



Organización de Aviación Civil Internacional

AIS/MAP/SG/10-NE/19

12/01/07

GRUPO REGIONAL DE PLANIFICACIÓN Y EJECUCIÓN CAR/SAM (GREPECAS)

Décima Reunión del Subgrupo de los Servicios de Información Aeronáutica y Cartas Aeronáuticas del GREPECAS (AIS/MAP/SG/10)

Caracas, Venezuela, 26 de febrero al 02 de marzo de 2007

**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

Revisión sobre Aspectos de Planificación y la Transición al AIM

3.1 Revisión del nivel de implantación en las Regiones CAR/SAM sobre las acciones AIS/MAP adoptadas por la 11ª Conferencia de Navegación Aérea, y el nuevo concepto AIM.

ELEMENTOS DEL AIM PARA LAS REGIONES CAR/SAM

(Nota presentada por Cuba)

RESUMEN

Esta Nota de Estudio recopila y pone a la disposición de la Reunión información esencial para la comprensión y aplicación del Concepto de la Gestión de Información Aeronáutica (AIM) en nuestros Estados CAR/SAM.

Referencias:

- Información del Congreso Mundial AIS, Madrid, España, junio 2006.
- Notas de Estudio y Notas de Información presentadas en diferentes reuniones de Grupos de trabajo del GREPECAS.

1. Introducción

1.1 La transición del Servicio de Información Aeronáutica a la Gestión de la Información Aeronáutica (AIM) es ya un hecho, pero no por eso dejará de requerir grandes esfuerzos e inversiones para garantizar una adecuada y eficiente transición.

1.2 En esta Nota de Estudio trataremos de acotar los principales elementos a tener en cuenta para una mejor comprensión de este proceso, que sin demora debemos acometer todos los Estados de las Regiones CAR/SAM en el menor tiempo posible.

1.3 Para la confección de esta Nota hemos tenido en cuenta fundamentalmente elementos aportados a las diferentes reuniones OACI en las que se ha tratado el tema, así como experiencias de EUROCONTROL y elementos recopilados durante el Congreso Mundial del AIS.

2. Discusión

2.1 *Situación actual del Servicio de Información Aeronáutica. Sus limitaciones.*

2.1.1 Actualmente en los Servicios de Información Aeronáutica de nuestras Regiones se necesitan largos y rígidos periodos de tiempo para la producción y distribución de información permanente, lo que dificulta su rápida distribución y por lo tanto su grado de efectividad.

2.1.2 Así mismo los NOTAM requieren un período de tiempo desde que se solicita su publicación por los originadores hasta que se transmite por AFTN, no permitiendo además información extensa ni gráfica.

2.1.3 Todo este procesamiento que se realiza fundamentalmente de forma manual eleva los riesgos en la integridad del dato por errores humanos.

2.2 *Ambiente CNS/ATM*

2.2.1 Sin embargo frente a estas limitaciones avanza impetuoso el desarrollo de los Sistemas CNS/ATM desarrollándose así el Concepto Operacional ATM, fundamental Concepto que exige y la vez requiere del apoyo y colaboración de la información aeronáutica.

2.2.2 Podemos definir el Concepto Operacional ATM como un Sistema Integrado, Armonizado e Interfuncional a escala mundial, brindándonos múltiples beneficios para la gran comunidad de la aviación como son la Interoperabilidad y continuidad “sin costuras”, la utilización, gestión e intercambio de información a nivel mundial, la equidad en el acceso al espacio aéreo, se logrará la mínima desviación de trayectorias y el aumento de la capacidad para funcionar en entornos ricos en información, con datos en tiempo real y todo esto por supuesto acarreará una optimización de los servicios.

2.2.3 Dentro de este ambiente CNS/ATM se impone el surgimiento del nuevo concepto del AIM, nueva nomenclatura con que se designa el procesamiento de la información aeronáutica.

2.2.4 Los nuevos requerimientos de ATM, RNAV, RNP y de los sistemas de navegación automatizados exigen nuevos Requisitos de AIS para asegurar la calidad y distribución oportuna de la información.

2.2.5 La función tradicional del servicio del AIS se transformará en un servicio de gestión de la información con obligaciones y responsabilidades cambiantes, el suministro de Información Aeronáutica con la integridad requerida por la ATM no se podrá basar por mucho más tiempo en ambiente impreso, los Servicios AIS deben migrar rápidamente a medios electrónicos y procesamientos automatizados.

2.2.6 En el entorno ATM global, el AIS pasará a ser uno de los servicios facilitadores más valiosos e importantes, asegurando el suministro de información aeronáutica actualizada y de calidad para todas las fases del vuelo.

2.2.7 Los datos aeronáuticos se intercambiarán en un entorno completamente electrónico y en red, sólo se imprimirá aquella información que se necesite como referencia o para su memorización temporal o como apoyo de visualización a los operadores humanos convirtiéndose la creación y aplicación de una base de datos en piedra angular en el desarrollo de un entorno digital.

2.2.8 Se ha desarrollado por EUROCONTROL una base de datos empleando el modelo conceptual de información aeronáutica (AICM) y el modelo de intercambio de datos (AIXM), siendo los únicos modelos de intercambio actualmente en uso (AICM/AIXM). Estos modelos y sus mutuas interfuncionalidades son los modelos que actualmente se sugieren desarrollar para el AIM.

2.2.9 Otro aspecto fundamental en este ambiente es con referencia a la calidad de la información que será responsabilidad del ORIGINADOR, aunque de ninguna forma su manipulación ulterior comprometerá su calidad.

2.2.10 La información/datos aeronáuticos deberá ser suministrada en tiempo real y debe gestionarse en forma eficaz para garantizar la calidad de la información en apoyo a las operaciones ATM.

2.2.11 Para la transición del AIS al AIM en ambiente CNS/ATM es necesario que la OACI actualice los Anexos 4 y 15 con las nuevas Normas y Métodos sobre suministro, almacenamiento electrónico, acceso en línea y mantenimiento de información y cartas aeronáuticas.

2.3 *Estrategia de transición al AIM*

2.3.1 Es necesario desarrollar e implantar una Estrategia que garantice la implantación gradual del AIM en cada uno de los Estados CAR/SAM, cuyo objetivo sea identificar importantes requisitos y componentes de una Gestión de Información Aeronáutica capaz y suficiente, para soportar las demandas que la navegación CNS/ATM exige.

2.3.2 Al desarrollar esta Estrategia debe tenerse en cuenta el alcance de la misma, e involucrar todas las áreas del AIS (Publicaciones, NOF y Dependencias AIS de AD) y teniendo en cuenta que cubra todas las fases del vuelo.

2.3.3 Objetivos y Acciones estratégicas a desarrollar para la transición del AIS al AIM.

2.3.3.1 Dentro de la Estrategia deben definirse los principales Objetivos Estratégicos que deben trazarse para lograr una adecuada transición al AIM, estos podrían ser:

- Establecer el AIM como el proceso central del ATM
- Asegurar el suministro y la accesibilidad de información aeronáutica actualizada y de calidad para todas las fases del vuelo
- Trasladarse desde la publicación de productos de información aeronáutica al suministro de cada dato por individual de cada uno de los elementos de la información aeronáutica en formato electrónico
- Adoptar procedimientos, estructuras y contenidos de bases de datos armonizados sobre una base global en un ambiente de información aeronáutica completamente digitalizado.
- Definir las actividades de recursos humanos necesarias para asegurar el futuro ambiente AIM.
- Resolver los aspectos de propiedad intelectual, financieros, legales, organizacionales, e institucionales asociados con el manejo del AIM.

2.3.4 Con el fin de lograr estos Objetivos Estratégicos se hace necesario llevar a cabo acciones estratégicas que nos lo permitan, tales como:

- Mantener y mejorar el Sistema de Gestión de la Calidad implantado y certificado en el Servicio AIS y lograr insertarlo dentro del SMS (Sistema de la Gestión de la Seguridad Operacional) aplicable al AIS en función del ATM.
- Planificación y desarrollo de la AIP electrónica.
- Revisar el concepto actual de NOTAM, debido a que el AIM permitirá acceso automático a las bases de datos.
- Estudiar, planificar y gestionar la disponibilidad en formato digital de datos sobre el terreno y obstáculos, así como cartas aeronáuticas electrónicas y bases de datos cartográficas.
- Definir el alcance, naturaleza y métodos de presentación de la Información aeronáutica teniendo en cuenta modificaciones y nuevos requisitos.
- Diversificar y ampliar los medios del acceso para auto-briefing de la Información Aeronáutica.
- Planificación y ejecución de capacitación de transición al AIM paralelamente ejecutar capacitación del servicio tradicional AIS mientras ambos coexistan en paralelo.
- Promover el otorgamiento de licencia al personal AIS y ejecutar estudio y aplicación de requisitos para la contratación de nuevo personal.
- Proyectar una estructura armónica del Servicio AIS en ambiente AIM así como el enlace con otras especialidades dentro de la ATM.
- Proponer adoptar el desarrollo ampliado de AIXM y AICM para la adopción de una base de datos global
- Identificar la necesidad de enmienda de los SARPS OACI, como el requisito para lograr los objetivos y que progresen a través de la maquinaria de la OACI.

3. Acción sugerida

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota del contenido de esta Nota de Estudio;
- b) considerar, de así ser aceptado, el contenido de esta Nota de Estudio para su uso como guía en la elaboración de acciones estratégicas para implantar el AIM por los Estados CAR/SAM