



Organización de Aviación Civil Internacional

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

Undécima Reunión del Subgrupo Gestión de la Información Aeronáutica del GREPECAS (AIM/SG/11)

Bogotá, Colombia, 16 - 20 de Junio 2008

**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

Revisión sobre aspectos de planificación y la transición al AIM.

**ASPECTOS FUNDAMENTALES TRATADOS EN EL SIMPOSIO MUNDIAL SOBRE
HABILITACIÓN DE ENTORNOS DE INFORMACIÓN EN RED.**

(Nota presentada por la Presidencia)

RESUMEN

Esta Nota de Estudio trata de recopilar de una forma resumida las cuestiones fundamentales tratadas en el Simposio Mundial sobre habilitación de entornos de información en red.

Referencias:

1. Ponencias presentadas en el Simposio Mundial sobre habilitación de entornos de información en red.

1. Introducción

1.1 El simposio mundial sobre habilitación de entornos de información en red se ha previsto como seguimiento del congreso mundial OACI/EUROCONTROL sobre servicios de información aeronáutica (AIS), celebrado en el 2006.

1.2 La estrategia global de desarrollo está encaminada al concepto operacional OACI de ATM mundial y la habilitación del sistema ATM futuro, lo que establece nuevos requisitos para el AIS, que debe hacer la transición hacia el suministro y gestión de la información centrada en los datos, dentro de un concepto mas amplio de gestión de información aeronáutica (AIM).

1.3 El *simposio mundial sobre habilitación de entornos de información en red* tiene como objetivo iniciar el proceso para resolver este reto, reconocido internacionalmente en la esfera de la aviación, que abarca aspectos organizativos, financieros y de propiedad intelectual relacionados con la gestión de todo el sistema de información aeronáutica, todo ello acorde a las tendencias generales del uso de las técnicas de información y el proceso de informatización de la sociedad que se lleva a cabo a nivel global.

2. Aspectos más relevantes del desarrollo del evento.

2.1 Se dio una explicación ampliada del significado del ATM mundial y sus implicaciones en la comunidad aeronáutica y la importancia relevante del papel de la información aeronáutica en este contexto. Se hizo mucho énfasis en la necesidad del carácter global y mundial de los sistemas en general destacando que se cuenta actualmente con la tecnología adecuada, pero que era fundamental hacer un análisis de los factores institucionales y jurídicos, de recursos humanos, económicos, y de intercambio de información en red, que propicien la disponibilidad de toda la información necesaria en tiempo real y en cualquier fase del vuelo.

2.2 Quedó claro la necesidad de satisfacer los nuevos requerimientos que están surgiendo del concepto ATM Global y con el objetivo de ser útil en sus necesidades futuras, el AIS tiene que transitar en un mediano y largo plazo de ser suministrador de productos predeterminados a la manipulación de información aeronáutica/datos aeronáuticos. Es por ello que el AIS debe dejar atrás su actual naturaleza centrada en el producto y evolucionar hacia la manipulación de información aeronáutica centrada en los datos.

2.3 La manipulación de datos aeronáuticos (AIM) está diseñada para proveer mecanismos destinados a establecer y manipular el flujo de información aeronáutica compartida y de calidad asegurada que es requerida por el sistema ATM.

2.4 De igual forma el concepto de información / datos aeronáuticos deberá ampliar su espectro considerando como tal cualquier información meteorológica, planes de vuelo y datos operacionales en general que estarán disponibles en tiempo real para cualquier usuario en cualquier fase de vuelo.

2.5 Se insistió en la posibilidad de la delegación de provisión de servicios de varios Estados a Organizaciones no gubernamentales, pusieron ejemplos de EUROCONTROL y COCESNA, aunque se recalcó que el Estado seguiría siendo responsable de la información.

2.6 La importancia de promover y fomentar el AIS hacia un entorno en red para aumentar la capacidad de la información fue tema principal en más de una ponencia, sobretodo teniendo en cuenta la necesidad del intercambio de datos en tiempo real y todo bajo protocolo y normas estándar y seguras, que aseguren los sistemas desde su diseño.

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

2.8 Los datos aeronáuticos se intercambiarán en un entorno completamente electrónico y en red, solo 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.

2.9 Es claro que por primera vez es una preocupación de toda la comunidad aeronáutica, la parte jurídica en lo que a responsabilidad de proporcionar información concierne, así como los cobro y recuperación de costos en este nuevo concepto de provisión de información en red y se estableció un cuestionamiento sobre le concepto de la soberanía nacional y como este concepto podría haber cambiado en correspondencia con la época en que se desarrolla puesto que la tendencia generalizada promueve al

intercambio libre de la información aeronáutica en áreas geográficas como es un ejemplo hoy Eurocontrol y su base de datos EAD de la cual hacen uso todos los miembros europeos de esta organización no gubernamental.

2.10 Es importante destacar que en nuestra región geográfica se promueve el nacimiento y desarrollo de una organización llamada NEXTGEN (Next generation air transport system), con sede en Estados Unidos con un programa similar al SESAR europeo (Single European sky ATM research), cuyo propósito es crear las condiciones necesarias en cuanto a información disponible y servicios de navegación que faciliten la toma de decisiones en colaboración CDM y el llamado espacio aéreo sin costuras o cielo único europeo (SES), que cuenta hoy con un nuevo promotor en nuestra región y sería muy conveniente desde ahora analizar y estudiar este proyecto.

3. Conclusiones

3.1 En este Simposio se pudo obtener un cúmulo de información que una vez procesada y estudiada a profundidad nos aportará una valiosa herramienta para continuar desarrollando nuestros Planes de transición al AIM.

3.2 En este marco se consolidó la necesidad ya manifiesta del AIS de desarrollar los nuevos sistemas automatizados sobre las líneas ya definidas a nivel mundial que propicien el intercambio de información garantizando su calidad y confiabilidad.

3.3 Aún hay incertidumbre en muchos aspectos de esta transición, se necesitan normas uniformes a nivel mundial evidenciándose la necesidad de que la OACI tomara la iniciativas y trazara pautas inmediatas para la transición al AIM es decir que la OACI liderara estos procesos.

3.4 Debe seguir profundizándose en el carácter de los cambios que implica el AIM en el marco jurídico e institucional.

3.5 Se reitero la continuidad de este evento en el Forum de integración y armonización del Next Gen y SESAR en el marco de la ATM mundial, en el mes de septiembre en Montreal, por lo que se insta a los Estados a participar en tan importante evento donde se trazarán políticas y estrategias a seguir por las Aeronáutica Civil en estos temas.