



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

AIM/TF/6 — NE/09
20/08/23

**Sexta Reunión del Grupo de Tarea para la Implementación de la Gestión de la Información Aeronáutica
del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG)
(AIM/TF/6)**

Ciudad de México, México y en línea, 21 – 24 de agosto de 2023

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Seguimiento de las Conclusiones y Decisiones GREPECAS/20 relevantes a la AIM, Cuadro del estado del Plan de Navegación Aérea Electrónico (eANP) por Estado y Solicitudes de asistencia dentro de la Transición AIM de los Estados

ASISTENCIA A LA TRANSICIÓN AIM PARA LOS ESTADOS

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO

Este documento presenta a la Reunión algunos elementos para la Planificación e Implementación AIM en la Región CAR que se ha desarrollado para armonizar la transición de AIS a AIM en la Región CAR y para abordar cuestiones globales y regionales relacionadas con la planificación e implementación de la Gestión de la Información Aeronáutica. Esta información regional de AIM explica el concepto y los elementos operativos de AIM; describe los avances AIM Regionales y Nacionales; y brinda herramientas de orientación y referencia para su implementación a nivel Regional y Nacional.

Acción:	La acción sugerida se presenta en la Sección 5.
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Objetivo estratégico 1 – Seguridad Operacional• Objetivo estratégico 2 – Capacidad y eficiencia de la navegación aérea

1. Introducción

1.1 Durante la Undécima Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/11), celebrada en Montreal, del 22 de septiembre al 3 de octubre de 2003, se aprobó el Concepto operacional ATM mundial (Doc 9854) y se reconoció que, en el entorno del sistema de gestión del tránsito aéreo (ATM) mundial previsto por el concepto operacional, el Servicio de Información Aeronáutica (AIS) se convertiría en uno de los servicios habilitadores más valiosos e importantes.

1.2 El sistema ATM mundial previsto en el concepto operacional se basaba en un entorno de toma de decisiones en colaboración, sería necesaria la disponibilidad oportuna de información y datos electrónicos aeronáuticos, meteorológicos, del espacio aéreo y de **gestión de afluencia** de alta calidad y confiables, por lo que se harían algunas recomendaciones de la citada Conferencia abordó la importancia de la información aeronáutica.

1.3 La Gestión de la Información Aeronáutica (**AIM**) durante su evolución ha sido definida como la provisión de Datos y la Información Aeronáutica correcta (calidad asegurada -QMS), en el lugar correcto (a través del intercambio digital -AIXM), y en el momento correcto (oportunidad). Además, el Anexo 15, Doc 8126 y PANS AIM de la OACI define AIM como la gestión dinámica e integrada de información y datos aeronáuticos a través del suministro e intercambio de datos aeronáuticos digitales de calidad garantizada en colaboración con todas las partes.

1.4 La gestión de la información se identifica en el Concepto Operacional de Gestión del Tránsito Aéreo Mundial de la OACI (Doc 9854) como el habilitador fundamental que permite que el futuro sistema ATM alcance su pleno potencial operacional. El Panel de Gestión de la Información (IMP) se ha formado así para profundizar en los conceptos, los medios, las prácticas, los procedimientos y las tecnologías necesarios para proporcionar información acreditada y de calidad garantizada de manera oportuna en todo el espectro de operaciones de la comunidad ATM. Los materiales relacionados con el IMP, incluidos los documentos de trabajo/información y los informes de las reuniones, están disponibles en el portal AIM de la OACI en:

<http://www.icao.int/airnavigation/IMP/Pages/default.aspx>

1.5 Solo como referencia, se establecieron cinco (5) grupos de trabajo para llevar a cabo las tareas del Panel:

- Grupo de Trabajo de Servicios de Información
- Grupo de trabajo de arquitectura
- Grupo de Trabajo de Concientización
- Grupo de Trabajo de Gobernanza
- Grupo de Trabajo AIM

2. Discussion

2.1 La OACI introdujo la metodología de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) en la cuarta edición del Doc 9750 (Plan mundial de navegación aérea), respaldado por la Asamblea de la OACI en 2013 (revisado posteriormente por la Asamblea 39 (A39) en 2016 y en la reciente A41 in 2022), como una forma sistémica de lograr una implantación armonizada de los servicios de navegación aérea. Una ASBU designa un conjunto de mejoras que pueden implementarse globalmente desde un punto definido en el tiempo para mejorar el desempeño del sistema ATM: [ASBU Threads - ICAO GANP Portal](#)

2.2 El Plan Mundial de navegación Aérea (**GANP**) representa una metodología estratégica continua de 15 años, que aprovecha las tecnologías existentes y anticipa desarrollos futuros basados en objetivos operacionales acordados entre el Estado y la industria. Las actualizaciones en bloque se organizan en incrementos de tiempo de seis años a partir de 2013 y continúan hasta 2031 y más allá.

2.3 Las Ediciones Sexta y Séptima del GANP (ICAO DOC 7950) respaldadas por la Asamblea de la OACI 40 y 41 respectivamente, introdujeron la Estructura Multicapa para la Planificación Global de Navegación Aérea:

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Nivel estratégico global: incluye la visión del Concepto Operacional de Gestión del Tránsito Aéreo Global (ATM) (GATMOC, Doc 9854), el desempeño global ambicioso y la hoja de ruta conceptual. |
| <ul style="list-style-type: none">• Nivel Técnico Global: incluye los BBBs, ASBUs y el método de toma de decisiones basado en desempeño |

<ul style="list-style-type: none"> • Nivel regional: aborda el desempeño regional y subregional y las necesidades operacionales, las diferencias, las limitaciones y las oportunidades a través de los planes regionales de navegación aérea de la OACI y otras iniciativas regionales alineadas con los niveles globales.
<ul style="list-style-type: none"> • Nivel Nacional: se enfoca en los Planes Nacionales Estatales y su implementación en coordinación con las partes interesadas relevantes y en alineación con los planes regionales y globales

2.4 Además, el marco de los componentes básicos (**BBB**) describe la base de cualquier sistema sólido de navegación aérea. No se trata de nada nuevo sino de la identificación de los servicios esenciales que se prestarán para la aviación civil internacional de conformidad con las normas de la OACI. Estos servicios esenciales se definen en las áreas de gestión de la información aeronáutica, aeródromos, gestión del tránsito aéreo, búsqueda y salvamento y meteorología.

2.5 Los BBB se consideran un marco independiente y no un bloque del marco ASBU, ya que representan una línea de base en lugar de un paso evolutivo. Esta línea de base está definida por los servicios esenciales reconocidos por los Estados miembros de la OACI como necesarios para que la aviación civil internacional se desarrolle de manera segura y ordenada. Una vez que se brindan estos servicios esenciales, constituyen la línea de base para cualquier mejora operativa. Los BBB proporcionan un marco de dos líneas de base para los servicios de información aeronáutica:

- Módulos y elementos básicos AIM/AIS
- Soporte AIM/AIS y usuarios finales

3. Identificar e informar las Deficiencias del AIM

3.1 La Oficina NACC de la OACI monitoreará la implementación por parte de los Estados de sus planes de acciones correctivas e informará a la Oficina NACC. Los Estados deberán implementar sus planes de acción y presentar evidencia relevante para su consideración a la Oficina Regional NACC de la OACI por correo electrónico a icaonacc@icao.int y se espera que los Estados informen sobre sus Deficiencias AIM para ser incluidas en la Base de Datos para el Monitoreo y seguimiento.

3.2 Los Oficiales Regionales NACC deben evaluar periódicamente la implementación de los planes de acción de los Estados hasta su finalización. Una vez completada la implementación, se debe enviar un informe documentado que incluya evidencia a la Oficina NACC para su revisión por parte de los Oficiales Regionales y el Director Regional Adjunto. El informe de revisión se presenta a las reuniones NACC para la acción apropiada.

3.3 Una vez validada y confirmada por la reunión del GREPECAS como una deficiencia existente con base en la evidencia proporcionada, se ejecuta un comando en el sistema para eliminar las deficiencias resueltas (propuestas para su eliminación) de la Base de Datos (GAND) por parte de la Oficina Regional.

4. Modalidades de trabajo

4.1 La Relatora AIM TF, en estrecha colaboración con el Secretario, hará todos los arreglos necesarios para el funcionamiento más eficiente del grupo del Grupo de trabajo (TF). El grupo siempre llevará a cabo sus actividades de la manera más eficiente posible con un mínimo de formalidad y papeleo (reuniones sin papeles). Se mantendrá contacto permanente entre el Relator, el Secretario y los Miembros del TF para avanzar en el trabajo. Se debe aprovechar al máximo las modernas instalaciones de comunicación, en particular las videoconferencias (reuniones virtuales), los correos electrónicos y las reuniones presenciales.

4.2 Para cumplir con el Plan de trabajo, los Términos de referencia (ToR) y el Plan de acción, el AIM TF deberá:

a)	monitorear el estado de implementación de las instalaciones, productos y servicios AIM requeridos en la Región CAR;
b)	asistir a los Estados en el desarrollo de Planes/Hojas de Ruta AIM Nacionales a través del desarrollo y actualización continua de la Hoja de Ruta AIM Regional identificando las prioridades y plazos para la implementación, para la implementación de Conjuntos de Datos Digitales;
c)	evaluar y proporcionar informes de progreso sobre la transición de AIS a AIM en la Región CAR;
d)	proporcionar la asistencia y orientación necesarias a los Estados para garantizar la armonización y la interoperabilidad de conformidad con el GANP, el CAR ANP y el marco ASBU;
e)	proporcionar los insumos necesarios para la Estrategia de Navegación Aérea de la Región CAR a través del monitoreo de los Indicadores Clave de Desempeño acordados relacionados con AIM;
f)	identificar y revisar aquellas deficiencias y problemas específicos que constituyen obstáculos importantes para la prestación de servicios AIM eficientes, y recomendar las acciones correctivas necesarias por parte del NACC de la OACI;
g)	mantener en revisión la adecuación de los requisitos de los SARPS de la OACI en AIM, considerando, entre otras cosas, los cambios en los requisitos de los usuarios, la evolución de los requisitos operacionales y los avances tecnológicos;
h)	desarrollar propuestas para la actualización de la documentación pertinente de la OACI relacionada con el AIM, incluida la enmienda de las partes pertinentes del CAR/SAM eANP, según se considere necesario;
i)	monitorear y revisar los desarrollos técnicos y operativos en AIM y promover su implementación en la Región CAR de manera armonizada;
j)	fomentar la mejora integrada de los servicios AIM a través de la adecuada capacitación y calificación del personal AIM; y
k)	Coordinar con los órganos subsidiarios del GREPECAS y RASG-PA pertinentes los asuntos de interés común

5. Acciones sugeridas

5.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota del contenido de esta nota de estudio;
- b) mantenga una fecha estimada para completar la implementación de la Transición a AIM a más tardar a fines de 2025; y
- c) considerar otras acciones que se consideren necesarias.