



**Cuestión 1 del  
Orden del Día:**

**Seguimiento de las Acciones Adoptadas por la Reunión  
AIS/MAP/SG/10**

1.3 Seguimiento a la implantación sobre las acciones adoptadas por la 11ª Conferencia de Navegación Aérea en las Regiones CAR/SAM, respecto al nuevo concepto AIM.

**Transición del AIS-MAP a la Gestión de la Información Aeronáutica**

(Nota presentada por la Secretaría)

**Resumen**

Esta nota de estudio presenta a la reunión información relacionada con la implantación sobre las acciones adoptadas por la 11ª Conferencia de Navegación Aérea en las Regiones CAR/SAM, respecto al concepto AIM y propone acciones que deberían tener en consideración los Estados CAR/SAM para la transición del AIS al AIM.

**Referencias:**

- Informe de la reunión AIS-MAP/SG/10
- Informe de la reunión GREPECAS/14
- Nota de Estudio 8309 de la Comisión de Navegación Aérea (ANC-WP/8309)

**1. Introducción**

1.1 La Reunión AIS-MAP/SG/10 revisó información sobre el concepto AIM, el cual presenta distintas etapas para el control de la información/datos aeronáuticos desde el origen de la misma, pasando por el almacenamiento, recuperación, intercambio y entrega de información aeronáutica digital (AIM) en el contexto de las Operaciones de vuelo Puerta a Puerta, todo ello contemplando la planificación pre y post vuelo.

1.2 En este sentido, coincidió que, actualmente, los servicios de información aeronáutica de los Estados integrantes de las Regiones CAR/SAM, necesitan largos periodos para la producción y distribución de información permanente, lo que dificulta su rápida distribución y por lo tanto su grado de efectividad. Consideró también que todo el proceso manual realizado de esta forma representa un riesgo en la integridad de los datos por ser muy vulnerable a posibles errores humanos.

1.3 Al respecto, la reunión AIS/MAP/SG/10 acordó en que el Grupo de Tarea Gestión de la Calidad incluya dentro de sus Términos de Referencia y programa de trabajo las tareas necesarias para la preparación, y un plan para la transición desde el AIS al AIM en las Regiones CAR/SAM armonizado con las actividades del concepto operacional global ATM, de acuerdo a lo indicado por la 11<sup>o</sup> Conferencia de navegación aérea de la OACI y el Plan Mundial de Navegación Aérea y que será tema de tratamiento por esta reunión.

## **2. Discusión**

2.1 La 11<sup>a</sup> Conferencia de navegación aérea (AN-Conf/11), celebrada en Montreal en 2003, aceptó el concepto operacional y reconoció que, en el sistema ATM mundial el AIS se convertiría en una de las más valiosa e importante herramienta. A medida que el sistema ATM mundial avance con el concepto operacional basado en toma de decisiones en colaboración (CDM), más necesario será la disponibilidad oportuna de fuentes autorizadas de alta calidad en cuanto a la información aeronáutica electrónica (AIS) y meteorología (MET).

2.2 La Conferencia elaboró la Recomendación 1/8 que exhorta a la OACI a definir los requisitos para la prestación segura y eficaz de la gestión de la información (AIM) a nivel mundial; adoptar un modelo para el intercambio de información aeronáutica, y desarrollar nuevas especificaciones para el Anexo 4 - Cartas aeronáuticas y el Anexo 15 - Servicios de información aeronáutica las cuales regirían la disponibilidad electrónica de información aeronáutica y cartas.

2.3 Será necesario en primer lugar desarrollar una “estrategia global” / “hoja de ruta” para planificar, gestionar y facilitar la transición mundial de AIS a AIM. La hoja de ruta debería reconocer que no todos los Estados o regiones pueden hacer de inmediato la transición a la AIM, y que su aplicación debería ser evolutiva, basado en las necesidades regionales. Esta transición debería ser apoyada por el Plan mundial de navegación aérea, planes regionales y planes de ejecución por parte de los Estados, los que deberían contener los pasos de transición progresiva que deberían darse a medida que se avance en la implantación de la gestión de la información aeronáutica.

2.4 Para ello, los planes de todos los Estados y las Regiones de la OACI tienen que estar alineados para garantizar, en la mayor medida de lo posible, que las soluciones están internacionalmente armonizadas e integradas.

2.5 Por su parte, las disposiciones del Anexo 4 y Anexo 15, y los textos de orientación requeridos, deberán facilitar información aeronáutica a nivel conceptual y también proveer de modelos para el intercambio mundial de datos en soporte digital. Se pretende que estos modelos se basen en gran parte en el modelo conceptual de información aeronáutica / modelo de intercambio de información aeronáutica (AICM / AIXM) desarrollado por EUROCONTROL y los Estados Unidos. Sin embargo, se considera que previamente será necesario que la OACI revise la documentación sobre estos modelos para asegurar que alcancen los resultados esperados antes de ser utilizados a nivel mundial.

2.6 El Anexo 4, Anexo 15 y los textos de orientación también requerirán modificaciones y una adecuada presentación de la información aeronáutica al usuario final para asegurar que apoyan las nuevas necesidades digitales. Esto debería incluir la tecnología que es requisito necesario en el contexto de la AIM para disponer de las publicaciones electrónicas de información aeronáutica (eAIP), cartas electrónicas y el uso de Sistema de Información Geográfica (SIG).

2.7 En el desarrollo de estos requisitos se debería tener en cuenta que durante la fase de transición del actual AIS a la AIM es esencial que se mantengan la prestación de productos tradicionales del AIS. Sin embargo, los Estados deben tener presente que la calidad, coherencia, disponibilidad y puntualidad de los datos que maneje el AIS durante esta etapa de transición deben cumplir con los estrictos requisitos para el intercambio de información en formato digital, niveles sustancialmente superiores a los que actualmente se consideran aceptable.

2.8 Como un requisito previo para la transición a la AIM, los Estados que aún no lo hayan hecho deben dar alta prioridad a la aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 15 y, en particular, con los relacionados con el Sistema Geodésico Mundial -- 1984, y con el sistema de gestión de calidad y de automatización. Esto estaría siendo el basamento sobre el cual se podrá apoyar la migración hacia la gestión de la información aeronáutica (AIM).

2.9 En este sentido, la Comisión de Navegación Aérea de la OACI, tiene presente que existe la necesidad de actualizar el Manual de los nuevos Servicios de información aeronáutica, (Doc 8126) y el Manual del Sistema Geodésico Mundial - 1984 (WGS-84) (Doc 9674), y que se debe proporcionar un nuevo Manual sobre el Sistema de gestión de calidad para la AIM.

2.10 Por otro lado, se tiene presente que una serie de cuestiones jurídicas e institucionales podrían restringir la evolución de la AIM. En este sentido, la OACI celebrará en Montreal del 2 al 4 de junio de 2008 el *Worldwide Symposium on Enabling the Net-Centric Information Environment*. Se espera que en este Simposio se aborden las cuestiones jurídicas e institucionales relacionadas con la transición del AIS al AIM. Sobre la base de la experiencia adquirida en el Simposio, debería desarrollarse un plan de trabajo a fin de considerar la resolución de cuestiones fundamentales.

## 5. **Acción sugerida**

5.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la información contenida en esta NE; y
- b) considerando especialmente lo indicado en 2.7 y 2.8 reiterar a las autoridades de aeronáutica civil de los Estados CAR/SAM a través del GREPECAS, sobre la necesidad de dar alta prioridad a la aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 15, la completa aplicación del Sistema Geodésico Mundial/1984 (WGS84), la implantación del sistema de gestión de calidad y de la automatización como medida previa a iniciar la migración del Servicio AIS-MAP hacia la Gestión de la Información Aeronáutica- AIM.