



**Quinta Reunión Virtual del Comité de Revisión de Programas y Proyectos (CRPP) del
GREPECAS (eCRPP/05)**

En línea, 20 – 21 de abril de 2022

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

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

2.1 Programas y Proyectos revisados por el GREPECAS

SEGUIMIENTO A LAS ACTIVIDADES AIM EN LA REGIÓN CAR

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta nota de información contiene el informe del Grupo de Tarea de la Gestión de Información Aeronáutica (AIM-TF) en relación con el seguimiento del Anexo 15 y los documentos de los Servicios de Información Aeronáutica (AIS), así como de los requisitos del Plan mundial de navegación aérea (GANP) y las conclusiones del GREPECAS.

<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea• Protección del medio ambiente
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Anexo 15 – Servicios de Información Aeronáutica (AIS)• Doc 9750 – 7.ª edición del Plan mundial de navegación aérea (GANP)• PANS – AIM (Doc 10066)• Informe de la Reunión GREPECAS/20

1. Introducción

1.1 De conformidad con sus Términos de Referencia (TOR), se espera que el Subgrupo de Gestión de la Información Aeronáutica (AIM) supervise y aborde los desarrollos globales y regionales relevantes. Esta nota informativa proporciona información sobre la Asamblea 41 de la OACI (<https://www.icao.int/Meetings/a41/Pages/default.aspx>) y la 7.ª edición de las actividades del Plan mundial de navegación aérea (GANP) y la nueva edición del GANP (OACI DOC 7950), también aprobado por la 41 Asamblea de la OACI. Los principales objetivos del GANP se encuentran en el enlace: <https://www4.icao.int/ganpportal/>

1.2 Actualmente, el Sistema mundial de navegación aérea promueve la inversión en innovación a través de actividades de investigación y desarrollo y alineando los programas regionales de investigación y desarrollo, apoya la implementación a nivel técnico mundial con el Sistema de navegación aérea para facilitar un cambio transformador: Mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) marco para optimizar la asignación y uso de recursos para la navegación aérea a través del método de toma de decisiones basado en la performance con 4 niveles a considerar:

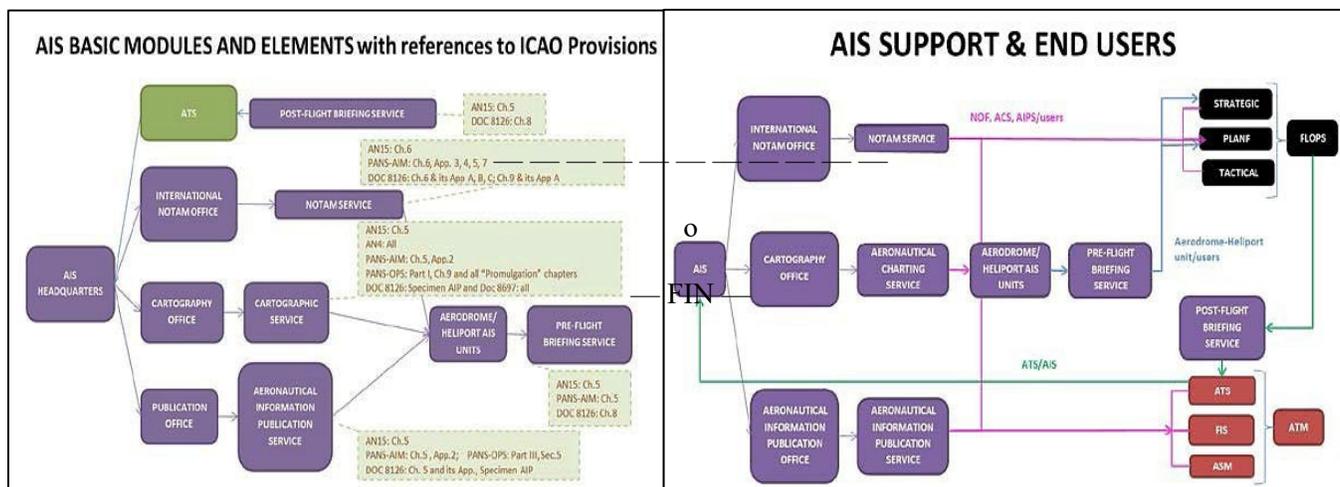
- Nivel Estratégico Global: incluye el ambicioso desempeño global y la hoja de ruta conceptual AIM
- Nivel Técnico Global: incluye los Bloques Constitutivos Básicos (BBB), ASBU y el método de toma de decisiones basado en el desempeño
- Nivel Regional: incluye los Planes Regionales de Navegación Aérea y los Programas Regionales de Información y Datos
- Nivel Nacional: incluye los Planes Nacionales y su despliegue

2. Discusión

2.1 El marco de los Bloques de Construcción Básicos (BBB). A nivel técnico global, el marco BBB describe la base de cualquier sistema robusto de navegación aérea. Esta es la identificación de los servicios esenciales que se proporcionarán a la aviación civil internacional de conformidad con las normas de la OACI. Estos servicios esenciales están definidos en AIM y en las demás áreas de Servicios de Navegación Aérea (ANS). El marco BBB identifica los usuarios finales de los servicios esenciales, así como los activos de infraestructura de Comunicación, Navegación y Vigilancia (CNS) que son necesarios para su prestación.

2.2 Los BBB se consideran separados del marco ASBU, ya que representan una línea de base en lugar de un paso evolutivo. Una vez que se entregan estos servicios esenciales, forman la línea de base para cualquier mejora operativa.

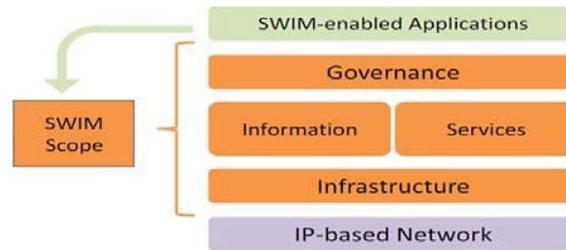
2.3 Los BBB proporcionan dos marcos de referencia para los servicios de información aeronáutica (AIS):



2.4 El Marco ASBU. La siguiente tabla describe el ASBU en la 7.^a edición del GANP en comparación con su versión anterior. Los detalles sobre la séptima edición del marco GANP y ASBU se pueden encontrar en <https://www4.icao.int/ganpportal>

DAIM Gestión de Información Aeronáutica Digital	B0 2013-18	B1 2019-24	B2 2025-30	B3 2031-36	B4 2036+ (Nuevo)
			X (Nuevo)	X (Nuevo)	

2.5 Tal como se define, la Gestión de información de todo el sistema (SWIM) consiste en estándares, infraestructura y gobernanza que permiten la gestión de información para la Gestión del tránsito aéreo (ATM) y su intercambio entre partes calificadas a través de servicios interoperables:



2.6 Se informó a la reunión sobre el material preliminar en proceso por parte de la OACI para las disposiciones SWIM en los nuevos Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea – Gestión de la Información (PANS-IM) y el Volumen II del Manual SWIM (Doc 10039). Además, recientemente en la Conferencia Mundial 2022 de la Federación Internacional de Asociaciones de Gestión de Información Aeronáutica (IFAIMA) se dieron algunas recomendaciones importantes:

AIS a AIM 2.0 significa aún mejor información (calidad), personal más calificado, así como la digitalización de la información para ser difundida a través de SWIM;
AIM 2.0 no es igual a "implementación SWIM"; es un requisito previo como uno de los dominios de información dentro de SWIM;
AIM 2.0 se trata de una prestación de servicios más eficiente y la capacidad de seleccionar libremente proveedores e integradores (se debe considerar el contexto de prestación de servicios);
Se requiere AIM 2.0 para abordar los nuevos participantes en nuestro sistema de navegación aérea, como drones, vuelos a gran altitud, etc.; y
Antes de emprender la etapa final de la migración hacia AIM 2.0, se debe fortalecer el avance de la implementación de AIM 1.0 a nivel global, ya que aún faltan inversiones para la implementación, los beneficios de AIM como eje de mejoras operativas no han sido claramente comunicado a los Estados y se necesita aumentar la concienciación entre los ejecutivos/tomadores de decisiones

3. Conclusión

3.1 Efectuando una evaluación de la información de esta Nota, se obtendrán ajustes al programa de trabajo del Grupo AIM o se agregarán otras actividades al siguiente periodo hasta la próxima Reunión (AIM/TF) del próximo año 2024, de manera que se puedan modificar las prioridades en nuestra materia dentro de los procesos de implementación de los Servicios de Navegación Aérea (ANS):

a) Asegurar que la implementación del AIM en la Región CAR sea coherente y compatible con los desarrollos en las regiones adyacentes, y esté en línea con el Plan Global de Navegación Aérea (GANP), el marco de Mejoras por Bloques del Sistema de Aviación (ASBU) y la navegación del Programa Aéreo de la Región CAR estrategia;

b) Supervisar el estado de implementación de los subprocesos ASBU relacionados con los elementos AIM de la región CAR incluidos en el Plan Colaborativo AIM, así como otras instalaciones y servicios

AIM requeridos; identificar las dificultades y deficiencias asociadas y proporcionar informes de progreso, según sea necesario;
c) Mantener bajo revisión los objetivos/prioridades de desempeño AIM de la Región CAR, desarrollar planes de acción para lograr los objetivos de desempeño acordados y proponer cambios a los planes/prioridades AIM de la Región CAR;
d) tratar de lograr un entendimiento y apoyo común de todas las partes interesadas involucradas o afectadas por los desarrollos/actividades AIM en la Región CAR;
e) Proporcionar una plataforma para la armonización de desarrollos y despliegues en el dominio AIM;
f) Monitorear y revisar los últimos desarrollos en el área de AIM y problemas de diseño de procedimientos asociados con AIM, brindar aportes de expertos para problemas relacionados con AIM; y proponer soluciones para cumplir con los requisitos operacionales de la ATM;
g) Proporcionar informes regulares de progreso al GREPECAS con respecto a su programa de trabajo; y
h) Revisar periódicamente sus Términos de Referencia y proponer modificaciones, según sea necesario.

4. Actividades CAR sobre las conclusiones de la GREPECAS/20

4.1 CONCLUSIÓN GREPECAS/20/01: INTRODUCCIÓN DE LA PARTE I DEL DOC 8126 – MANUAL AIS

- a) Se realizó un taller durante la reunión AIM/TF/5 sobre cambios DOC 8126
- b) Múltiples Estados solicitaron tener un taller de mayor duración sobre el DOC 8126. Este será realizado durante la próxima reunión AIM TF 06 (AGO 2023)

4.2 CONCLUSIÓN GREPECAS/20/05: NOTAM ANC PARA OPERACIONES AEROESPACIALES

- a) El tipo de NOTAM para lanzamientos de cohetes y reingreso debe crearse en un formato estandarizado y, si es posible, en un tipo específico de NOTAM, es decir, SPACETAM.
- b) El AIM TF es llamado por la Secretaría para someterse a una evaluación de la información disponible, las regulaciones estatales ya establecidas, con el fin de llegar a un método global para abordar este problema durante este 2023, para ser presentado en el AIM TF 06

4.3 CONCLUSIÓN GREPECAS/20/08: APROBACIÓN DE LA GUÍA DE CAPACITACIÓN E INSTRUCCIÓN PARA EL PERSONAL AIS/AIM DE LA REGIÓN CAR/SAM

- a) El AIM TF del ICAO NACC WG pre-aprobó el currículo AIM en la reunión.
- b) Se sugiere que el currículo AIM, ya creado y aprobado por el AIM TF del WG NACC de la OACI, respectivamente los módulos AIM 1, 2a y 2b, debería ser considerado para ser incluidos en un Programa TRAINAIR PLUS, dedicado al personal AIM.
- c) Al finalizar el Primer trimestre de 2023, se deberá presentar este Plan de Capacitación AIM

4.4 CONCLUSIÓN GREPECAS/20/12: DISPONIBILIDAD EN ESPAÑOL DEL GANP DE LA OACI

- a) Con el fin de abordar la necesidad del idioma español, existe una gran necesidad de que los hispanohablantes también entiendan el idioma inglés aeronáutico.
- b) Definir el dominio del idioma inglés es una necesidad urgente, a fin de sentar una base para el personal de AIM.

- c) El AIM TF fue convocado en la reunión AIM/TF/5 para presentar un plan ajustado para el dominio del idioma inglés para el personal de AIM, similar al que ya existe para la comunidad de ATC y la tripulación de vuelo, pero adaptado a la medida. Nivel de personal AIM y su actualidad operativa.