



Organización de Aviación Civil Internacional

Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS)

Décimo Tercera Reunión del Subgrupo en Gestión de la Información Aeronáutica del GREPECAS (AIM/SG/13)

Ciudad de México, México, 19 al 21 de julio de 2011

AIM/SG/13 — NE/09

16/06/11

**Cuestión 4 del
Orden del Día**

Transición del Subgrupo AIM, sus Términos de Referencia, Programa de Trabajo y Grupos de Tarea al Programa AIM y Proyectos

4.2 Integración del proyecto para la definición de metadatos relacionados bajo el Programa AIM

NECESIDAD DE ACELERAR LA ADOPCIÓN DE SARPS Y TEXTOS DE ORIENTACIÓN REFERENTE A LOS MODELOS CONCEPTUALES AICM / AIXM

(Presentada por Cuba)

RESUMEN

Esta Nota expone los antecedentes de la intención de la OACI de adoptar en los SARPS los modelos conceptuales, y las dificultades que representaría para los Estados trabajar en su implementación antes de ser adoptados por la OACI.

Referencias:

- Hoja de Ruta, preparada por la Comisión de Navegación Aérea en el 2009
- NACC/WG/3, Guatemala, 9 al 13 de mayo 2011, NE/22 sobre “Modelos conceptuales para el intercambio de la información y datos aeronáuticos”
- Informe final del GREPECAS /16

**Objetivos
Estratégicos**

Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico C.

1. Introducción

1.1 Los modelos conceptuales AICM y AIXM garantizaran entre otras facilidades, la entrada única de datos, incorporación de datos automáticamente en múltiples publicaciones, su distribución digital y garantizará datos con mejor exactitud, resolución, e integridad.

1.2 En la actualidad y teniendo en cuenta la necesaria transición del AIS al AIM en apoyo al nuevo concepto operacional ATM se hace imprescindible implementar el modelo conceptual de Información aeronáutica (AICM) y el modelo de intercambio de información aeronáutica (AIXM) como la base para un intercambio electrónico de información aeronáutica.

1.3 Estos modelos serán los que apoyarán los requisitos de sistemas de información AIM tales como, AIP electrónicos, cartas electrónicas, intercambio de datos e-TOD y NOTAM digitales entre otros.

2. Discusión

2.1 En la Hoja de ruta OACI, preparada por la Comisión de Navegación Aérea en 2009, se plantea que la Fase 2 que daría inicio en Noviembre del 2009, comenzaría con el desarrollo de nuevos textos de orientación conexos como la AIP electrónica, capacitación y calidad y el modelo conceptual de información aeronáutica, que se elaborarían con el apoyo del AIS-AIMSG que celebraría su segunda reunión a finales de 2009.

2.2 De esta forma en esta Hoja de ruta, son definidas 3 fases y 21 pasos que se recomiendan sean cumplidos por los Estados para lograr una efectiva transición al AIM.

2.3 De estos 21 pasos hay fundamentalmente dos enfocados a los conceptos operacionales con respecto a el Modelo conceptual de información aeronáutica, (AICM) está el paso P-8- previsto en la fase 2, del cual se plantea en la Hoja de ruta que resulta de vital importancia definir la semántica de la información aeronáutica para poder administrarla en términos de estructuras de datos digitales para poder introducir así la operabilidad, reflejándose también que la documentación existente elaborada por los Estados y Organizaciones internacionales, la cual se considera lo suficientemente madura para su aplicabilidad mundial, se utilizaría para producir materiales comunes de orientación.

2.4 En el paso P-9- Intercambio de datos aeronáuticos (AIXM) previsto para la fase 3 se plantea también en la Hoja de ruta que es de vital importancia definir la sintaxis de los datos aeronáuticos para poder intercambiarlos en términos de nombres y tipos de campos a fin de poder introducir así la interoperabilidad. El intercambio de datos y los mecanismos para intercambiar o acceder a los nuevos productos o servicios digitales se definirá por medio de un modelo de intercambio.

2.5 En la Comunidad Europea y Estados Unidos se han desarrollado estos modelos y se afirma la necesidad de adopción y empleo de estos, por Estados y entidades como FAA, EUROCONTROL y NAVCANADA.

2.6 En estos momentos se pide a los Estados de la Región que comiencen a desarrollar e implementar estos modelos en sus respectivos Estados, mientras la OACI adopte normas y métodos recomendados (SARPS) basados en AICM/AIXM para los Estados miembros, pero sería mucho más factible y seguro que se realizara a la inversa, como se debe proceder, es decir que la OACI, que como enunciamos en 2.4 y 2.5 desde el año 2009 está en vías de elaborar estas Normas, culmine su elaboración y aparezcan entonces en los SARPS, las Normas por las que se deben regir los Estados contratantes para su labor posterior.

2.7 De esta forma quedaría claro para los Estados cual sería el punto de partida en la implementación de estos modelos, es decir la versión de AIXM a utilizar.

2.8 En caso contrario desarrollarían su versión con la incertidumbre de llegar a un resultado que pudiera diferir de la propuesta de la OACI por no haber adoptado desde un inicio la norma correspondiente.

2.9 Por consiguiente, haciendo uso de modelos no adoptados oficialmente por OACI, se corre el riesgo por los Estados de mal emplear recursos financieros y capital humano en desarrollar versiones que después no sean exactamente compatibles con la versión propuesta por la OACI.

2.10 En la recientemente celebrada reunión del Grupo de Trabajo NACC celebrada en Guatemala del 9 al 13 de mayo 2011, quedó plasmado en el informe final bajo los aspectos tratados en la Cuestión 5 – *Análisis de otras actividades de Navegación Aérea a incluirse en el RPBANIP NAM/CAR*, que en apoyo a la implementación de los modelos AICM y al AIXM, la Reunión instó a la OACI a acelerar la preparación de las Normas y Prácticas Recomendadas (SARPS) del Anexo 15, en relación con estos modelos. Sin embargo, Cuba estima que una conclusión de la AIM/SG/13, es una vía mucho más efectiva para acelerar la adopción de SARPS y textos de orientación, por lo que propone a la consideración de la reunión el proyecto contenido en el párrafo 3.1 siguiente.

3. Acción sugerida

3.1 Se invita a la Reunión a aprobar el siguiente Proyecto de Conclusión:

PROYECTO DE CONCLUSIÓN 13/XX

NECESIDAD DE ACELERAR LA ADOPCIÓN DE SARPS Y TEXTOS DE ORIENTACIÓN REFERENTE A LOS MODELOS CONCEPTUALES AICM/AIXM PARA EL INTERCAMBIO DE LA INFORMACIÓN Y DATOS AERONÁUTICOS

Que, la Oficina Regional OACI NACC eleve a la sede de la OACI la preocupación acerca de la necesidad de acelerar la adopción de normas y métodos recomendados (SARPS) y textos de orientación relativos al AICM/AIXM, que sean la versión oficial a implementar de forma homogénea para todos los Estados miembros, y permitan desarrollar la labor de implantación de estos modelos en un ambiente de total confianza y seguridad.