



**Vigésima Primera Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución del Caribe y Sudamérica
(GREPECAS/21)**

Santo Domingo, República Dominicana, 15 al 17 de noviembre de 2023

**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

Desarrollos Globales e Interregionales

**3.3 Nivel de Implementación de los Servicios de Navegación Aérea (ANS)
CAR/SAM**

IMPLEMENTACIÓN DE SERVICIO AUTOMÁTICO DE INFORMACIÓN TERMINAL POR ENLACE DE DATOS (ATIS-D) Y AUTORIZACIÓN DE SALIDA POR ENLACE DE DATOS (DCL) EN AEROPUERTOS INTERNACIONALES DE LAS REGIONES CAR/SAM

(Presentada por IATA)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta nota de estudio tiene como objetivo fomentar el despliegue de Servicio Automático de Información Terminal por Enlace de Datos (ATIS-D) y Autorización de Salida por Enlace de Datos (DCL) en aeropuertos internacionales para operaciones más seguras en las regiones CAR/SAM dados los beneficios que incluyen reducir la carga de trabajo de pilotos y controladores y aumento de la eficiencia.

Acción:	Las Acciones sugeridas se encuentran incluidas en la Sección 3
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea• Desarrollo económico del transporte aéreo• Protección del medio ambiente
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• ICAO DOC. 9971• Plan Mundial de Navegación Aérea

1. Introducción

1.1. Durante la Reunión de Coordinación Regional de IATA para América Latina y el Caribe (LATAM/CAR) se destacó la disponibilidad de Servicios de Información de Terminales Digitales Automáticos (D-ATIS) y Autorización de Salida por Enlace de Datos (DCL) como áreas que necesitaban cobertura en la región para respaldar operaciones seguras en los aeropuertos.

1.2. ATIS digital (D-ATIS) brinda acceso en cualquier momento y lugar a la información de la terminal y brinda información esencial necesaria para aterrizar de manera segura y eficiente en los aeropuertos. Proporciona información meteorológica actual, pistas activas, aproximaciones disponibles y otros datos útiles.

1.3. Datalink Departure Clearance (DCL) proporciona asistencia automatizada para solicitar y entregar autorizaciones de salida a las aeronaves.

1.4. Los beneficios que brindan estos sistemas incluyen la reducción de la carga de trabajo del piloto y el controlador, proporcionando barreras de seguridad operacional como la eliminación de posibles malentendidos de la información crítica de seguridad del vuelo que se comunica entre dichos profesionales.

2. Discusión

2.1. El Anexo 10 de la OACI – Comunicaciones aeronáuticas, identificó dos partes de ATIS como servicio de información terminal automática de enlace de datos (D-ATIS) y servicio de información terminal automática de voz (Voice-ATIS), que comúnmente se conoce como servicios de información terminal automática digital.

2.2. El Anexo 11 de la OACI – Servicios de tránsito aéreo, incluye ATIS como uno de los tres tipos principales de transmisiones para el servicio de información operativa de vuelos, que debe consistir en mensajes que contengan información integrada sobre elementos operativos y meteorológicos seleccionados apropiados para las diversas fases del vuelo.

2.3. El Anexo 11 de la OACI establece como recomendación: “Cuando sea posible, el mensaje de las radiodifusiones ATIS-voz no debería exceder de 30 segundos, procurándose que la legibilidad del mensaje ATIS no se vea afectada por la velocidad de transmisión o por la señal de identificación de la ayuda para la navegación que se emplee para la transmisión del ATIS. En el mensaje de radiodifusión ATIS debería tomarse en consideración la actuación humana”. Hoy en día es muy poco probable que el ATC pueda cumplir con esta recomendación, tomando en consideración que la complejidad de las operaciones exige incluir una mayor cantidad de información para la consciencia situacional de las tripulaciones, como por ejemplo operaciones especiales (Separación Mínima de Pista Reducida, Operación de Pista de Alta Intensidad), problemas de seguridad (globos aerostáticos, pájaros), más de 1 procedimiento de aproximación utilizado, etc. Considerando el Voice-ATIS, normalmente el ATC tiene que elegir entre proporcionar menos información para respetar las limitaciones de la actuación humana o proporcionar la información necesaria para un adecuado conocimiento de la situación y esperar que la tripulación sea capaz de comprenderla y copiarla.

2.4. La mayoría de los aeropuertos internacionales de la región no brindan D-ATIS y, en la mayoría de los casos, para aquellos que brindan D-ATIS, el enlace de datos a menudo no está operativo.

2.5. El RCG LATAM/CAR identificó la falta de información D-ATIS como un factor que contribuye al aumento de la carga de trabajo en la cabina y alentó la difusión del video de YouTube “[Airbus A320 - Approach and Landing in Munich - ATC Change Approach Last Minute](#)” entre los proveedores de servicios de la región como un ejemplo del aumento de la carga de trabajo resultante de la falta de información D-ATIS.

2.6. Doc. 9750 – GANP, proporciona hojas de ruta para la comunicación y las redes de seguridad embarcadas que las autorizaciones de salida (DCL) emitidas a través del sistema de enlace de datos FANS 1/A utilizando la comunicación de enlace de datos controlador-piloto (CPDLC) son servicios ATS relacionados con la seguridad operacional, donde los requisitos de desempeño, los procedimientos, los servicios y la tecnología de soporte están estrictamente estandarizados y regulados.

2.7. La aplicabilidad para permitir operaciones seguras en aeródromos con D-ATIS y DCL también se puede vincular al Doc. 10004 – GASP y al Doc. 10161 – Hoja de ruta global para la seguridad operacional de la aviación, Objetivo 6, que se centra en la necesidad de garantizar que esté disponible la

infraestructura adecuada para respaldar la seguridad operacional como operaciones descritas en el Doc. 9750 (GANP).

2.8. Además, la necesidad de que los Estados implementen servicios completos D-ATIS y DCL para que los utilicen los operadores con sistemas de comunicación, direccionamiento y notificación de aeronaves (ACARS) es importante para mejorar la seguridad de la tripulación, así como es esencial para reducir la carga de trabajo del tránsito aéreo. Controladores y pilotos.

3. Acción sugerida

3.1. Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota de la información proporcionada.
- b) Establecer la implantación de D-ATIS/DCL en los aeropuertos internacionales como requisito tanto en el Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM como en el Plan de Trabajo del GREPECAS.
- c) Recomendar la publicación de la disponibilidad de información D-ATIS/DCL en las publicaciones de información aeronáutica pertinentes.