



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE ESTUDIO

NACC/WG/7 — NE/23 REV.
29/08/22

Séptima Reunión del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG/7)
Oficina Regional NACC de la OACI, Ciudad de México, 30 de agosto al 1 de septiembre 2022

**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

Actualización del Programa de Trabajo del NACC/WG hasta 2024

4.3 Implementación de mecanismos de medición del desempeño de los servicios de navegación aérea

**ORIENTACIÓN Y PLANIFICACIÓN REGIONAL DE AIM - PLAN DE COLABORACIÓN DE AIM (CAR) - SITIO
WEB DE SEGUIMIENTO DE AIM**

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO

El Plan AIM incluye información básica y orientación general, análisis del estado actual de la implementación de AIS y AIM en la Región CAR y un plan de mejora del rendimiento. El plan también proporciona un depósito central de información y procedimientos relacionados con elementos de información aeronáutica coordinados entre los Estados y la OACI, que en el futuro incluirá las Propuestas que los Estados soliciten que se presente en el Plan y el sitio web de seguimiento de AIM

Acción:	Las acciones sugeridas se presentan en la Sección 4
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Plan Colaborativo AIM para la Región CAR

1. Introducción

1.1 Como se indicó y presentó en Reuniones de Navegación Aérea anteriores, incluida la de GREPECAS, pero especialmente a nivel regional CAR, este documento CAR, el Plan Colaborativo para AIM (el Plan AIM), en el **Apéndice A**, a esta Nota, en su versión revisada por el Estado de Costa Rica, haciendo importantes mejoras, y tiene como objetivo proporcionar información, orientación y objetivos de rendimiento regional que apoyen mejora de AIS y la transición a AIM.

1.2 Es importante tener en cuenta que las fechas de inicio del Plan AIM son objetivos de planificación y no deben tratarse como fechas de implementación "fijas". Sin embargo, los Estados deberían considerar el impacto de no alcanzar las fechas de implementación previstas en la mejora requerida en la seguridad operacional y la eficiencia de la aviación internacional en la Región.

1.3 El TF AIM tomó nota de la adopción por parte del Consejo de la OACI de las Enmiendas 40 y 41 al Anexo 15 – Servicios de información aeronáutica, la adopción del Doc. 10066 – PANS-AIM y la

aprobación de la nueva versión del Manual AIS Doc. 8126, todos aplicables hasta ahora, y el plan de trabajo del AIM TF que considera el desarrollo y actualización de material de orientación global. Se determinó que, en este entorno fluido, el Plan requeriría una actualización periódica para mantenerse al día con los cambios del sistema de aviación, en particular con el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP), que está llegando a su nueva 7ª. ed. Durante la siguiente 41.ª Asamblea de la OACI

2. Análisis

2.1 Tomando nota de que el GANP, junto con sus Mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU), se revisan cada tres años, incluido 2022, Por lo tanto, se pretende que AIM TF realice una revisión completa del Plan en 2024 y, a partir de entonces, cada tres años, en consonancia con el ciclo de actualización del GANP. Las revisiones deben incluir el examen de los Anexos 15 y 4, PANS AIM, Doc. 8123 Manual de los AIS y material relacionado de orientación AIM de la OACI, nuevos o enmendados, para garantizar la minimización de la duplicación y la alineación con la dirección global.

2.2 Estructura del Plan de Mejora del Desempeño

2.3 Los objetivos de performance del Plan Colaborativo CAR AIM están organizados en fases Regionales de Capacidad AIM alineadas, presentadas en un formulario Excel en el **Apéndice B** para ser observado por los Estados CAR, cuando sea factible, con la implementación de la ATM de la siguiente manera:

- **Fase I** De la capacidad AIM regional, que se espera que se implemente de inmediato;
- **Fase II** Capacidad regional AIM, que se espera que se implemente al final del 2023, y
- **Fase III** De la capacidad AIM regional, que se espera que se implemente al final del 2025 (por desarrollar)

2.4 Las expectativas de desempeño se presentan bajo la siguiente estructura general para cada Fase de Capacidad AIM Regional, cuando corresponda:

- Legislación, Política y Regulación;
- Actuación Humana y Factores Humanos;
- Gestión de la Calidad;
- Sistemas y Procesos AIM;

2.5 Capacidad AIM Regional **Fase I**, se espera que se implemente de inmediato

- Legislación, Política y Regulaciones

2.6 Los Estados deberían desarrollar políticas y promulgar leyes primarias y reglamentos de apoyo para los procedimientos SARPS y PANS-AIM del Anexo 4 y el Anexo 15, que incluyen:

- a) Establecimiento de una estructura organizativa para la vigilancia de la seguridad operacional de los proveedores de servicios de información aeronáutica;
- b) Requisitos para el seguimiento de las diferencias con respecto a los SARPS del Anexo 4 y el Anexo 15;
- c) Requisitos para los originadores de información/datos aeronáuticos;
- d) Requisito de que todas las entidades en la cadena de datos AIS de extremo a extremo establezcan procesos y Sistemas de Gestión de Calidad AIS/AIM (QMS)

3. Conclusions

3.1 El AIS/AIM debe establecerse como una entidad separada dentro o, idealmente, separada de la administración de aviación civil de acuerdo con la orientación provista en el Doc. 8126 de la OACI – Capítulo correspondiente del Manual AIS para la Actuación Humana y Factores Humanos.

3.2 Se deben desarrollar requisitos de competencia para el personal AIS/AIM, incluidos los requisitos de dominio del idioma inglés, respaldados por un programa de evaluación periódica del desempeño.

3.3 Deben establecerse programas regulares de compromiso con todas las partes interesadas, incluida la educación sobre:

- a) Estado, organización y obligaciones individuales bajo la Convención de Chicago;
- b) Legislación Estatal y Reglamentos Estatales;
- c) Anexos de la OACI relacionados con AIM al Convenio de Chicago, Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea (PANS) y material de orientación.
- d) Gestión de la Calidad

3.4 Los procesos de gestión de la calidad para los servicios de información aeronáutica, tal como se requiere que se establezcan conforme a los SARPS en el Anexo 15, deberían incluir procesos para:

1. Monitoreo de la calidad de los datos;
2. Seguimiento de la adherencia AIRAC; y
3. Control de Calidad

3.5 Respecto al desarrollo del Sitio Web para el Seguimiento del AIM se informa a la reunión que ha pasado satisfactoriamente todos los procesos Administrativos iniciales y se está buscando designar a una empresa responsable para tal efecto bajo los protocolos definidos por la OACI en materia de Cooperación Técnica para el desarrollo y asignación de proyectos.

4. Acciones Sugeridas

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota del contenido de esta nota de estudio;
- b) revisar el **Apéndice A** y llenar el Formulario Excel del **Apéndice B**, para enviarlo a la Oficina NACC de la OACI; y
- c) considerar otras acciones que se consideren necesarias
