



**Quinta Reunión Conjunta GREPECAS–RASG-PA (GREPECAS-RASG-PA/5) y  
Vigésima tercera Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución del Caribe y  
Sudamérica (GREPECAS/23)**

Fase Virtual (Asincrónica, 19 de enero al 17 de febrero de 2026)

Fase Presencial (Ciudad de México, México del 2 al 6 de marzo de 2026)

**Cuestión 9 del  
Orden del día: Otros asuntos a tratar en la fase virtual**

**FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL MEDIANTE LA  
CERTIFICACIÓN DE COMPETENCIAS TÉCNICAS Y LINGÜÍSTICAS DEL PERSONAL DE  
LAS OFICINAS NOTAM (NOF)**

(Presentada por México)

**RESUMEN EJECUTIVO**

La presente nota de estudio expone la urgente necesidad de estandarizar globalmente la capacitación y certificación del personal que integra las Oficinas NOTAM (NOF). Se identifica que la falta de un marco de competencias uniforme y la ausencia de requisitos obligatorios de competencia en el idioma inglés para el personal AIS/AIM representan una amenaza latente para la seguridad operacional internacional. Se propone la creación de una licencia o certificado de competencia global, un programa de instrucción y la extensión de los requisitos de idioma del Anexo 1 a dicho personal.

<b>Acción:</b>	Las acciones sugeridas son presentadas en la sección 4 del presente documento
<i>Metas Estratégicas 2026-2050:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Todos los vuelos son seguros y protegidos</li><li>• La Aviación es sostenible en términos medioambientales</li><li>• Movilidad fluida, accesible y confiable</li><li>• Ningún país se queda atrás</li><li>• Marco jurídico integral</li><li>• Desarrollo económico</li></ul>
<i>Metas Estados y Regiones</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Seguridad operacional</li><li>• Actualización del PANS-AIM (Doc 10066) y documentos aplicables que definan las competencias mínimas requeridas para el personal AIM de las NOF.</li><li>• Creación de una licencia para el personal AIM de la NOF que incluya el nivel LPR 4 de la OACI para el personal de las NOF y su inclusión en el Anexo 1</li></ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Creación de un programa global de instrucción y las materias necesarias para obtenerlo.</li> </ul>
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anexo 1</li> <li>• Doc 9835</li> <li>• Reunión ICAO NACC AIM/TF/6 – WP/07</li> <li>• Reunión ICAO NACC AIM/TF/8 – IP/04</li> </ul>

## 1. Introducción

1.1 La seguridad operacional en la aviación civil internacional descansa sobre un trípode fundamental: tecnología, procedimientos y, el más crítico de todos, el factor humano. En la era actual de transición de los Servicios de Información Aeronáutica (AIS) hacia la Gestión de Información Aeronáutica (AIM), la precisión y la integridad de los datos han dejado de ser una función administrativa para convertirse en un habilitador directo de la seguridad en las operaciones en tierra y aire. Sin embargo, existe una asimetría normativa preocupante. Mientras que el personal que opera las aeronaves y quien controla el tránsito aéreo están sujetos a rigurosos esquemas de licencias y requisitos de competencia lingüística (LPR) bajo el Anexo 1, el personal de las Oficinas NOTAM (NOF) —quienes tienen la responsabilidad de validar y difundir información crítica para las operaciones carecen de un marco de certificación global armonizado.

1.2 El sistema NOTAM actual enfrenta retos sin precedentes: la "infoxicación" de las tripulaciones de vuelo y la ambigüedad en la redacción de mensajes técnicos. Estos problemas no son fallas del sistema tecnológico, sino síntomas de una carencia de estándares de competencia técnica y lingüística. Un NOTAM mal redactado, o un mensaje cuya sintaxis en inglés es ambigua debido a una formación deficiente, representa un riesgo latente de seguridad operacional que no puede ser mitigado únicamente con software.

1.3 Por tanto, esta Nota de Estudio propone una reforma estructural mediante la actualización del PANS-AIM (Doc 10066), el anexo 1 y los documentos aplicables para definir competencias mínimas obligatorias y la creación de un Programa Global de Certificación y Licencia. Este marco debe incluir, de manera imperativa, el requisito de Competencia Lingüística Nivel 4 de la OACI, garantizando que el personal de las NOF sea capaz de comunicarse con la precisión técnica que la aviación exige.

## 2. Antecedentes

2.1 Durante la reunión AIM/TF/6 – en la nota de estudio WP/07 se sugirió y se solicitó por los estados participantes la mejora e implementación del idioma inglés para el personal AIM ya que las barreras de lenguaje pueden ser reconocibles en publicaciones del AIM y NOTAM, lo cual lo hace altamente necesario.

2.2 En la reunión AIM/TF/8 se resumió en la nota de información AIM/TF/08 – NI/04 la necesidad de una certificación estandarizada de competencias para el personal AIM.

## 3. Discusión

3.1 Como es bien sabido no existen requerimientos específicos globales que definan las competencias mínimas requeridas para el personal de las NOF, ni un programa global de entrenamiento específico con materias específicas para obtener una licencia.

3.2 Actualmente tampoco se solicita ningún nivel de competencia del idioma inglés (LPR) para el personal de las NOF. Se solicita en el anexo 1 para los pilotos de aviones, dirigibles, helicópteros, controladores y operadores de estaciones aeronáuticas un nivel operacional 4, esto deja un hueco en cuanto al personal AIM más específicamente el de las NOF ya que el idioma exigido conforme el Doc 8126 para la publicación de los NOTAM es el inglés, esto aunado a que el personal trabaja con información crítica y dinámica por lo cual *¿no es evidente la necesidad y los beneficios que tendría para una operación más segura y una información más exacta, armonizada y entendible el requerimiento de una licencia con un nivel de inglés específico para el personal?*

#### 4. Propuestas

4.1 Se propone iniciar el proceso de revisión y actualización del Anexo 1 de Licencias al personal con el fin de incluir formalmente la figura del especialista en gestión de información aeronáutica NOTAM (AIM/NOF) como personal aeronáutico sujeto a licencia.

4.2 Adoptar como requisito obligatorio para la obtención de la licencia para el personal (AIM/NOF) el cumplimiento del nivel 4 de competencia lingüística (LPR) de la OACI para el idioma inglés, como lo es actualmente para el personal que detalla el Anexo 1.

4.3 Se propone la actualización del PANS-AIM (Doc 10066) para definir las competencias mínimas requeridas para el personal AIM y de las NOF, lo cual establecería un estándar global que elimine las disparidades actuales entre regiones.

4.4 Se insta a los estados a desarrollar bajo la guía de la OACI, un programa de instrucción basado en competencias que estandarice las materias y criterios de evaluación para la obtención de la licencia AIM/NOF

4.5 Se propone para ello la creación de un grupo de trabajo que realice un catálogo de materias académicas, y competencias esenciales bajo un plan gradual para que los estados puedan certificar a su personal.

4.6 Lo anterior responde a que emitir un NOTAM es más que redactar un aviso a los aviadores, ya que para hacerlo se debe:

- Tener Conocimiento sobre normas, procedimientos, cartografía, meteorología, aeródromos, navegación, aerodinámica, fraseología...etc.
- Tener habilidades de precisión, validación, codificación, resolución de problemas, atención al cliente, manejo de sistemas computacionales, trabajo bajo stress, etc.
- Y muy importante dado que todos los NOTAM se deben hacer en inglés, tener un nivel de competencia acorde o muy cercano a los requerimientos que manejaría un controlador o piloto ya que ellos son quienes recibirán la información que nosotros transmitamos, el cual según lo mencionado debe ser un nivel 4.

#### 5. Conclusiones

5.1 Se concluye que la ausencia de un esquema de licencias y de un requisito obligatorio de competencia lingüística (LPR Nivel 4) e instrucción para el personal de las Oficinas NOTAM (NOF) constituye un eslabón débil en la cadena de seguridad operacional. La ambigüedad en la redacción técnica y la falta de estandarización en las competencias académicas incrementan el riesgo de interpretaciones erróneas por parte de los usuarios del espacio aéreo, lo que puede derivar en incidentes o accidentes.

5.2 El fortalecimiento de las NOF mediante una licencia global y la certificación técnica/lingüística no debe verse como una carga administrativa, sino como una inversión estratégica en seguridad. Solo mediante la validación rigurosa de las capacidades de quienes originan y difunden la información, podremos garantizar que el flujo de datos aeronáuticos sea exacto, oportuno y, sobre todo, comprensible en un entorno internacional.

## **6 Acción sugerida**

6.1 La Reunión esta invitada a:

- a) Analizar la necesidad de armonizar los requisitos indicados arriba en sección 4 y 5, sentando un precedente para la actualización de la normativa global, bajo la premisa de que: "Para garantizar la seguridad del destino del vuelo, es imperativo profesionalizar el origen del dato"; y
- b) Definir cualquier otra acción que se considere requerida.