



**Cuarta Reunión Virtual del Comité de Revisión de Programas y Proyectos (CRPP) del GREPECAS
(eCRPP/04)**

En línea, 21 – 22 de abril de 2022

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Seguimiento a los Programas y Proyectos del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS)

2.1 Estado de la Implementación de los Servicios de Navegación Aérea (ANS) en las Regiones CAR/SAM a través de los Programas y Proyectos del GREPECAS (Aeródromos y Ayudas Terrestres (AGA), Gestión de Tránsito Aéreo (ATM), Gestión de Información Aeronáutica (AIM), Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS), Meteorología (MET) y Búsqueda y Salvamento (SAR))

REVISIÓN DEL PROGRAMA AIS/AIM

(Presentado por Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta Nota de Estudio da a conocer las actividades en el área de la Gestión de Información Aeronáutica (AIM) en las Regiones CAR/SAM con referencia a la Hoja de Ruta para la Transición del AIS al AIM de la OACI, así como de los SARPS de los Anexos 15 y 4 aplicables al Área, del PANS AIM (Doc. 10066) y del Manual de los Servicios de Información Aeronáutica, Doc. 8126, 7ª. Ed. En su nueva versión con cuatro partes, aún sin publicar como edición final a los Estados.

Acción:	Lo indicado en 4.1
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea• Seguridad Operacional
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Anexo 15 – Servicios de Información Aeronáutica• Anexo 4 – Cartas Aeronáuticas• Doc. 10066 – PANS-AIM• Campaña Global de Mejoras del NOTAM• Doc. 8126 – Manual de los Servicios de Información Aeronáutica 7ª. Ed. (2021) / Con descargo de responsabilidad• Décimo Novena Reunión del GREPECAS (GREPECAS/19)• Reunión SAM/AIM/14• Reunión AIM TF 04 (NACC) et al

1. Introducción

1.1 El continuo crecimiento de la industria de la aviación ha incrementado las demandas sobre la capacidad del espacio aéreo y la eficiencia en la prestación de los Servicios de Navegación; por lo que, se enfatiza la necesidad de equidad al acceso del espacio aéreo y en particular un mejor acceso a la información y datos aeronáuticos de manera oportuna y significativa para el apoyo a la toma de decisiones, así como una mayor autonomía en dicha toma de decisiones.

1.2 El Anexo 15— Servicios de Información Aeronáutica, en su enmienda 40 introdujo la emisión del SNOWTAM en el su nuevo formato y la 16ª Ed. de este Anexo, contiene los requisitos de alto nivel y especificaciones de desempeño para los Estados. Tales requisitos se organizan de manera que la recopilación de datos se desvincula de la definición de productos aeronáuticos y facilita la modernización del entorno ATM de acuerdo con los principios de la Gestión de información de todo el sistema (SWIM).

1.3 La OACI viene trabajando en la reestructuración del Doc. 8126 – Manual de los Servicios de Información Aeronáutica (7ª. Ed.), dando un paso importante hacia el objetivo de un sistema global de gestión del tránsito aéreo (ATM) integrado y con capacidad de respuesta, que se basa en la migración de servicios de información aeronáutica (AIS) centrados en productos a una gestión de información aeronáutica (AIM) electrónica y digital, centrada en datos. Proporciona orientación para la implementación exitosa de AIM, explica las disposiciones contenidas en el Anexo 15 y los PANS-AIM, provee información básica sobre ciertas especificaciones, ayuda a definir su significado y ejemplifica los medios por los cuales se pueden cumplir dichas especificaciones. Razón por la que, se reestructuraron y modificaron conjuntamente las disposiciones del Anexo 15, para aclarar el alcance, el rol, las funciones principales, los productos y servicios de AIM, así como los procesos de actualización asociados.

1.4 La Reunión del GREPECAS/19 aprobó la Conclusión 19/03 – “**Implantación de los conjuntos de datos digitales (DDS), del catálogo de datos, del modelo estándar de intercambio de información aeronáutica y de la e-AIP**”, de manera que, los Estados CAR/SAM, aceleren la implantación de los Conjuntos de Datos Digitales (DDS), el Catálogo de Datos (PANS AIM, Doc. 10066), y los Modelos estándares de Intercambio de información, en todos sus dominios, a fin de hacer posible la gestión de la información en un entorno electrónico para el año 2024.

1.5 La OACI, en el presente año, pretende continuar con la Campaña Global de Mejoras del NOTAM, para lo cual emitió recomendaciones. En consideración de que es común que un paquete de información previa al vuelo (PIB), que respalda un vuelo internacional de larga distancia contenga más de 100 páginas de información NOTAM, con aproximadamente entre 10 y 15 NOTAM por página, elevando a un número considerable de información que resulta ineficiente e impráctico para los Usuarios discriminar cuál de todos esos 1000 ó más NOTAM son los de atención y relevancia a su Operación. Los hallazgos demuestran que el veinte por ciento de estos serán NOTAM antiguos, que exceden su período de aplicabilidad de tres meses o en ocasiones no aplicaba para información NOTAM.

1.6 La Región SAM ha llevado adelante la Reunión SAM/AIM/14 con la finalidad de dar seguimiento a las implantaciones del AIS/AIM, así como el seguimiento de planes de capacitación del personal AIS.

2. Análisis

2.1 La implementación del SNOWTAM había sido postergada por la OACI, al 4 de noviembre del 2021, debido a la circunstancia de la pandemia de la COVID-19, sin embargo, se generaron Recomendaciones del Grupo de Tareas sobre Fricción del Panel de Diseño y Operaciones de Aeródromos (ADOP), relacionadas con el uso de un **Formato de Notificación Mundial** (GRF), para evaluar y notificar las condiciones de la superficie de la pista. Adicionalmente es importante tener clara la nueva definición de SNOWTAM, como una serie especial de NOTAM dada en un formato estándar que proporciona un informe o reporte de la condición de la superficie que notifica la presencia o el cese de condiciones peligrosas debido a nieve, hielo, aguanieve, escarcha, agua estancada agua en la pista con 3 mm o menos, o agua en la pista con 4 mm o más o agua asociada con nieve, aguanieve, hielo o escarcha en el área de movimiento.

2.2 Las Reuniones del eCRPP/2 y 3 habían expresado su preocupación por el retraso de la implantación de los elementos del Módulo DAIM del GANP, pues este retraso impactaría directamente en la implantación del SWIM, y por ello, la e-CRPP/03 había emitido una Conclusión, la cual fue validada, por el GREPECAS/19, como Conclusión 19/03 (ver párrafo 1.4)

2.3 La Campaña Global de mejoras del NOTAM pretende continuar este año, para lo cual, próximamente circulará un documento a los Estados con las principales recomendaciones que podrían ayudar a continuar disminuyendo el número de OLD y VERY OLD NOTAM en el sistema.

2.4 Así también el Doc. 8126, en su versión con descargo de responsabilidad (disclaimer), resalta la importancia del entrenamiento y capacitación continua del personal AIS/AIM, inclusive la de contar con un Marco de Competencias del desempeño para el personal. Debido a que este Documento de la OACI considera la vigilancia del Marco de Competencia del personal AIS/AIM, tanto de la Autoridad Aeronáutica como del Proveedor de Servicios, este es un punto que ha sido incorporado en la Agenda de temas que deben ser estudiados por el GREPECAS y el RASG-PA en forma coordinada.

Región SAM

2.5 En la Región SAM, la Reunión de la SAM/AIM/14 ha dado seguimiento a las Enmiendas al Anexo 15, enmienda al Doc. 10066 PANS-AIM, así como a las implantaciones del área AIS/AIM.

2.6 La citada reunión también dio seguimiento a las Recomendaciones de la Reunión eCRPP/3 así como a las Conclusiones de la SAM/AIM/13. La SAM/AIM/14 dio seguimiento a:

- a) Implantación del SNOWTAM
- b) Implantación del QMS/AIS_AIM
- c) Planificación para la implantación de la Fase 2 de la Hoja de Ruta de Transición del AIS al AIM (Elementos del Módulo B1-DAIM)
- d) Planificación de la inclusión de los elementos del B1-DAIM en el Plan Nacional de Navegación Aérea
- e) Realización de Talleres / Seminarios sobre la importancia del AIS/AIM a nivel nacional.

2.7 En los **Apéndices A,B, C, D y E** se pueden encontrar las Tablas de seguimientos de cada uno de los temas mencionados.

2.8 Adicionalmente, en el área AIS/AIM, se ha llevado a cabo el Curso de Auditor Líder de la Norma ISO 9001:2015, con certificación IRCA, curso en que han sido formado 11 meteorólogos como Auditores Líderes del Sistema de Gestión de la Calidad (QMS). El curso ha sido entregado por la empresa SGS de Perú, entre los meses de enero y marzo del 2022, y el objetivo fue la formar capacidades, en los Estados, para la implementación y certificación de los QMS en los procesos AIS/AIM.

Región CAR

2.9 Los Programas y Proyectos ANS del GREPECAS se revisaron por última vez en la Reunión GREPECAS/19, observando las necesidades y prioridades impuestas por la COVID-19, así como la actualización de la Sexta Edición del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP 6ª. Ed.)

2.10 Las últimas Reuniones eCRPP 03 y GREPECAS 19 han brindado orientación para una revisión, análisis y adopción de Conclusiones/Decisiones que aseguren la continuidad y finalización de los proyectos actualmente válidos, en la búsqueda de una implementación efectiva de la navegación aérea en la Región, con las siguientes metas para el año 2022:

METAS INICIALES AL AÑO 2022
Meta 1) Aumentar el porcentaje anual de implementación efectiva de los proyectos planteados en los Grupos de Trabajo.
Meta 2) Vincular las necesidades de los Estados CAR/SAM, con los proyectos de implementación de las Regiones, aportando a las iniciativas regionales, a través de la capacitación de Recursos Humanos.
Meta 3) Establecer metodología de trabajo efectiva, que garantice la continuidad del trabajo y el cumplimiento de las metas actuales y futuras.
Meta 4) Establecer un programa de intercambio de buenas prácticas entre los Estados, basado en los objetivos del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) y del Plan Global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) de la OACI, a través de las proyectos de implementación del GREPECAS y del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación-Panamérica (RASG-PA).

2.11 También se realizó un Taller (virtual) sobre AIM Data Sets y eCharts, en noviembre de 2021, con participación de **Grupo EAD** de **EUROCONTROL** y con **MAIS Learning** (FLYGHT7) como ponentes de los temas en ambos campos.

2.12 En los **Apéndices F y G** se muestra la información más reciente presentada en la pasada Reunión GREPECAS respecto al estado del Proyecto AIM CAR. La reunión tal vez desee tomar nota de que la 6ª. Ed. del GANP ha introducido los siguientes cambios principales en los subprocesos/módulos de DAIM

DAM-B1/1 - Provision of quality-assured aeronautical data and information
DAM-B1/2 - Provision of digital Aeronautical Information Publication (AIP) data sets
DAM-B1/3 - Provision of digital terrain data sets
DAM-B1/4 - Provision of digital obstacle data sets
DAM-B1/5 - Provision of digital aerodrome mapping data sets
DAM-B1/6 - Provision of digital instrument flight procedure data sets
DAM-B1/7 - NOTAM improvements

3. Conclusiones

3.1 La implantación de la Fase 2 de la Hoja de Ruta del AIS al AIM es fundamental para avanzar en la Gestión de la Información Aeronáutica en un entorno electrónico y para la construcción de la Gestión de la Información de todo el sistema (SWIM).

3.2 La Conclusión GREPECAS 19/03 recomienda culminar los procesos de implantación de la Fase 2 a más tardar para el 2024, a fin de no retrasar la implantación del SWIM. La Reunión podría recordar e instar nuevamente a los Estados para no retrasar esta fecha límite, para culminar los procesos de implantación del AIM

3.3 Adicionalmente, la Reunión puede considerar y resaltar la importancia de continuar, si ya los llevaron a cabo, o de iniciar, la entrega de Talleres de concienciación, en los Estados, con todas las partes

interesadas, sobre la importancia del AIM y la culminación de implantación de la Fase 2 para el SWIM y otros procesos como el del CDM, A-CDM, ATFM, entre otros.

4. Acción sugerida:

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la información contenida en la Nota de Estudio;
 - b) revisar los Apéndices y en caso necesario, actualizarlas;
 - c) instar a los Estados a culminar el proceso de la implantación de los elementos del B1-DAIM; y
 - d) considerar otras acciones.
-

APÉNDICE A LA NE/AIS
Seguimiento a la Implantación del SNOWTAM en la Región SAM

<i>N°</i>	<i>Estados</i>	<i>Acción Implementada</i>	<i>Fecha de Implementación</i>	<i>Comentarios</i>
1	Argentina	Han formado un equipo de trabajo con todas las áreas involucradas. Han realizados pruebas, tanto en los aeropuertos donde se produce nieve y aeropuertos que pueden verse afectados por lluvias intensas.	4 noviembre 2021	Existen confusiones en algunos usuarios debido a la emisión de SNOWTAM en Aeropuertos que no tienen eventos de nieve. Debería socializarse más el nuevo formato del SNOWTAM
2	Brasil	Ha trabajado en forma coordinada con todas las áreas involucradas, ha emitido un AIC-A 16/21 con relación al GRF y se emitirá un marco regulatorio sobre el nuevo formato del SNOWTAM	4 noviembre 2021	
3	Bolivia	No ha reportado acciones		
4	Chile	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Fue incluida en las directrices de entrenamiento en terreno que cada AD realiza anualmente. ✓ Se actualizó normativa DAP 15 00, la cual está próxima a ser publicada, en la cual se incluyó el nuevo formato que regirá desde el 4 de noviembre. ✓ Se realizará taller a todos los encargados en terreno durante los meses de octubre y noviembre; este se encuentra incluido en el plan anual de capacitación. 	4 noviembre 2021	<p>Se adjunta como evidencia :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Directrices TSV (AIS) del año 2020 el cual se aplicó año 2021 por pandemia. ▪ Plan anual de capacitación 2020, el cual por pandemia se está aplicando el año 2021.
5	Colombia	Dada la localización geográfica del Estado, en Colombia, no se publica información SNOWTAM. En cumplimiento de lo acordado en la Misión Virtual con la Secretaría de la OACI, la diferencia será publicada en el AIP/COL parte GEN-1.7. De igual modo quedamos atentos de coordinar con los proveedores MET y ATS, las medidas que sustituyan o complementen la notificación de frenado pobre (si se llegara a presentar) debido a pista encharcada o cuando se degrade la eficacia del mismo.		Teniendo en cuenta que la Misión Virtual se recibió y atendió recientemente, aún no se ha llevado a cabo ninguna acción relacionada con lo acordado y proyectado.
6	Ecuador	Curso recurrente NOTAM preparado pendiente ejecución noviembre 2021.	Enero 2022	Este curso incluirá tema SNOWTAM
7	Guyana	Han actualizado el sistema – El punto Focal para el GRF está creando una Tabla de responsabilidad para todas las partes involucradas. El AIS aún no ha definido una política en relación a la	No tiene previsto fecha de implantación	

		emisión del SNOWTAM en su nuevo formato		
8	Panamá	Se hizo un taller sobre el SNOWTAM en el mes de octubre del 2019, al personal NOTAM. Se ha participado en webinar sobre condición de pistas.	No se tiene por ahora fecha de implementación, para este año, posiblemente para el primer trimestre del año próximo 2022.	Se participará en instrucción que tiene preparada la parte AGA. Se participará en los talleres que prepararán los servicios de navegación aérea involucrados en este tema.
9	Paraguay	Paraguay ha trabajado en forma conjunta el área normativa con el proveedor de servicio. Se ha incluido el nuevo formato del SNOWTAM en las Normas del Estado.	4 noviembre 2021	Técnicos por parte del explotador de Aeródromos, AGA y AIM en espera para participación del curso GRF
10	Perú	No se registró diferencias en la Regulación del Estado Peruano, el formato fue incluido en la enmienda de la RAP 315.	IV trimestre 2021	Se incluyó en la nueva edición de la RAP 315 enmienda 2, pre-publicación aprobada, pendiente de publicación
11	Surinam	No ha reportado acciones.	No hay fecha definida	
12	Uruguay	Se formó un comité de trabajo con todas las áreas involucradas.	Aún no se estableció fecha de implementación	Se formó un comité de trabajo con todas las áreas involucradas
13	Venezuela	No ha reportado acciones.	No hay fecha definida.	

o

— FIN —

APÉNDICE B LA NE/AIS

Seguimiento a la Implantación del Sistema de Gestión de la Calidad en los Procesos del AIS-AIM, en la Región SAM

<i>N°</i>	<i>Estados</i>	<i>Estatus de Implantación del QMS/AIM</i>	<i>Fecha de Certificación</i>	<i>Auditoría de seguimiento</i>	<i>Recertificación prevista</i>
1	Argentina	Iniciaron los talleres con respecto a la versión 2015 y revisarán el Manual de Calidad.	No certificado No hay fecha de certificación. No tienen el Proyecto aprobado El ANSP ha iniciado recién el proceso.		
2	Brasil	Fue recertificada en el 2021.	Certificado	Marzo 2022	2024
3	Bolivia	Las últimas inspecciones de la DGAC al proveedor de servicio indican que el progreso alcanzado en la certificación es del 60%. No tienen aún previsto Auditorías de Certificación, pero sí de Segunda Parte.	No certificado	No	No
4	Chile	El proceso de recertificación se llevó adelante en junio de 2021.	Certificado	Junio 2022	Agosto 2024
5	Colombia	El Servicio del AIS de Colombia está listo para la certificación. Depende de la Alta Dirección. Podrían certificar a mediados de 2022. Los recursos estarían disponibles a mediados de 2022.	No certificado		
6	Ecuador	Trabajo con el área de Planificación con la finalidad de buscar culminar el proceso de implementación para las áreas de AIM, MET y ETAC. Tenían trazada una primera etapa, pero no pueden precisar fechas ni	No certificado No hay fechas		

		estatus actual debido a la situación de la pandemia.			
7	Guyana	Continúan trabajando en las documentaciones pero sin finalizar la implantación.	No certificado. No tiene fecha.		
8	Panamá	Debido a la pandemia, no se pudo realizar las Auditorías Internas y la Auditoría de Re-certificación, pero mantuvieron todos los estándares del SGC aplicado a los procesos del AIS/AIM.	Oportunidad de mejora en la Certificación.		Diciembre 2021
9	Paraguay	Paraguay ha re-certificado en diciembre del 2020.	Re-certificado	ANSP prevista para Nov y Re-certificación del Area Normativa para diciembre 2021	Diciembre 2023
10	Perú	Cuenta con un sistema de calidad del Servicio de Información Aeronáutica ISO 9001:2015, recertificado desde el año 2019 con vigencia hasta el año 30/05/2022. Continúa la capacitación.	Certificado	Informar	Mediados de 2022
11	Suriname	NIL	No - Certificado		
12	Uruguay	Uruguay tuvo la Auditoría de la re-certificación en julio del 2021	Re-Certificado	Julio/2022	Julio 2024
13	Venezuela	Venezuela ha avanzado en las revisiones de las documentaciones y procedimientos, así como a la adecuación a los requerimientos de la versión 2015 de la Norma ISO 9001. El avance reportado es del 85%.	No – Certificado. Optar para la certificación en julio del 2022.		

APÉNDICE C

Planificación para la implantación de la Fase 2 de la Hoja de Ruta de Transición del AIS al AIM (Elementos del Módulo B1-DAIM)

- **Argentina:** EANA, el proveedor de servicio, se encuentra en fase de adquisición de un Sistema integrado de eFPL, Banco NOTAM, Banco MET, PIB a la empresa IDS, el cual fue demorado por los efectos de la pandemia del SARS-CoV-2, mientras tanto para la vigilancia de calidad se aplican procedimientos de control de trazabilidad con los iniciadores de datos. La Autoridad, que gestiona la publicación, está en proceso de contratación de mantenimiento y capacitación del Sistema AeroDB adquirido a la empresa IDS;
- **Brasil:** Con relación a todos los elementos de seguimiento en esta parte del informe, el Estado de Brasil ha avanzado de manera muy eficiente en las implantaciones. El e-AIP está en un 70%, al igual que los DDS y el Catálogo de Datos está implantado en un 100%;
- **Chile:** Han preparado las Bases Técnicas y Administrativas para la adquisición de la Base de Datos y el Módulo del e-AIP;
- **Colombia:** Han adquirido el sistema integrado de gestión de información aeronáutica. Actualmente están en el proceso de carga de datos y entrenamiento OJT del sistema. Tienen previsto para mediados del 2022 contar con el e-AIP;
- **Paraguay:** Han adquirido el sistema integrado de gestión de información aeronáutica. Actualmente están en el proceso de carga de datos y entrenamiento OJT del sistema. Tienen previsto para mediados del 2022 contar con el e-AIP;
- **Panamá:** Tienen funcionando, en AIXM 4.5, el sistema automatizado de gestión de información aeronáutica. Ya cuenta con capacidad de generar varios productos;
- **Perú:** Está en proceso de implantación del sistema integrado así como su instalación hasta finales del 2021. La carga de datos y capacitación del personal está previsto hasta el tercer trimestre de 2022 y la puesta en marcha para finales del 2022;
- **Venezuela:** Reporta que el sistema integrado de gestión de la información está completo y que se prevé para el 2022 la puesta en marcha.
- Los Estados de Bolivia, Ecuador, Guyana, Suriname, y Uruguay presentan oportunidades de mejora en las implantaciones relacionadas a los DDS, y la e-AIP.

— — — — —

o

— FIN —

Seguimiento al Plan Nacional de Implantación del AIM basado en módulos y elementos del GANP/6

<i>Nº</i>	<i>Estados</i>	<i>Plan Nacional</i>	<i>Modulos</i>	<i>Elementos</i>
1	Argentina	En desarrollo y en coordinación con el ANSP, pero sin informar a la OACI		
2	Brasil	El Programa SIRIUS es el instrumento de Brasil destinado a la evolución del Sistema de Control del Espacio Aéreo Brasileño. Disponible en el sitio de la DECEA https://sirius.decea.mil.br/	B1-DAIM	Todos los elementos del Módulo
3	Bolivia	Se tiene el PNNA aprobado. En el área AIS de conformidad con el enfoque por bloques ASBU.	B1- DAIM	Sin definir aún
4	Chile	Proceso de revisión y actualización del Plan Nacional de Navegación Aérea	Se informará oportunamente cuando se termine la actualización del PNAI.	
5	Colombia	Se efectúa la actualización y revisión de los ítems asociados al AIM dentro del Plan Nacional de Navegación Aérea, dado el reciente proceso de adquisición, implementación y capacitación del nuevo Sistema SIA/AIM - IDS	D-AIM en proceso de implementación	Fase 2 en curso
6	Ecuador	Al momento no se dispone de un Plan Nacional NA, se ha conformado un equipo de trabajo para la elaboración del mismo		
7	Guyana	No, están en consulta con el ANSP para el desarrollo del Plan Nacional. Durante este mes van a dar instrucción para mejorar la calidad del personal y vamos a avanzar hacia la implementación. Dejar de lado de el papel para usar las Bases de Datos.		
8	Panamá	Se ha entregado a Navegación Aérea para proceder.		Elementos del Módulo D-AIM
9	Paraguay	<ul style="list-style-type: none"> • Se actualizó el PNNA y el mismo refleja los avances a la Fase 2 de la hoja de ruta de transición del AIS al AIM. • Se han adoptado las Enmiendas a los Anexos 4 y 15, además del Doc. 10.066 de la OACI. • Se ha adquirido un Sistema AIXM 5.1 • El ANSP está en proceso de implementación del e-AIP. 	D-AIM	Elementos del Módulo D-AIM
10	Perú	El PNNA del Estado Peruano fue aprobado y publicado en octubre del 2020, consta de 3 volúmenes, alineado	D-AIM	Nueve elementos ASBU

		en todo su contexto al Plan Mundial de Navegación Aérea con el método de los seis pasos recomendados por OACI, contiene las mejoras del AIS. SAFETY, Capacidad y Eficiencia, cuenta con las orientaciones para desarrollar cada elemento ASBU del DAIM. El ANSP ya inició el proceso de Implementación de la e-AIP para la optimización del suministro de los datos e información aeronáutica digital.		
11	Suriname	Están trabajando en la preparación del Plan Nacional de Navegación Aérea		
12	Uruguay	Aún no está el Plan nacional. Están haciendo las modificaciones.	En proceso de desarrollo del Plan Nacional	Elementos del Módulo D-AIM
13	Venezuela	Tiene el PNNA aprobado, actualmente.	B1-DAIM	Elementos del Módulo D-AIM

Seguimiento al desarrollo de Talleres Nacionales de concienciación sobre la implantación del AIM

<i>Nº</i>	<i>Estados</i>	<i>Taller</i>	<i>Fecha</i>	<i>Asistentes</i>
1	Argentina	No lo terminaron debido a la pandemia		
2	Brasil	Planificación de una reunión nacional con los originadores y proveedores de datos e información para AIS del Brasil.	Noviembre 2021	Originadores y proveedores de datos pe información para AIS - Brasil
3	Bolivia	Se planifica para el primer trimestre de la gestión 2022.	Marzo 2022	<ul style="list-style-type: none"> • Alta gerencia del ANSP • Los originadores de la información
4	Chile	<p>Reunión con Depto planificación para explicar la necesidad de adquirir una BD y modulo AIP.</p> <p>Reunión con nuevo director para dar a conocer el proyecto eTod.</p> <p>Módulo de eficiencia del AIS e implantación del AIM – Curso de Mantención de Eficiencia ARO.</p>	<p>Abril 2021</p> <p>Julio 2021</p> <p>Agosto 2021</p>	<p>Personal Planificación/AIS (virtual)</p> <p>Director/personal AGA/AIS_MAP (virtual)</p> <p>Encargados AIS de AD (virtual)</p>
5	Colombia	Se logra avance en el tema, con la firma de Acuerdos de Nivel de Servicio-SLA, la socialización y publicación de los Catálogos de Datos entre los proveedores de información/datos y por último, el Estado adquirió el Sistema SIA/AIM para el manejo e incorporación de la información aeronáutica en una Base de Datos integrada en atención de la Fase 2 de la Hoja de Ruta del AIS hacia el AIM.		
6	Ecuador	Acercamiento con los proveedores pero no un Taller. Hubo cambios de autoridades.		
7	Guyana	Han hecho algunos avances, incluyendo la creación de cartas de acuerdos, incluyendo a los principales Aeropuertos. Están en conversaciones con la escuela de capacitación. Para el principal aeropuerto, se ha cumplido el ciclo AIRAC, en la proxima enmienda se publicará una gran cantidad de información respecto al aeropuerto.		
8	Panamá	Para el próximo mes tienen un taller con AGA para explicar la importancia del TOD. Recurrente con el ATCO sobre concienciación sobre el AIS al AIM	-Taller con AGA septiembre noviembre 2021	Personal de aeropuerto y reguladores

Apéndice E a la NE del AIS

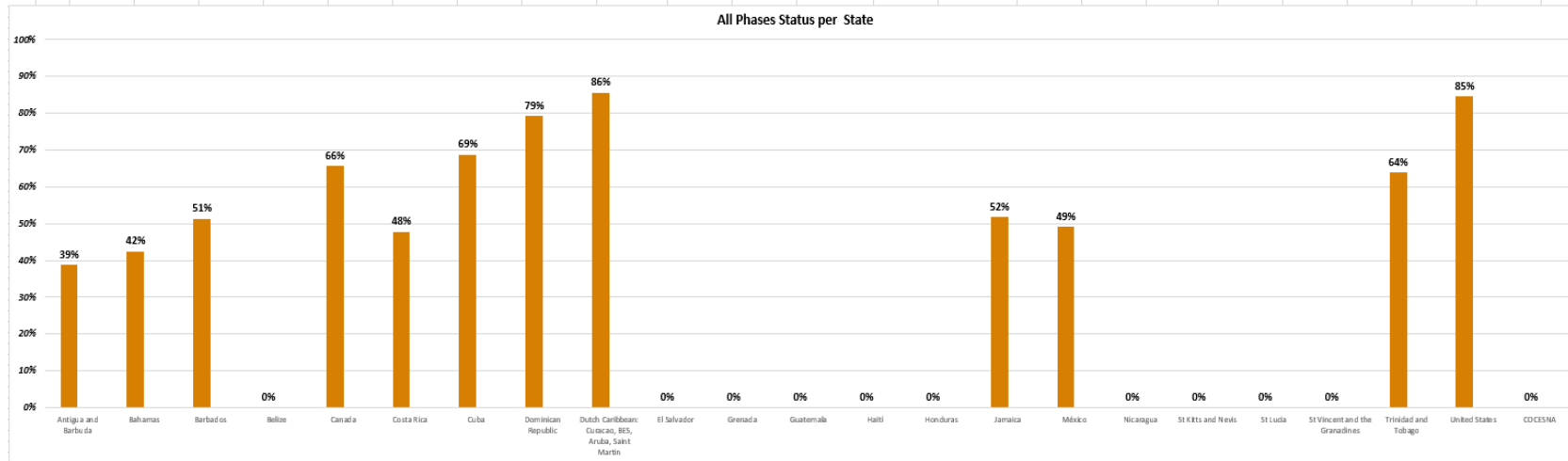
		Se mantienen constantes reuniones con las autoridades sobre la importancia del AIM.	ATCO desde el mes de octubre hasta febrero 2022	Controladores aéreo y personal CNV
9	Paraguay	Iniciaron del proceso. Trabajaron muy cerca la parte Normativa y Proveedor. Participaron las autoridades donde se realizó la concieciación.	24/08/2021	18 Téc. Esp. AIM – ANSP 2 Téc. Esp. AIM – AAC 1 Gerente de Tránsito Aéreo 2 Sub Director de Servicios Aeronáuticos.
10	Perú	Se realizaron reuniones de concieciación a nivel de Autoridades y Directivos del Estado Peruano, producto de ello es la aprobación y Publicación del Plan Nacional de Navegación Aérea, que contiene las directrices para una AIM de calidad, segura y eficiente en un entorno digital. A nivel del ANSP se realizaron reuniones de concieciación con los directivos y funcionarios, sustentando la necesidad de implementar el PNNA para contar con una AIM sólida y segura, que permita la optimización del suministro de los datos e información aeronáutica digital, fruto del mismo es la firma del contrato para la adqusición de la e-AIP por parte de CORPAC. Se tiene planificado realizar dos talleres de concieciación al personal AIM y usuarios internos y externos. Taller 1 programado para el IV trimestre del presente año 2021 y Taller 2 planificado a inicios del 2022.	Taller 1 (IV trimestre del 2021) Taller 2 (I trimestre 2022)	20 20
11	Suriname	Básicamente, están trbjando pero lo van a responder debidamente a la Secretaría		
12	Uruguay	Previa a la pandemia, un Taller SWIM con la Autoridad. Luego de la SAM/AIM/13, se realizaron reuniones con los directivos, el año pasado, sobre la importancia de la transición del AIS al AIM	Octubre 2018	Director DINACIA- Director DGAC- Director DGIA – Director DSO- Director Electrónica
13	Venezuela	Planifican los Talleres en el último trimestre de este año.		

Estado AIM -- CAR

Steps Phase 1	Antigua and Barbuda	Bahamas	Barbados	Belize	Canada	Costa Rica	Cuba	Dominican Republic	Dutch Caribbean: Curacao, BES, Aruba, Saint Martin	El Salvador	Grenada	Guatemala	Haiti	Honduras	Jamaica	México	Nicaragua	St Kitts and Nevis	St Lucia	St Vincent and the Granadines	Trinidad and Tobago	United States	COCESNA
AIRAC adherence	100%	100%	100%		75%	100%	100%	100%	100%						100%	100%					100%	100%	
Monitoring of Annex differences	100%	100%	100%		100%	100%	100%	100%	100%						100%	100%					0%	100%	
WGS-84 implementation	100%	75%	100%		50%	100%	100%	100%	100%						100%	100%					100%	25%	
QMS	50%	0%	50%		100%	100%	SCHED	100%	75%						0%	100%					100%	100%	
TOTAL Status	88%	63%	88%	0%	81%	100%	75%	100%	94%	0%	0%	0%	0%	0%	75%	100%	0%	0%	0%	0%	75%	81%	0%
	FINAL	ADV	FINAL	NO START	FINAL	COMPL	ADV	COMPL	FINAL	NO START	NO START	NO START	NO START	NO START	ADV	COMPL	NO START	NO START	NO START	NO START	ADV	FINAL	NO START
Steps Phase 2																							
Data Quality Monitoring	100%	50%	25%		93%	100%	100%	100%	33%						0%	50%					100%	100%	
Data Integrity Monitoring	100%	50%	25%		75%	100%	100%	50%	93%						0%	50%					75%	100%	
AIXM	NO INPUT	0%	25%		100%	50%	100%	50%	100%						0%	100%					100%	100%	
Unique identifiers	NO INPUT	50%	0%		25%	50%	100%	50%	100%						0%	100%					100%	25%	
Aeronautical information conceptual model	NO INPUT	0%	0%		93%	50%	100%	50%	100%						0%	100%					NO INPUT	100%	
eAIP	NO INPUT	0%	75%		75%	50%	75%	50%	100%						0%	75%					75%	50%	
Terrain A-1	0%	50%	50%		100%	75%	100%	50%	93%						93%	0%					100%	100%	
Obstacle A-1	0%	50%	50%		100%	25%	100%	50%	93%						93%	0%					75%	100%	
Terrain A-4	0%	50%	50%		100%	N/A	NO INPUT	50%	93%						N/A	0%					50%	100%	
Obstacle A-4	0%	50%	50%		100%	N/A	NO INPUT	50%	93%						N/A	0%					50%	50%	
Terrain A-2[1]	0%	50%	50%		75%	75%	93%	50%	93%						93%	0%					100%	100%	
Obstacle A-2[2]	0%	50%	50%		75%	25%	100%	50%	93%						93%	0%					75%	50%	
Terrain A-3	0%	50%	50%		75%	50%	93%	50%	93%						93%	0%					50%	100%	
Obstacle A-3	0%	50%	50%		75%	0%	100%	50%	93%						93%	0%					50%	50%	
Aerodrome Mapping	0%	0%	25%		0%	0%	0%	100%	25%						93%	50%					50%	100%	
TOTAL Status	13%	37%	38%	0%	78%	43%	78%	57%	94%	0%	0%	0%	0%	0%	46%	35%	0%	0%	0%	0%	70%	82%	0%
	INITIAL	DEVLP	DEVLP	NO START	FINAL	DEVLP	FINAL	ADV	FINAL	NO START	NO START	NO START	NO START	NO START	DEVLP	DEVLP	NO START	NO START	NO START	NO START	ADV	FINAL	NO START
StepsPhase 3																							
Aeronautical data exchange	NO INPUT	0%	0%		50%	NO INPUT	25%	100%	0%						93%	50%					100%	100%	
Communication networks	NO INPUT	50%	0%		50%	NO INPUT	93%	100%	100%						93%	0%					100%	100%	
Aeronautical information briefing	NO INPUT	50%	50%		100%	NO INPUT	100%	100%	75%						25%	0%					NO INPUT	100%	
Training	75%	25%	75%		50%	NO INPUT	100%	100%	75%						50%	50%					25%	100%	
Agreement with data originators	50%	50%	50%		50%	NO INPUT	100%	100%	75%						0%	0%					93%	100%	
Interoperability with meteorological products	NO INPUT	0%	25%		0%	NO INPUT	0%	100%	75%						0%	0%					NO INPUT	25%	
Electronic aeronautical charts	0%	0%	25%		0%	NO INPUT	0%	25%	75%						0%	0%					50%	100%	
Digital NOTAM	NO INPUT	0%	0%		0%	NO INPUT	0%	25%	75%						0%	0%					NO INPUT	100%	
TOTAL Status	16%	22%	28%	0%	38%	0%	53%	81%	69%	0%	0%	0%	0%	0%	34%	13%	0%	0%	0%	0%	47%	91%	0%
	INITIAL	INITIAL	DEVLP	NO START	DEVLP	NO START	ADV	FINAL	ADV	NO START	NO START	NO START	NO START	NO START	DEVLP	INITIAL	NO START	NO START	NO START	NO START	DEVLP	FINAL	NO START

AIM Transition - CAR Status

Information last updated by AIM I/F Ha Friday, October 5, 2021



Conclusion: 11
 out of the 23 (47.8%) member States have not provided information on (or did not start yet with the) transition of AIS to AIM.
 Of the 53.2% which have provided information, it can be concluded that: 33.3% are in a development stage. 41.7% are in Advanced stage. And 25% are in Final stage of completing the whole transition. From the detailed information provided, most are stuck at phase two and three of this transition. Although informed that QMS is in place for the majority of the States, as ICAO has not required a proof of certification, this cannot be proven.

All Phases	Antigua and Barbuda	Bahamas	Barbados	Belize	Canada	Costa Rica	Cuba	Dominican Republic	Dutch Caribbean: Curacao, BES, Aruba, Sint Martin	El Salvador	Grenada	Guatemala	Haití	Honduras	Jamaica	México	Nicaragua	St Kitts and Nevis	St Lucia	St Vincent and the Grenadines	Trinidad and Tobago	United States	COCESNA
TOTAL Status Complete Transition per State	39%	42%	51%	0%	66%	48%	69%	79%	78%	0%	0%	0%	0%	0%	52%	49%	0%	0%	0%	0%	64%	85%	0%
	DEVL	DEVL	ADV	NO START/NO INFO PROVIDED	ADV	DEVL	ADV	FINAL	FINAL	NO START/NO INFO PROVIDED	NO START/NO INFO PROVIDED	NO START/NO INFO PROVIDED	NO START/NO INFO PROVIDED	NO START/NO INFO PROVIDED	ADV	DEVL	NO START/NO INFO PROVIDED	NO START/NO INFO PROVIDED	NO START/NO INFO PROVIDED	NO START/NO INFO PROVIDED	ADV	FINAL	NO START/NO INFO PROVIDED