanzada de la información

2 Análisis

2.1 El Doc. 9694, *Manual de Aplicaciones de Enlace de Datos para los Servicios de Tránsito Aéreo*, una de las claves del sistema de gestión del tránsito aéreo reside en el intercambio bidireccional de datos entre las aeronaves y el sistema ATC y entre los sistemas ATC mismos. Las comunicaciones con las aeronaves han ido aumentando el empleo del enlace digital de datos. Al mismo tiempo, el intercambio automatizado de datos entre los sistemas ATC permite la distribución oportuna de los datos de vuelo pertinentes, especialmente en lo que atañe a la coordinación y transferencia de vuelos entre dependencias ATS.

2.2 La aplicación AIDC intercambia información entre dependencias ATS a los efectos de las funciones críticas ATC, lo cual incluye la notificación de vuelos que se están aproximando al límite de una región de información de vuelo (FIR), la coordinación de las condiciones del cruce de límites y la transferencia del control.

2.3 Importante es resaltar que a los efectos de las AIDC los mensajes se definen en relación a tres fases de coordinación como la percibe una dependencia ATS. **Fase de notificación, fase de coordinación y fase de transferencia.** Esto bien concebido ayudaría definitivamente a hacer más eficiente la comunicación entre dependencias adyacentes.

2.4 La aplicación de comunicaciones de datos entre instalaciones ATS (AIDC) intercambia informaciones del ATC entre las ATSU para apoyar funciones del ATC que incluyen la notificación de vuelos que se están aproximando al límite de una región de información de vuelo (FIR), la coordinación de las condiciones del cruce de los límites y transferencia del control.

2.5 Finalmente, de acuerdo al citado documento, La adaptación regional de la aplicación AIDC puede obtenerse por acuerdo mutuo.

2.6 Como quiera que sea, la implantación del AIDC es una tarea mundial, en la cual la Región SAM ha venido trabajando con esmero, y en esta honorable reunión se hace Seguimiento del desempeño de la implantación y operación del AIDC en la Región SAM. Se tiene un excelente plan de acción y de seguimiento de la implantación. Ecuador, Colombia y Panamá han presentado avances significativos. De la misma manera, Venezuela quiere informar que Hemos finalizado la instalación del nuevo centro de control Maiquetía con el sistema sagitario de la empresa ATECH y estamos en los primeros pasos de coordinación con la FIR de la Republica Federativa del Brasil para la primera integración AIDC actualizando base de datos y carta acuerdo.

2.7 Posterior a esta integración y absorbiendo los conocimientos de este primer proceso continuaremos con el resto de las FIRs adyacentes.

2.8 Pero más allá de los esfuerzos que se están realizando en la Región SAM, Venezuela desea someter a la consideración de la Secretaría de la Reunión, la posibilidad de elevar a la instancia correspondiente una propuesta de interacción con los autoridades de los Estados que pertenecen a la Región CAR, adyacentes a los Estados de la Región SAM, con la finalidad de conocer de primera mano el nivel alcanzado en el tema de AIDC, ya que la interacción con fines de interconexión para transmisión de información de datos de tránsito aéreo, es totalmente necesaria si estamos promulgando la iniciativa de un espacio aéreo interoperable y eficiente.

2.9 Se considera necesario crear el foro apropiado para intercambiar impresiones con los vecinos de las FIR adyacentes de las Regiones SAM y CAR, algo que sin duda optimizaría los esfuerzos mancomunados en el logro de los proyectos que se desarrollan en ambas Regiones, con un mismo fin

3 Acciones sugeridas

Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota de la propuesta;
- b) analizar la posibilidad de crear el foro propicio para el intercambio de impresiones sobre los esfuerzos que cada Región está realizando en el entorno de las FIR's adyacentes que pertenecen a Regiones OACI distintas, en el logro de los objetivos comunes; y
- c) recomendar otras acciones que se consideren pertinentes.