

ii.5 Horario y Modalidad de Trabajo

La Reunión acordó llevar a cabo sus sesiones de 09:00 a 16:00 horas, con períodos de intermedio requeridos. La Reunión formó grupos Ad hoc para realizar trabajo adicional en temas específicos de la Cuestión 7 del orden del día.

ii.6 Orden del Día

- Cuestión 1 del Orden del Día: Adopción del Orden del Día Provisional, horario y métodos de trabajo
- Cuestión 2 del Orden del Día: Revisión y actualización del Programa de Trabajo y los Términos de Referencia (ToR) de NACC/WG AIM/TF
- Cuestión 3 del Orden del Día: Estado de implementación del Plan de Colaboración AIM
- Cuestión 4 del Orden del Día: Seguimiento de la Colaboración con la Región Sudamericana (SAM) y otros Grupos de Tarea del NACC/WG
- Cuestión 5 del Orden del Día: Futuro de AIM: resultados, conclusiones y recomendaciones del Evento Mundial de la Federación Internacional de Asociaciones de Gestión de Información Aeronáutica (IFAIMA) GLOBAL AIM – ABUJA 2025
- Cuestión 6 del Orden del Día: Hoja de ruta para la implementación de AIM y Gestión de la información de todo el sistema (SWIM): Sitio web de seguimiento de las Regiones NAM/CAR
- Cuestión 7 del Orden del Día: Avance de los subgrupos en sesiones separadas de trabajo:
7.1 Desarrollo de la hoja de ruta en implementación de SWIM en las Regiones NAM/CAR
7.2 NOTAM de aviso de operaciones aeroespaciales
7.3 Plan de estudios y competencias para la formación en AIM
7.4 Revisión y actualización del Plan de Acción
- Cuestión 8 del Orden del Día: Otros asuntos

ii.7 Asistencia

La Reunión contó con la presencia de 54 participantes: 47 delegados/as de 21 Estados/Territorios, así como 7 representantes de Organizaciones Internacionales, y de la industria. La lista de participantes está contenida en el **Apéndice A**.

ii.8 Proyectos de Conclusión y Decisiones

La Reunión registró sus actividades en la forma de Proyectos de Conclusión y Decisiones de la siguiente manera:

Proyectos de

Conclusión: Acciones sugeridas que requieren endoso del NACC/WG.

Decisiones: Acciones internas del AIM Task Force (AIM/TF)

ii.9 Lista de Proyecto de Conclusión y Decisiones

Número	Título	Página
2	<i>Actualizar los datos de implementación de AIM de los Estados</i>	8

Número	Título	Página
1	<i>Aprobación del Programa de Trabajo de AIM/TF y de los Términos de Referencia (ToR) para el período 2025-2030</i>	7
3	<i>Actualizar el Plan de Acción AIM/TF</i>	9
4	<i>Coordinación entre el AIM/TF y el AMCB/TF</i>	10
5	<i>Grupo Ad hoc Gestión de errores de FPL</i>	13
6	<i>Aprobación del sitio web regional de seguimiento AIM para el monitoreo de la transición AIS a AIM</i>	17
7	<i>Grupo Ad hoc Gestión intercambio de datos SWIM/AIM/MET</i>	20
8	<i>Adopción del Plan de estudios y competencias para la formación en AIM</i>	23

ii.10 **Lista de notas de estudio, notas de información y presentaciones**
Refiérase a la página web de la Reunión:
[AIM/TF8](#)

NOTAS DE ESTUDIO

Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NE/01	1	Adopción del Orden del Día Provisional, horario y métodos de trabajo.	13/06/25	Secretaría
NE/02	2	Revisión y actualización del programa de trabajo y los términos de referencia (ToR) del grupo de tarea AIM/TF.	08/07/25	Secretaría
NE/03	4	Actualización del Plan de Acción del AIM/TF 2025-2026.	16/08/24	Relatora
NE/04	3	Plan Colaborativo AIM.	30/06/25	Relatora
NE/05	4	Resolución de duplicación de planes de vuelo y mejora de AIP en el espacio aéreo oceánico mediante acciones coordinadas entre los grupos de tarea AMCB/TF y AIM/TF.	26/06/25	Secretaría
NE/06	6	Propuesta para el uso obligatorio del Sitio Web de Seguimiento AIM - Región NACC.	06/07/25	Relatora
NE/07	6	Habilitación de SWIM mediante la implementación de AIM.	06/07/25	Relatora

NOTAS DE INFORMACIÓN

Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NI/01	--	Lista de Notas de Estudio, Notas de Información y Presentaciones.	11/07/25	Secretaría
NI/02	6	Unidad de Geomática de AIM - Verificación y validación de datos sobre obstáculos y terreno.	18/06/25	Trinidad y Tabago
NI/03	6	AIM - Implementación de la formación y evaluación basadas en competencias.	18/16/25	Trinidad y Tabago
NI/04	5	Mejorar la implementación de AIM mediante la armonización regional, la participación de los originadores de datos y la certificación de competencias.	30/06/25	Relatora
NI/05	6	Implementación de la transición AIS-AIM en la FIR Santo Domingo.	18/06/25	República Dominicana
NI/06	5	Informe del Plan de Acción del AIM/TF para IFAIMA Global 2025.	08/07/25	Relatora

NOTAS DE DISCUSIÓN

Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
DP/01	7	Establecimiento de una serie especial de NOTAM para tratar las operaciones aeroespaciales.	11/07/25	Secretaría

PRESENTACIONES

Número	Cuestión No.	Título	Presentada por
1	4	Desarrollo de proyecto de apoyo a la transición al AIM mediante la impartición de dos cursos de formación.	Secretaría
2	5	Resumen del IFAIMA Global AIM 2025.	IFAIMA
3	6	AIM y SWIM digitales amplían sus beneficios a la gestión del tráfico aéreo y los aeropuertos.	IDS AIRNAV-ENAV Group
4	8	TC–JOC Kathmandu A330: Lecciones aprendidas.	Relatora
5	4	Actividades de coordinación AIM.	Relatora
6	4	Recomendaciones para uso de NOTAM en operaciones RPAS/UAS.	Secretaría
7	5	Servicio de información sobre informes operativos digitales.	Canadá
8	6	Conjuntos de datos digitales: un imperativo de cumplimiento normativo.	ADL
9	8	Acreditación de especialistas en información aeronáutica.	Agencia Nacional de Inteligencia Geoespacial de Estados Unidos (NGA)
10	4	Global AIM Abuja 2025: Mejora de la certificación de competencias: conocimientos, idiomas, habilidades.	Relatora

Cuestión 1 del

Orden del Día: Adopción del Orden del Día Provisional, horario y métodos de trabajo

1.1 Se invitó a la Reunión a aprobar el orden del día y el horario provisionales. La Reunión aprobó el orden del día tal y como se presentaba en la NE/01 citada y no introdujo cambios en el horario. Asimismo, se presentaron los objetivos y expectativas del encuentro.

Cuestión 2 del

Orden del Día: Revisión y actualización del Programa de Trabajo y los Términos de Referencia (ToR) de NACC/WG AIM/TF

2.1 La Secretaría presentó la Nota de Estudio NE/02 sobre la actualización de los ToR y el Programa de Trabajo del AIM/TF. Se le encomendó al Grupo Ad hoc *Revisión y actualización del Plan de Acción* la revisión de ambos documentos. La Reunión aprobó ambos documentos y se propuso la siguiente decisión:

DECISION	
AIM/TF/8/1	APROBACIÓN DEL PROGRAMA DE TRABAJO DE AIM/TF Y DE LOS TÉRMINOS DE REFERENCIA (ToR) PARA EL PERÍODO 2025-2030
Qué: Se aprueban el Programa de Trabajo y los Términos de Referencia (ToR) del AIM/TF para el periodo 2025-2030 según se presentaron en la NE/02	Impacto esperado: <input type="checkbox"/> Político / Global <input checked="" type="checkbox"/> Interregional <input type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Medioambiental <input checked="" type="checkbox"/> Operacional/Técnico
¿Por qué? Garantizar que la implementación del AIM en la región NAM/CAR sea coherente y compatible con los avances del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP), el marco de Mejoras del Bloque del Sistema de Aviación (ASBU) y los informes de progreso al GREPECAS.	
Cuando: Inmediatamente	Estado <input checked="" type="checkbox"/> Válido / <input type="checkbox"/> Sustituido / <input type="checkbox"/> Completado
Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otro:	

2.2 La reunión aprobó la continuidad de la actual Relatora del AIM/TF, Sra. Natasha Leonora-Belefanti.

Cuestión 3 del Orden del Día: Estado de implementación del Plan de Colaboración AIM

3.1 La Relatora presentó la NE/04 señalando que el Plan de Colaboración AIM ya no es un concepto, sino un marco operativo y estratégico, elevado por el Plan de Acción AIM/TF 2023-2034. A medida que la región se prepara para la transformación digital completa y la integración con SWIM, los cimientos establecidos hasta el 2025 deben utilizarse como trampolín hacia un entorno de información de navegación aérea más armonizado, eficiente y seguro.

3.2 Para hacer frente a estos desafíos, se pueden considerar los siguientes pasos a seguir:

- garantizar que cada Estado cargue datos a través de la plataforma de seguimiento de AIM
- reforzar la importancia operativa de AIM en los niveles de liderazgo de la Autoridad de Aviación Civil (AAC)
- priorizar el desarrollo de competencias y la capacitación respaldada por la OACI
- establecer o actualizar los planes nacionales de contingencia de AIM
- abogar por la coordinación regional para garantizar que ningún Estado se quede atrás

3.3 Debido a lo anterior, la Reunión formuló el siguiente Proyecto de Conclusión para formalizar las actualizaciones de datos en AIM:

PROYECTO DE ACTUALIZACIÓN DE LOS DATOS DE IMPLEMENTACIÓN DE AIM DE LOS ESTADOS	
<p>PROYECTO CONCLUSIÓN AIM/TF/8/2</p> <p>Qué:</p> <p>Que:</p> <p>a) los Estados/Territorios actualicen sus respectivos datos de implementación de AIM trimestralmente o cuando se logren avances significativos y presenten informes oportunos a través de la Plataforma de Seguimiento de AIM (2025), o directamente al/la Relator/a de AIM/TF hasta que se lance oficialmente el sitio web de seguimiento; y</p> <p>b) la membresía del AIM/TF envíe un reporte del seguimiento de las conclusiones de GREPECAS asociadas a la AIM a más tardar el 18 de julio de 2025</p>	<p>Impacto esperado:</p> <p><input type="checkbox"/> Político / Global</p> <p><input type="checkbox"/> Interregional</p> <p><input type="checkbox"/> Económico</p> <p><input type="checkbox"/> Medioambiental</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Operacional/Técnico</p>
<p>¿Por qué?</p> <p>Para asegurar que la implementación de AIM en las Regiones NAM/CAR progrese de manera consistente y compatible con los desarrollos con el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP), el marco de Mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) y los informes de avance a GREPECAS</p>	
<p>Cuando:</p> <p>a) septiembre, diciembre 2025. marzo, junio 2026 y</p> <p>b) 18 de Julio de 2025</p>	<p>Estado <input checked="" type="checkbox"/> Válido / <input type="checkbox"/> Sustituido / <input type="checkbox"/> Completado</p>
<p>Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otro:</p>	<p>Membresía AIM/TF</p>

Cuestión 4 del

Orden del Día: Seguimiento de la Colaboración con la Región Sudamericana (SAM) y otros Grupos de Tarea del NACC/WG

4.1 La Relatora presentó una versión actualizada del Plan de Acción 2025-2026 del AIM/TF (WP/03) tomada como referencia por el Grupo Ad-hoc *Revisión y actualización del Plan de Acción* (DP/02). El Plan de Acción del AIM/TF se elaboró para guiar los esfuerzos de implementación y sincronizar las tareas transversales con otros grupos de trabajos regionales y otras regiones. Adicionalmente se presentó la P/05 donde se explica el papel y responsabilidades de los Estados, la Relatora y las principales actividades para la membresía y el objetivo del Plan de Acción del AIM/TF.

4.2 El Grupo Ad-hoc revisó el Plan de Acción para armonizar los plazos de las tareas y los resultados con los avances prácticos y las realidades de la implementación. Se alentó a los Estados a que hicieran aportaciones y asumieran como propias las tareas asignadas para apoyar la armonización regional. Por lo tanto, fue adoptada la siguiente Decisión:

DECISION	
AIM/TF/8/3	ACTUALIZACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN AIM/TF
Qué: Que la membresía AIM/TF: a) aprueba el Plan de Acción 2025-2026 b) tome las acciones necesarias para cumplir con el Plan de Acción AIM durante el período 2025-2026, y c) presente el cumplimiento de las acciones planificadas a la Relatora con carácter trimestral.	Impacto esperado: <input type="checkbox"/> Político / Global <input type="checkbox"/> Interregional <input type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Medioambiental <input checked="" type="checkbox"/> Operacional/Técnico
¿Por qué? Para orientar los esfuerzos de implementación y sincronizar las tareas transversales con otros Grupos de Trabajo regionales y otras Regiones	
Cuando: a) Inmediatamente b) y c) septiembre, diciembre 2025. marzo, junio 2026	Estado <input checked="" type="checkbox"/> Válido / <input type="checkbox"/> Sustituido / <input type="checkbox"/> Completado
Quién: <input type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> OACI <input checked="" type="checkbox"/> Otro:	Membresía AIM/TF

4.3 La Secretaría presentó la NE/05 con objeto de establecer una coordinación entre el AIM/TF y el grupo de tareas Gestión de Espacio Aéreo y Equilibrio de Capacidades (AMCB/TF) para garantizar un seguimiento tangible de las siguientes cuestiones:

- respaldar el lanzamiento formal de un esfuerzo conjunto entre el AMCB/TF, el AIM/TF y las partes interesadas relacionadas
- programar la reunión inaugural de coordinación de los Grupos de Trabajo de AIM y AMCB para finales de septiembre de 2025 (virtual, de 1 hora, seguida de reuniones trimestrales)
- compartir estrategias de mitigación para eliminar planes de vuelo duplicados
- aumentar la implementación de Comunicaciones de Datos entre Instalaciones de Servicio de Tránsito Aéreo / Comunicaciones por Enlace de Datos Controlador-Piloto (AIDC/CPDLC) para autorizaciones oceánicas
- establecer un protocolo armonizado para la Publicación de Información Aeronáutica (AIP)
- abogar por un acceso abierto o a coste reducido a las AIP regionales
- Crear un repositorio central de AIP o un portal de la NACC de la OACI
- Mantenimiento continuo de los enlaces de AIP en el sitio web de la NACC.

4.4 Además se explicó que la formación del AMCB/TF, anterior Grupo de Tarea Optimización del Espacio Aéreo (AO/TF) y otras partes interesadas se realizó para abordar las ineficiencias sistémicas que afectan a la seguridad operativa y a la armonización regional.

4.5 De acuerdo con los intercambios sobre el tema durante la Reunión se acordó lo siguiente:

DECISION	
AIM/TF/8/4	COORDINACIÓN ENTRE EL AIM/TF Y EL AMCB/TF
<p>Qué:</p> <p>La membresía del AIM/TF considere la coordinación entre el AIM/TF y el AMCB/TF de la siguiente manera:</p> <p>a) aprobar la programación de una reunión de coordinación con el AMCB/TF en septiembre de 2025;</p> <p>b) apoyar acciones armonizadas para mitigar la duplicación de planes de vuelo y las ineficiencias oceánicas monitoreadas con reuniones de seguimiento trimestrales; y</p> <p>c) promover la armonización de la AIP a través de esfuerzos de colaboración y desarrollo de plataformas.</p>	<p>Impacto esperado:</p> <p><input type="checkbox"/> Político / Global</p> <p><input type="checkbox"/> Interregional</p> <p><input type="checkbox"/> Económico</p> <p><input type="checkbox"/> Medioambiental</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Operacional/Técnico</p>
<p>¿Por qué?</p> <p>Para orientar los esfuerzos de implementación y sincronizar las tareas transversales con otros Grupos de Trabajo regionales y otras Regiones</p>	
<p>Cuando: septiembre de 2025</p>	<p>Estado <input checked="" type="checkbox"/> Válido / <input type="checkbox"/> Sustituido / <input type="checkbox"/> Completado</p>
<p>Quién: <input type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> OACI <input checked="" type="checkbox"/> Otro:</p>	<p>Membresía AIM/TF</p>

4.6 República Dominicana expresó que su AIP está publicado y es de libre acceso y gratuita para todos los usuarios. En la actualidad se está trabajando en el tema de derecho de autor, pero eso no implica que se vaya a cobrar, sino que se autorizará a los usuarios al uso de esa información.

4.7 La Secretaría señaló que los temas antes mencionados son de interés común para organizaciones tan importantes como la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO) y la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) así como para otros grupos regionales de interés como por ejemplo Espacio Aéreo de Ruta Libre CANSO-IATA-ICAO (CIIFRA) y el grupo de implementación regional Red de Intercambio de Datos de Gestión de Flujo de Tráfico Aéreo (ATFM) de CANSO para las Américas (CADENA).

4.8 La Secretaría informó que se ha enviado una Comunicación a los Estados solicitando la información de las Regiones de información de vuelo (FIR) y cómo aún no se ha recibido respuesta de todos los Estados tal vez por el hecho de que dicha comunicación no haya llegado a los AIM, que son quienes tienen el conocimiento de la información publicada. La solicitud de verificación de límites FIR forma parte de los esfuerzos en curso para mejorar la coordinación regional y la precisión de los datos. Se informó que como parte de la interacción entre ambos TF se enviará dicha Comunicación a los Estados a AIM para poder recabar dicha información tan pronto como sea posible.

4.9 Cuba indicó que en la FIR Habana hay entre 950-1300 operaciones diariamente cada una con un Plan de vuelo presentado (FPL). Sin embargo, cada día se reciben alrededor de 3000 FPL debido a la cantidad de FPL duplicados. Por ejemplo, se dice que es obligatorio de las Oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo (ARO) envíen una copia y eso genera más tráfico de mensajería aeronáutica, etc. Además, comentó que tras varios intercambios con aerolíneas se ha constatado que en algunos Estados existe la obligatoriedad de que las oficinas ARO tramiten los FPL incluso cuando ya las propias aerolíneas han enviado el FPL. Esto evidentemente crea la duplicidad de FPL.

4.10 La Secretaría igualmente explicó que la Agencia Regional de Monitoreo para el Caribe y Sudamérica (CARSAMMA) conduce todos los años una auditoria a las operaciones en espacio aéreo de separación vertical mínima reducida (RVSM), para lo cual los explotadores deben enviar un formulario que cuenta con un campo para la matrícula de la aeronave. Así CARSAMMA puede verificar con su base de datos de aeronaves certificadas RVSM si cuando se realizó la operación el certificado era válido o no. Históricamente CARSAMMA ha detectado operadores que han volado en espacio aéreo RVSM sin tener actualizado su certificado. Hay Estados y aerolíneas que envían FPL con ese campo en blanco. La única vía para realizar esta auditoria es que en el FPL se ponga la matrícula, pero en el formato actual ese campo no es obligatorio.

4.11 Jamaica expresó su preocupación concerniente a la duplicación de planes de vuelo debido no solamente a la tramitación desde las oficinas ARO, sino que las aerolíneas pueden generar sus FPL por su parte incumplimiento cartas de acuerdos o simplemente generándose varios planes de vuelo por diferentes originadores de las propias aerolíneas. Otra causa de la duplicación de FPL es cuando una FIR tiene un problema con el FPL se reenvía a todos los FIR involucrados y no solamente a la FIR o dependencia que no lo había recibido. Otro problema es el uso por parte de los operadores de sitios web de tramitación de FPL que no siempre utilizan el formato ICAO para FPL y al ser rechazados durante la verificación de las oficinas ARO se ve afectada la operación. Relató que desde hace un trienio se estuvo presentando este tema como parte del AIM/TF y que es necesario volver a tratar el tema sin perder el factor humano, la capacitación y las diferentes fuentes de errores de los FPL.

4.12 República Dominicana explico su experiencia sobre la manera en que rectifican errores, pero la duplicidad es persistente debido a la amplia posibilidad que permiten los sistemas de tramitación de FPL. Igualmente se reciben FPL de operaciones de llegada con errores porque la aerolínea tiene una base de datos de rutas desactualizada. Se le envía correos solicitando que actualicen las rutas. De esta forma como la aerolínea tiene su base de rutas, se puede enviar los cambios ya actualizados para la base de datos de la ruta y no se cometa ese error nuevamente. Aun así, se presentan problemas como un caso donde han recibido planes de vuelo con varios destinos diferentes porque no sabían exactamente hacia donde iba dirigido y esto es totalmente inapropiado.

4.13 La Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA) explico su solución propia Procesador de Validación Inicial de FPL, consistente en un validador de FPL que una vez verificado/rectificado se envía a cada uno de los países en Centroamérica sabiendo que es plan de vuelo libre de error. En aquellos casos donde se detecta malfuncionamiento de este proceso se verifica en el sistema por qué lo dejo pasar e inmediatamente se rectifican los errores del proceso/sistema. Con esta plataforma automática se verifica todos los FPL y no queda en el terreno del oficial AIM, sino que queda de regreso al originador. De esta forma el error es enmendado por el propio originador. Adicionalmente el sistema solo acepta el primer plan de vuelo que llega y ese es el que se envía al Servicio de Información Aeronáutica (AIS). Al tener una carta de acuerdo, el AIS solamente verifica y procesa el FPL que viene del sistema previamente validado. Todo este sistema se basa en concentrar los planes de vuelos en una única dirección para toda Centroamérica publicada en los AIP como un sistema centralizado con un único plan de vuelo. Todo esto está respaldado por una Carta de Acuerdo con los países en Centroamérica lo que sucede es que el AIS solamente verifica el plan de vuelo que está en el procesador y así está definido en el AIP de cada uno de los miembros de COCESNA. Está previsto incluso la contingencia para cuando por alguna razón técnica algún país no puede tramitar los FPL a través de su oficina ARO, se redirecciona al mundo a través de la plataforma para que no ocurran demoras de las operaciones.

4.14 COCESNA comentó que la relación entre AIM y ATS exige una cooperación para minimizar este tipo de errores en el FPL pues genera problemas en la Comunicación de datos entre instalaciones ATS (AIDC) que no tienen éxito si el FPL está duplicado lo cual implica más carga de trabajo para el controlador, coordinación telefónica, etc. De ahí la importancia que tiene gestionar este tipo de errores desde todas sus aristas.

4.15 La Secretaría notó que todos estos errores y duplicaciones en los FPL pueden causar demora en las operaciones, problemas con la separación de aeronaves, o un riesgo para la seguridad operacional.

4.16 Cuba amplió esta argumentación narrando un incidente real donde con un simple error en el tipo de aeronave incluida en el FPL donde equivocadamente se informó la aeronave como Airbus 320 cuando en realidad era Airbus 330. Esto provocó un incidente debido a que la aeronave fue cambiada a una pista con la Distancia de aterrizaje disponible (LDA) incorrecta para su tipo real.

4.17 La Secretaría informó que el Grupo de Trabajo de Escrutinio (GTE) del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS) es el foro regional en ambas regiones que analice eventos de seguridad operacional y datos de desempeño de seguridad operacional y aunque sus datos están limitados al espacio aéreo RVSM, la mayoría de los eventos se dan en el punto límite de dos FIR o el punto de transferencia de control y muchos de estos reportes tienen errores de FPL como incorrecta clasificación de las capacidades de las aeronaves. El GTE presenta un informe anual donde analiza la información todos estos eventos. La Secretaría sugiere que el AIM/TF se remita a estos informes y además considera de gran importancia la participación en la reunión del GTE de personal de AIM o que a través del punto de contacto de los Estados en ese grupo se solicite retroalimentación de estos casos que también atañen al AIM porque hay un componente básico que viene de la información del plan de vuelo. Esta revisión de los informes del GTE pudiera ser muy útil para clasificar un conjunto de las principales fallas que tienen que ver con AIM.

4.18 Teniendo en cuenta todo lo anterior la Reunión acordó la siguiente:

DECISIÓN	
AIM/TF/8/5	GRUPO AD HOC GESTIÓN DE ERRORES DE FPL
Qué: El AIM/TF establece un Grupo Ad-hoc para investigar y mitigar la duplicación, inconsistencias y fuentes de errores en FPL, para lo cual la membresía AIM/TF debe: a) brindar propuestas de miembros para el trabajo del Ad hoc a más tardar el 1 de agosto de 2025 y b) apoyar las acciones de este Grupo Ad hoc.	Impacto esperado: <input type="checkbox"/> Político / Global <input type="checkbox"/> Interregional <input type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Medioambiental <input checked="" type="checkbox"/> Operacional/Técnico
¿Por qué? Para investigar las causas y mitigar la duplicación, inconsistencias y fuentes de errores en los FPL	
Cuando: a) 1 de agosto de 2025	Estado <input checked="" type="checkbox"/> Válido / <input type="checkbox"/> Sustituido / <input type="checkbox"/> Completado
Quién: <input type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> OACI <input checked="" type="checkbox"/> Otro:	Membresía AIM/TF

4.19 La Secretaría explicó el proceso para arribar al GREPECAS con algún proyecto concreto. El AIM/TF debe reflejar con precisión la iniciativa que desea promover y asegurarse de presentarlo al NACC/WG. De ser aprobado, es el propio NACC/WG quien lo presenta y se somete discusión en el foro del GREPECAS. Posteriormente, cualquier proyecto o nueva iniciativa que sea aprobada a ese nivel regresa al NACC/WG y retorna al AIM/TF. Para que un proyecto sea aprobado, no puede entrar en conflicto con los otros intereses o las otras agendas que se presentan en GREPECAS y debe estar enfocada a los objetivos y prioridades de OACI.

4.20 Jamaica comentó que casi todas las tareas de AIM tienen que realizarse mediante proyectos e identificó la necesidad de capacitación en materia de gestión de proyectos (Project Management) como parte del entrenamiento que deberían recibir el personal de AIM.

4.21 La Secretaría compartió la P/01 para informar a la Reunión sobre la implementación de un proyecto CAR/SAM consistente en dos cursos para reforzar las competencias y conocimientos de los/as expertos/as AIM en dos áreas principales: Gestión de la calidad en AIM en un ambiente digital y Operación del sistema AIM basado en datos. Estos cursos fueron mediante sesiones virtuales en Plataforma GAT de la OACI (<https://igat.icao.int/tpems>), solamente en inglés y de las Regiones NAM/CAR hubo hasta 32 participantes representando más del 55% en cada sesión.

4.22 Fue un ejemplo efectivo de la colaboración entre las Oficinas Regionales NACC y SAM en el asesoramiento y apoyo a los Estados en función del objetivo común de cumplimentar la transición de AIS a AIM. Se informó que la próxima sesión está programada para agosto de 2025, así como se está valorando la posibilidad de realizar una tercera sesión dado la gran aceptación de estos cursos y la utilización de documentación adicional brindada por el instructor. Igualmente se valora la posibilidad de en el próximo año tener disponible una versión en idioma español de estos cursos.

4.23 Adicionalmente, se informó a la Reunión que se hará extensible a la membresía AIM/TF aquella documentación de los cursos entregada adicionalmente por el instructor para servir de apoyo a los Estados en la implementación del AIM.

4.24 La Secretaría compartió la P/06 R donde se informó sobre el Taller sobre Operaciones con Drones, Retos y Oportunidades para las regiones NAM/CAR/SAM realizado del 17 al 19 junio 2025 que tuvo como propósito: compartir con los Estados la documentación y guías elaboradas por la OACI, las lecciones aprendidas sobre el funcionamiento de los drones. Se recomendó utilizar durante las planificaciones y coordinaciones de las operaciones RPAS/UAS la documentación de la OACI asociada a la publicación de aviso a los aviadores (NOTAM) para este tipo de operaciones como está indicado en el Doc. 8126 Manual AIS, remarcando la importancia que tiene la utilización correcta de este tipo de NOTAM en la planificación de estas operaciones incluidos el cálculo de combustible a utilizar. En específico utilizar:

- Código NOTAM: **WU** (Aeronaves no tripuladas),
- Tránsito: **IV** (IFR/VFR),
- Objetivo: **BO** (Boletín y Operaciones de vuelo),
- Alcance: **W** (Aviso a la navegación)

4.25 Sobre el tema hubo una participación amplia de los Estados exponiendo su experiencia:

- República Dominicana observó que no hay una documentación detallada para determinar cuáles operaciones de drones se debe publicar por NOTAM o cuál no, y bajo qué condiciones, regulaciones/aprobaciones a considerar AIM para la verificación de coordenadas, etc.
- Cuba expuso su experiencia de coordinaciones entre AAC, ATM, y seguridad operacional para estas operaciones.
- México expuso que existe un formato de avistamiento y de daños provocados por drones.
- Islas Caimanes explicó que las operaciones de drones están registradas y con medidas punitivas para poder controlar su uso, pero no es suficiente teniendo en cuenta que a veces el propio gobierno no cumple con esto según sus necesidades puntuales.

- Jamaica comentó que abordan este problema con restricciones de altitud, áreas laterales establecidas y restringiendo las operaciones con un código mandatorio para el vuelo del dron.
- Bahamas aportó el enlace a “DJI Geofencing world map” <https://fly-safe.dji.com/nfz/nfz-query> que muestra las zonas aprobadas para vehículos aéreos no tripulados (UVA) ligeros en China donde los pilotos pueden consultar zonas de restricción de vuelo generalmente usadas en este tipo de operaciones. Es una información visual muy útil y que contiene áreas a nivel mundial y puede ser útil a manera de consulta.

4.26 Para aclarar sobre la documentación disponible relativa a la futura versión del Anexo 6 Parte IV, la Secretaría explicó que dicha documentación está disponible en el sitio web OACI en “Ediciones anteriores y próximas” del Anexo 6. Igualmente, la Secretaría comentó la sugerencia de OACI respecto a que los Estados pueden aplicar localmente lo que está incluido en este documento aun cuando no sea aplicable hasta 2026 y recomendó revisar las experiencias de los otros Estados sobre el tema, disponible en el Taller sobre operaciones con drones/UAS/RPAS realizado del 17 al 19 de junio de 2025.

4.27 La Secretaría realizó la presentación sobre el proyecto Programa de procedimientos de vuelo (FPP) para informar la situación del proyecto, enfocado en el apoyo a la inspección/supervisión del Diseño de Procedimientos de vuelo por instrumentos (IFPD). Se convocó a los Estados presentar sus candidaturas para la participación en la tercera fase, el entrenamiento en el puesto de trabajo (OJT). Durante la primera etapa del proyecto (Caracterización de la FIR Piarco) se identificaron algunos problemas relacionados con AIM que serán tratados puntualmente durante asistencia técnica posterior, así como la posibilidad de incluir trabajos relativos a la duplicidad de planes de vuelo y la calidad de los planes de vuelo durante las actividades futuras de este y otros proyectos dada su importancia en la seguridad operacional.

Cuestión 5 del Orden del Día:

Futuro de AIM: resultados, conclusiones y recomendaciones del Evento Mundial de la Federación Internacional de Asociaciones de Gestión de Información Aeronáutica (IFAIMA) GLOBAL AIM – ABUJA 2025

5.1 La Relatora mostró la P/10 sobre su participación en el IFAIMA Global AIM Abuja 2025, donde expuso la visión de Competencia en AIM, así como se refirió a la propuesta de descriptores de inglés para el AIS que ha sido explorado en varias reuniones del AIM/TF. Se le encargó al grupo Ad hoc *Plan de estudios y competencias para la formación en AIM* la inclusión de estos temas en sus análisis.

5.2 IFAIMA mostró los resultados y recomendaciones del evento IFAIMA Global AIM Abuja 2025 (P/02) remarcando la importancia de los temas tratados y señaló la concordancia con los objetivos del AIM/TF. Se agradeció y felicitó a la Relatora por su participación en dicha actividad y se invitó a una mayor participación de los Estados de la región en este tipo de eventos donde se intercambian experiencias de los AIM a nivel mundial.

5.3 La colaboración entre Estados para intercambiar documentos, cartas de acuerdos, políticas y documentación técnica útil para poder alcanzar los objetivos en común es de suma importancia. En la actualidad la necesidad del uso de las estadísticas y los datos obliga a adaptarse a los cambios tecnológicos y esto incluye ubicar la AIM dentro del plan estratégico de la empresa para la obtención del presupuesto adecuado a estos cambios. El uso de Inteligencia Artificial (AI) puede contribuir al desarrollo de AIM en varias aristas como el entrenamiento, análisis de datos estadísticos y otras áreas. La ciberseguridad en estos temas de AIM es vital.

5.4 OACI presentó el video *Servicio de información de informes operativos digitales (DORIS) - Introducción al concepto* a nombre del Grupo Experto Gestión de la Información (IMP). Este nuevo concepto que será un mecanismo único para promulgar cambios temporales implicando el reemplazo de los NOTAM y los Suplementos AIP, así como eventualmente la desaparición de los NOTAM *Trigger* y la lista verificativa mensual. La presentación incluyó los requisitos previos para la implementación de DORIS. Este nuevo concepto se está trabajando en la actualidad por el IMP. La información de referencia del tema está disponible en el sitio web de la OACI y señaló que los hitos claves sobre el tema serán:

- 2025; Publicación del concepto, desarrollo de material de comunicación y Publicación del volumen 4 – Doc 8126
- 2026-2028; los Estados y la industria deben realizar un inventario de los sistemas utilizados para administrar, difundir, consumir y mostrar datos e información aeronáuticos; realizar un análisis de brechas de habilidades y experiencia necesarias para apoyar el cambio.
- 2028-2030; Normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI aprobados y cartas de Estado publicadas
- 2032; SARPS que corresponden
- 2032-2038; Período de transición
- 2038 aproximadamente; NOTAM y AIP SUP discontinuados y evolución de otros productos (AIP, Cartas aeronáuticas)

5.5 La Secretaría aclaró que la transformación de los procesos el uso de la tecnología es complicado pues los requerimientos de aerolíneas, explotadores y Proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) ha ido cambiando en el tiempo y continuará haciéndolo. Es por lo que la OACI no solamente propone la implementación de estos nuevos conceptos, sino que apoya a los Estados en la implementación y aunque en muchos casos la industria va adelante, se comprenden los cambios gigantescos que implican para los Estados estos procesos. De ahí la propuesta de períodos de transición relativamente largos sin negar la posibilidad de cambios a futuro.

**Cuestión 6 del
Orden del Día:**

Hoja de ruta para la implementación de AIM y Gestión de la información de todo el sistema (SWIM): Sitio web de seguimiento de las Regiones NAM/CAR

6.1 La Relatora presentó la WP/06 donde presentó el sitio web de seguimiento de AIM desarrollado por la Oficina Regional NACC de la OACI y propuso su uso obligatorio por todos los Estados NACC. El sitio web de seguimiento de AIM sirve como una plataforma centralizada para monitorear el progreso de la transición de AIS a AIM, ofreciendo cuadros de mando (*dashboards*) para la captura, visualización y notificación de datos específicos del Estado. Se realizó una demostración en vivo.

6.2 El sitio web de seguimiento de AIM proporciona las siguientes funciones básicas:

- Acceso a un tablero individual para cada Estado
- Visualización dinámica de Indicador Clave de Rendimiento (KPI)
- Campos de entrada para porcentaje de finalización, última actualización y comentarios específicos de pasos
- Repositorio de documentos que incluye la orientación de la OACI sobre el objetivo de la atención

6.3 Los Estados interactúan con el sistema mediante:

- el registro en el sitio web
- la recepción de credenciales de inicio de sesión después de la aprobación de la OACI
- el acceso a su panel de control
- la actualización de datos de progreso por paso de transición a la AIM
- la visualización de gráficos en tiempo real y descarga de informes

6.4 La Relatora ha creado una plantilla (fichero Excel) para el seguimiento de la transición del AIS al AIM de los Estados. Esta plantilla se utilizó como referencia para el desarrollador del sitio web y adicionalmente puede ser utilizado por los Estados para actualizar su información y mantenerlo para su uso interno pues el seguimiento oficial será a través del sitio web.

6.5 La última información actualizada en el sitio corresponde al reporte de mayo del 2025 enviado previamente por los Estados. La plataforma está actualmente disponible para pruebas de aceptación del usuario (UAT) en el servidor de prueba, tan pronto como se hayan informado todas las interacciones sobre las deficiencias de los desarrolladores, los Estados serán informados oficialmente y se espera que cumplan con lo requerido por la siguiente decisión:

DECISIÓN AIM/TF/8/6		APROBACIÓN DEL SITIO WEB REGIONAL DE SEGUIMIENTO AIM PARA EL MONITOREO DE LA TRANSICIÓN AIS A AIM	
Qué: La membresía del AIM/TF aprueba el sitio web regional de seguimiento AIM para el monitoreo de la transición AIS a AIM: a) finalizando la prueba del sitio web regional por parte del Grupo Ad hoc a más tardar el 1 de agosto de 2025; e b) informando a los Puntos de Contacto (PoC) para el sitio web regional con los roles pertinentes a más tardar dl 18 de julio de 2025 (nombre completo, email, puesto, organización).		Impacto esperado: <input type="checkbox"/> Político / Global <input type="checkbox"/> Interregional <input type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Medioambiental <input checked="" type="checkbox"/> Operacional/Técnico	
¿Por qué? Para orientar investigar y mitigar la duplicación, inconsistencias y fuentes de errores en FPL			
Cuando: a) 1º de agosto de 2025 b) 18 de julio de 2025		Estado <input checked="" type="checkbox"/> Válido / <input type="checkbox"/> Sustituido / <input type="checkbox"/> Completado	
Quién: <input type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> OACI <input checked="" type="checkbox"/> Otro:		Membresía del AIM/TF	

6.6 La empresa IDS AIRNAV proporcionó la P/03 donde abordó temas como el futuro digital del AIM enfocado en los datos Paradigma SWIM utilizado en el entorno y el sistema AIM, el mapeo de las soluciones de IDS con SWIM y la interoperabilidad de CRONOS (una solución para la gestión dinámica de datos aeronáuticos que permite la transición de AIS a AIM) y los avances en NOTAM digital que tienen a su disposición.

6.7 ADL realizó la P/08 donde mencionó la necesidad de cumplimiento con la documentación de especificaciones incluido el formato, la exactitud, la uniformidad de extensiones geográficas, la Especificación de producto de datos (DPS), el esquema y los metadatos. Comentó el proceso de aplicación que debe incluir la certificación de las agencias con tres etapas (aplicación, auditoría física). Señaló la importancia de la validación por el AIM chequeando la fuente, calidad, la temporalidad, el formato, el nivel de confianza y el originador de los datos, el modelo de intercambio y el mecanismo de publicación.

6.8 Trinidad y Tabago mostró sus avances en la Verificación y Validación de Datos de Obstáculos y Terrenos a través de la Unidad de Geomática de AIM (IP/02). Describió las herramientas y metodologías geoespaciales empleadas por la Unidad de Geomática de la Autoridad de Aviación Civil de Trinidad y Tabago (TTCAA) para verificar y validar los datos de obstáculos y terrenos de acuerdo con los requisitos de datos de terreno y obstáculos. Destacó la integración de imágenes satelitales, técnicas de levantamiento terrestre y colaboración interinstitucional, así como los métodos de verificación y validación que utilizan: Verificación con imágenes satelitales, Validación basada en levantamiento y análisis cruzado de conjunto de datos. Además, subrayó el papel fundamental de la Unidad de Geomática para garantizar la precisión de los datos, la garantía de calidad y el cumplimiento de los estándares internacionales de aviación.

6.9 Trinidad y Tobago pone un fuerte énfasis en la participación de las partes interesadas y la colaboración con las agencias estatales, particularmente aquellas que generan o gestionan datos que podrían presentar obstáculos potenciales para la aviación. Estas agencias normalmente proporcionan conjuntos de datos relacionados con edificios, infraestructura, terreno y otras formas de desarrollo terrestre. La Unidad de Geomática de la TTCAA evalúa esta información en relación con las Superficies de franqueamiento de obstáculos (OCS) y las Superficies limitadoras de obstáculos (OLS) para identificar cualquier estructura o característica que pueda infringir estas superficies. Este enfoque colaborativo ayuda a asegurar que los datos aeronáuticos mantengan su precisión, se identifiquen adecuadamente los obstáculos y se mantenga la seguridad de la aviación tanto durante las fases de planificación como operativas.

6.10 La Secretaría comentó que TTCAA puede brindar asesoramiento o prestación de servicio a otros Estados de la región y aunque la OACI puede asistir con la capacitación es muy importante la colaboración y el intercambio de experiencias entre los Estados para lograr avanzar como región.

6.11 Curazao compartió su experiencia sobre la Base de Datos Cartográfica de Aeródromo (AMDB) comentando que muy pronto tendrá disponible ese conjunto de datos

6.12 República Dominicana informó sobre implementación de la transición AIS/AIM en la FIR Santo Domingo (NI/05) y comentó sobre su proyecto estratégico que contempla la adquisición, instalación y operación de un sistema modular AIM, alineado con los estándares de la OACI y el Plan Global de Navegación Aérea (GANP). Señaló que han alcanzado hitos clave en diseño, personalización y pruebas, y avanzan en la fase de instalación y capacitación del personal.

Cuestión 7 del

Orden del Día:

Avance de los subgrupos en sesiones separadas de trabajo:

Desarrollo de la hoja de ruta en implementación de SWIM en las Regiones NAM/CAR

7.1 Bajo esta cuestión del orden del día, la Reunión se dividió en sesiones de trabajo por Grupos Ad hoc. Cada uno trabajó en sus áreas respectivas: desarrollo de la hoja de ruta para la implementación de SWIM; mejora de los procedimientos NOTAM para las operaciones aeroespaciales; avance del plan de estudios y marco de competencias para la formación en AIM; y revisión y actualización del Plan de Acción. Los resultados y progresos de los grupos se presentaron para su debate en la sesión plenaria y fueron aprobadas las Decisiones AIM/TF/8/01 y 03 presentadas anteriormente.

7.2 El trabajo del Grupo Ad hoc *Desarrollo de la hoja de ruta en implementación de SWIM en las Regiones NAM/CAR* tomó en cuenta la WP/07 presentada por la Relatora, proporcionó una descripción general de los requisitos previos fundamentales para habilitar la SWIM a través de un marco maduro de AIM. Se aclaró los conceptos erróneos de que SWIM es una tecnología o sistema, en lugar de un concepto y marco operativo. Además, se describió cómo se debe implementar plenamente AIM para permitir un despliegue exitoso de SWIM.

7.3 En lo relativo al intercambio con el Servicio meteorológico (MET), la Secretaría señaló que en muchos Estados MET es brindado por instituciones ajenas a la aviación civil y esto representa un reto muy grande para lograr el intercambio entre ambas AIM y MET. Cada Estado debe valorar su condición y enfrentar los retos de esta situación.

7.4 La Secretaría señaló que en la región algunos Estados tienen implementado el Modelo de Intercambio de Información Aeronáutica (AIXM), la capacidad de realizar el intercambio de mensajes información meteorológica relativa a las operaciones (OPMET), como el informe meteorológico ordinario de aeródromo/informe meteorológico aeronáutico ordinario (METAR), pronóstico de aeródromo (TAF), información meteorológica importante (SIGMET) en formato Lenguaje de marcado extensible (XML)/ lenguaje de marcado geográfico (GML) y la disponibilidad del Sistema de tratamiento de mensajes de los servicios de tránsito aéreo (AMHS). Esto implica que la región de manera parcial puede empezar a realizar pruebas de intercambios.

7.5 Cuba propuso realizar pruebas de interoperabilidad con República Dominicana teniendo en cuenta que ambos Estados cuentan con el mismo sistema de AIP electrónico (eAIP). Los dos Estados acordaron realizar reuniones sobre el tema e informar de los resultados durante el próximo año.

7.6 La Relatora propuso que el Grupo Ad hoc incluyera todos estos temas en sus análisis. El trabajo del grupo Ad-hoc presentó una lista de verificación de implementación de SWIM que la Reunión aprobó con la siguiente decisión:

DECISIÓN	
AIM/TF/8/7	GRUPO AD HOC GESTIÓN INTERCAMBIO DE DATOS SWIM/AIM/MET
Qué: El AIM/TF aprueba la creación del Grupo Ad hoc Intercambio de datos SWIM/AIM/MET que debe: a) aprobar la hoja de ruta de implementación SWIM y la integración técnica a través de la lista de verificación de implementación de SWIM; e b) informar los avances del cumplimiento de la hoja de ruta de la implementación SWIM trimestralmente	Impacto esperado: <input type="checkbox"/> Político / Global <input type="checkbox"/> Interregional <input type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Medioambiental <input checked="" type="checkbox"/> Operacional/Técnico
¿Por qué? Para orientar a los Estados en la implementación de SWIM	
Cuando: a) inmediatamente y b) trimestralmente	Estado <input checked="" type="checkbox"/> Válido / <input type="checkbox"/> Sustituido / <input type="checkbox"/> Completado
Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> OACI <input checked="" type="checkbox"/> Otro:	Membresía AIM/TF

NOTAM de aviso de operaciones aeroespaciales

7.7 El grupo Ad hoc *NOTAM de aviso de operaciones aeroespaciales* esbozó un marco para el funcionamiento de los NOTAM de series especiales relacionados con el lanzamiento de vehículos espaciales. Recomendó el uso del código NOTAM de Área restringida activada temporalmente (QRTCA) y la inclusión del texto “DUE SPACECRAFT OPERATIONS” en la casilla E de los NOTAM para poder mayor aclaración los usuarios. Así como recomendó la inclusión de la frase “SUBJ TO ATC CLEARANCES” si el originador lo considera pertinente lo cual puede ser muy útil para agilizar la operación si fuera necesario. Este marco se sometió a la consideración y aprobación de la reunión.

7.8 Estados Unidos señaló que se han presentado múltiples documentos en otras reuniones regionales y que se debe realizar una coordinación entre ellos para colaborar en el lenguaje o la presentación dentro del NOTAM. Por ejemplo:

- Orientación regional Asia/Pacífico para la coordinación de actividades de lanzamiento y reingreso de objetos espaciales, versión 1.0, septiembre de 2024, aprobada por el ATM/SG/12.
- (IMP/WG-A/20) Londres, del 7 al 11 de julio de 2025, Orden del día 7: Enmiendas propuestas al Anexo 4, Anexo 15 y PANS-AIM. Orientación propuesta sobre NOTAM para el reingreso de cohetes

7.9 La Secretaría comentó que hará extensible a las reuniones del grupo CIIFRA estas propuestas.

Plan de estudios y competencias para la formación en AIM

7.10 En el caso del trabajo particular del grupo Ad hoc *Plan de estudios y competencias para la formación en AIM* (DP/03) se actualizó el plan de estudios con la inclusión de nuevas temáticas consideradas necesarias por su importancia, el cambio la duración del Módulo 1 entre 3 y 4 semanas, la calificación de aprobación a entre 70-80%, la actualización de los descriptores de inglés para el dominio del idioma inglés (ELP) en la AIM. Igualmente se hizo referencia a la posibilidad de recibir la asesoría/guía del grupo de trabajo de Centros de Instrucción de la Aviación Civil (NAM/CAR/CATC/WG) para lograr la aprobación del plan de estudios del entrenamiento AIM propuesto por la Reunión con enfoque armonizado liderado por la ICAO TRAINAIR PLUS.

7.11 Relativo al tema del requisito del lenguaje, Belice señaló que el español es necesario para ellos pues son un país de habla inglesa ubicado en una región primordialmente de habla hispana (Centroamérica). Esto hace que sea una necesidad para el personal AIM el entrenamiento en español para poder interactuar con sus contrapartes de la región, operadores y otras partes que se involucran con su trabajo cotidiano.

7.12 La Relatora expresó que el español, aunque predominante regionalmente, no puede cumplir este rol en el contexto internacional — así como el francés no se utiliza operativamente en África ni el mandarín en Asia. Los productos AIM (AIP, NOTAM, cartas) deben ser legibles y utilizables a nivel mundial. Se les recomendó que pudieran utilizar una propuesta similar a los descriptores de inglés para el AIS, pero acondicionándolo al idioma español en el caso particular de Belice. Sin embargo, enfatizó que el idioma usado en la aviación es el inglés y es por ello que los esfuerzos del TF están dirigidos a aplicar los requerimientos mínimos que sobre idioma inglés.

7.13 Trinidad y Tabago compartió su experiencia en la implementación de capacitación y evaluación basadas en competencias (IP/03) a través de la actualización de sus planes de formación AIS/AIM para que cumplan con la recomendación de la OACI sobre la metodología de formación y evaluación basadas en competencias. Los planes de capacitación del Departamento AIM se convertirán secuencialmente a la metodología de Capacitación y Evaluación Basada en Competencias (CBTA) de acuerdo con el cronograma de la capacitación específica. El enfoque considera: el calendario de la formación específica, los recursos de formación disponibles y las limitaciones en la ejecución de la formación. Adicionalmente señaló que todo el entrenamiento está aprobado por la AAC.

7.14 Cuba compartió su experiencia exitosa de que en el ANSP instauró un pago extra de incentivo a los instructores lo cual ayuda a que los especialistas de AIM con experiencia y habilitación para ello se sientan incentivados a participar en el proceso de capacitación del personal.

7.15 Algunos Estados compartieron la distribución de la capacitación entre parte teórica y el entrenamiento en el puesto de trabajo (OJT):

- Curazao tiene una distribución para ejecutar el OJT de forma de turnos distribuidos. Entre la teoría y la práctica hay un período de orientación, interacción y familiarización necesario sobre todo para personal nuevo en la aviación. El OJT es entrenamiento practico y con evaluación para su liberación. Su extensión puede ser dos versiones corta y larga según la necesidad del personal. Después de la familiarización se realiza la parte práctica. Todo este entrenamiento tiene una lista de chequeo, turnos de trabajos para lograr que el entrenamiento permita el cumplimiento de las prestaciones. Explicó que el entrenamiento es ejecutado por instructores senior, el examen por un examinador certificado por la AAC. Con una cantidad requerida de horas de entrenamiento mínimo. Y con requerimiento de cumplir el tiempo de entrenamiento y de examen.
- Jamaica agregó que tienen entrenamiento de tres meses tiempo provisional y de evaluación durante seis meses.
- Islas Caimanes compartió sus retos como el que entrenamiento a veces es virtual, o que el nuevo personal no tiene conocimientos de la aviación. Como parte del proceso se aplica una evaluación para constatar el cumplimiento de cada una de las tareas aplicando los conocimientos. Esta prueba se realiza para que independientemente del número de operaciones, el personal pueda asimilar un nivel óptimo de operaciones, y si no supera la evaluación, se debe repetir el OJT. Esto se hace para que luego del entrenamiento, el personal sea capaz de cubrir un mínimo de turnos en el aeropuerto con muchas operaciones: Así se evita la necesidad de cambiar el personal entre aeropuertos de baja y alta cantidad de operaciones. Aunque señaló que han tenido desafíos debido a que, por regulación propia, dicho personal es contratado aun en entrenamiento y si no son capaces de cumplir satisfactoriamente todas las etapas, no se les puede liberar, lo cual obstaculiza nuevas contrataciones
- Trinidad y Tabago añadió que aplica algo similar con la característica de que se asigna a un especialista para monitorear el entrenamiento.
- México comentó que cuentan con centro de capacitación internacional con cursos específicos para acreditar a los/as inspectores/as de AIS, así como para preparar a personal con cierto perfil en la aviación y los capacitan en AIM. Por supuesto es un centro de capacitación acreditado. El tiempo de preparación dura aproximadamente dos meses incluyendo OJT.

7.16 La Relatora recomendó a los Estados que adopten la metodología CBTA con la aprobación del AAC incluyendo la especificación de horas de entrenamiento, rotaciones, tareas y exámenes a cumplir por el personal en entrenamiento.

7.17 La Secretaría señaló que la CTBA se hace extensible a la instrucción inicial, recurrente y específica.

7.18 Por su parte, COCESNA comentó que aplican un chequeo de salud para la obtención de un certificado médico que avale las condiciones físicas óptimas para turnos nocturnos y consideró que dicha evaluación médica también debería ser parte de la certificación en AIM.

7.19 Al respecto, la Relatora explicó que el tema medico no tiene que estar al mismo nivel pues los/as pilotos/as y los Controladores de Tránsito Aéreo (ATC) pues no tienen los mismos requerimientos, por lo tanto, el personal AIM pudiera tenerlo de diferente manera. Pero como no es un requerimiento OACI es posible que los Estados lo apliquen a su consideración. Explicó que es necesario gestionar el riesgo que puede ocurrir con algún personal que padezca alguna enfermedad y pueda afectar su turno de trabajo especialmente para los turnos de 24 horas donde no haya otro personal que lo pueda cubrir y se vean afectadas las operaciones.

7.20 Costa Rica informó que ellos cuentan con una licencia para el personal AIM reconocida por la AAC.

7.21 Estados Unidos mostró un video sobre acreditación de especialistas en información aeronáutica *Credentialing Aeronautical Information Specialists*, que utiliza la Agencia Nacional de Inteligencia Geoespacial (NGA), en el que se explicó el proceso de entrenamiento y tramitación de dicha credencial bajo la autorización de la Administración Federal de Aviación (FAA) para las diferentes habilidades que debe cubrir el perfil para el personal AIM de la NGA.

7.22 Basado en los intercambios realizados la Reunión aprobó la siguiente decisión:

DECISIÓN	
AIM/TF/8/8	ADOPCIÓN DEL PLAN DE ESTUDIOS Y COMPETENCIAS PARA LA FORMACIÓN EN AIM
<p>Qué:</p> <p>Que:</p> <p>a) la membresía AIM/TF aprueba el programa de entrenamiento presentado en el Apéndice B como ejemplo para los Estados para alinear los programas nacionales de capacitación AIM con la metodología CBTA de la OACI y asegurar elementos de formación inicial, recurrente y OJT, incluyendo los descriptores de inglés enfocándose en expresión y comprensión oral y escrita; y</p> <p>b) la Secretaría coordine con el NAM/CAR/CATC/WG a más tardar en diciembre de 2025 la posibilidad de aprobación del plan de estudios del entrenamiento AIM propuesto por la Reunión según lo dispuesto por la plataforma ICAO TRAINAIR PLUS</p>	<p>Impacto esperado:</p> <p><input type="checkbox"/> Político / Global</p> <p><input type="checkbox"/> Interregional</p> <p><input type="checkbox"/> Económico</p> <p><input type="checkbox"/> Medioambiental</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Operacional/Técnico</p>
<p>¿Por qué?</p> <p>Para lograr un enfoque armonizado liderado por el AIM/TF en el entrenamiento del personal AIM en la Región</p>	
<p>Cuando:</p> <p>a) Inmediatamente</p> <p>b) diciembre 2025</p>	<p>Estado <input checked="" type="checkbox"/> Válido / <input type="checkbox"/> Sustituido / <input type="checkbox"/> Completado</p>
<p>Quién: <input type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> OACI <input checked="" type="checkbox"/> Otro:</p>	<p>Membresía AIM/TF</p>

Cuestión 8 del

Orden del Día:

Otros asuntos

8.1 La Relatora presentó las lecciones aprendidas sobre el suceso de TC-JOC Katmandú A330 (P/08) donde remarcó los principales factores contribuyentes y en particular la posible contribución del AIM a este tipo de eventos. Explicó como las fallas en el mecanismo de verificación cruzada entre AIM, ATC y Operaciones dificultan la garantía de la calidad de los datos y por ende de la seguridad operacional. Como lecciones aprendidas señaló la importancia de los requisitos de calidad de los datos aeronáuticos (Exactitud, Resolución, Integridad) y en este suceso la Puntualidad de los datos fue igualmente crucial.

8.2 La Secretaría comentó que tras solicitud de autorización del instructor de los cursos de la plataforma Instrucción mundial en aviación (GAT) pondrá a disposición de los miembros del AIM/TF la documentación sobre un análisis similar de varios sucesos de seguridad operacional con el análisis de la contribución del AIM en estos y las lecciones aprendidas a raíz de los informes finales.

— — — — —



North American, Central American and Caribbean Office (NACC)
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)

Eighth North American, Central American and Caribbean Working Group (NACC/WG) Aeronautical Information Management Implementation Task Force Meeting (AIM/TF/8)
Octava Reunión del Grupo de Tarea para la Implementación de la Gestión de la Información Aeronáutica (AIM/TF/08) del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC/WG).
(AIM/TF/08)

Mexico City, Mexico, 8 to 11 July 2025/ Ciudad de México, México 8 al 11 de julio de 2025

LIST OF PARTICIPANTS / LISTA DE PARTICIPANTES

ANTIGUA AND BARBUDA

1. Natasha Mussington

BAHAMAS

2. Kenya Knowles
3. Karen Arty-Farquharson
4. Rashad Penn (*On-line*)

BARBADOS

5. Denielle O Callender
6. Donna Archer

BELIZE

7. Ashaida Brackett
8. Kennisha Stewart

CANADA

9. Caroline Doucet (*On-line*)

CAYMAN ISLANDS

10. Genista Elizabeth Parchman

COSTA RICA

11. Bernardita Mora Segura (*On-line*)
12. Gerardo Agüero Agüero (*On-line*)

CUBA

13. Maytte Maciñeira Padrón
14. Ricardo Martínez González

CURAÇAO

15. Natasha Leonora-Belefanti (*AIMTF Rapporteur*)

16. Thomas Dispa

DOMINICA

17. Elisha Charles (*On-line*)

DOMINICAN REPUBLIC

18. Alexander Miguel Gabirondo Polonia
19. Jose Antonio Perez Perez
20. Juan Miguel Díaz Román

GRENADA

21. Sheldon Thomas (*On-line*)

GUATEMALA

22. Silvia Jeaneth Herrera Melendez

HONDURAS

23. Miguel Ricardo Mejía

JAMAICA

24. Kevin Miller
25. Merline Richards
26. Suzilee McLean-Chambers
27. Tameka Williams

MEXICO

28. Jorge Junior Ruiz Velasco Ramirez
29. David Cruz Jiménez
30. Flavio César Pérez Rodríguez
31. Francisco Uriel Rojas López
32. Aldo Figueroa Negrete
33. Edgar Gonzalez Flores
34. Luis Alejandro Muñoz

SAINT KITTS AND NEVIS

- 35. Don Grant (*On-line*)
- 36. Orlando Mitchum (*On-line*)
- 37. Leon Phillip (*On-line*)

SAINT VINCENT AND THE GRENADINES

- 38. Kazx Hackshaw (*On-line*)

TRINIDAD AND TOBAGO

- 39. Riaaz Mohammed (*On-line*)
- 40. Ceronne Johnson
- 41. Steve Ramgoolam

UNITED STATES

- 42. Jodi Brainard (*On-line*)
- 43. Matthew Bourvic

COCESNA

- 44. Jenny Vanessa Lee Bonilla

ECCAA

- 45. Luana Isaac (*On-line*)

IFAIMA

- 46. Luis Fernando Cruz

47.

IDS AIR NAV

- 48. Marcello Davide Mannino (*On-line*)
- 49. Luca Vincenzo Palocci (*On-line*)

ADL

- 50. Sumit Khinvasara (*On-line*)

JEPPENSEN FOREFLIGHT

- 51. Marissa Konicke
- 52. Brandon Newman

ICAO / OACI

- 53. Luis Sánchez
- 54. Eddian Mendez
- 55. Maily Plana
- 56. Josué Gonzalez

LIST OF PARTICIPANTS / LISTA DE PARTICIPANTES

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
Antigua and Barbuda / Antigua y Barbuda		
Natasha Mussington Coordinator of AIS/AIM	Antigua and Barbuda Air Traffic Services	Tel. (268) 562-5231 E-mail natasha.mussington@ab.gov.ag
Bahamas		
Kenya Knowles Aeronautical Information Service Officer	Bahamas Air Navigation Services Authority (BANSAS)	Tel. E-mail kenya.knowles@bansabahamas.com
Karen Arty-Farquharson Aeronautical Information Service Officer	Bahamas Air Navigation Services Authority (BANSAS)	Tel. E-mail karen.farquharson@bansabahamas.com
Rashad Penn Deputy Director of AIS	Bahamas Air Navigation Services Authority (BANSAS)	Tel. E-mail rashad.penn@bansabahamas.com
Barbados		
Denielle O Callender Supervisor AIS Ag.	Barbados Air Navigation Services Department	Tel. 1(246)536-3618 E-mail denielle.callender@barbados.gov.bb
Donna Archer Chief Aeronautical Information Services Officer	Barbados Air Navigation Services Department	Tel. 2462439313 E-mail donna.archer@barbados.gov.bb
Belize / Belice		
Ashaida Brackett Chief of AIM	Belize Department of Civil Aviation	Tel. 5012252014 E-mail AIMChief@gobmail.gov.bz
Kennisha Stewart AIM supervisor/specialist	Belize Department of Civil Aviation	Tel. 501-225-2014 E-mail KennishaStewart@gobmail.gov.bz
Canada/Canadá		
Caroline Doucet Manager, Standards and Procedures, AIM and IFP Design	NAV Canada	Tel. 613-327-8173 E-mail caroline.doucet@navcanada.ca
Cayman Islands / Islas Caimanes		
Genista Elizabeth Parchman Aeronautical Information/Meteorological Services Supervisor ATS Standards	Cayman Islands Airport Authority	Tel. 13459264135 E-mail genista.parchman@caymanairports.com

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
Costa Rica		
Bernardita Mora Segura Inspectora ANS-AIM	Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)	Tel. 506 2290-0089 E-mail bmora@dgac.go.cr
Gerardo Agüero Agüero Jefe de AIM	Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)	Tel. 506 22429098 E-mail gagüero@dgac.go.cr
Silvia Zúñiga Mena Técnico Aeronáutico	Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)	Tel. (506) 2106-9099 E-mail szuniga@dgac.go.cr
Cuba		
Maytte Maciñeira Padrón Especialista AIM de la Autoridad Aeronáutica	Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba (IACC)	Tel. 53 5 50967640 E-mail maytte.macineira@iacc.avianet.cu
Ricardo Martínez González Director de Operaciones	Empresa Cubana de Navegación Aérea (ECNA)	Tel. 53 7266 4497 E-mail ricardo.martinez@aeronav.avianet.cu
Curaçao / Curazao		
Natasha Leonora-Belefanti Manager AIM / NACC WG AIM TF Rapporteur	Curacao Civil Aviation Authority	Tel. 59998393550 E-mail n.leonora-belefanti@gmail.com / leonorabelefanti.n@gmail.com
Thomas Dispa Aviation Safety Inspector ANS	Curacao Civil Aviation Authority	Tel. 59995130051 E-mail thomas.dispa@gobiernu.cw
Dominica		
Elisha Charles Senior Aeronautical Information Service Officer	Dominica Air and Sea Port Authority	Tel. 767 6156134 E-mail echarles@daspa.dm
Dominican Republic / República Dominicana		
Alexander Miguel Gabirondo Polonia ATS Reporting Office (ARO) and Flight Data (FDP) Manager	Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)	Tel. 8096656595 E-mail alexander.gabirondo@idac.gov.do
Jose Antonio Perez Perez Enc. Dpto. AIM	Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)	Tel. 809 221 7909 Ext 2301 E-mail jose.perez@idac.gov.do
Juan Miguel Díaz Román Encargado de la División de Publicaciones Aeronáuticas.	Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)	Tel. 809 221-7909 Ext. 2293 E-mail juan.diaz@idac.gov.do
ECCAA		
Luana Isaac AIM Inspector	Eastern Caribbean Civil Aviation Authority (ECCAA)	Tel. E-mail lisaac@eccaa.aero

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
Grenada / Granada		
Sheldon Thomas Aeronautical Information Service Officer	Grenada Airports Authority	Tel. 1 (473) 439-1337 E-mail Sheldon.Thomas@gaa.gd
Guatemala		
Silvia Jeaneth Herrera Melendez Jefa AIM	Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)	Tel. 502 23215248 E-mail jeaneth.herrera@dgac.gob.gt
Honduras		
Miguel Ricardo Mejía Inspector ANS	Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil (AHAC)	Tel. E-mail mmejia@ahac.gob.hn
Jamaica		
Kevin Miller Aerodrome/ATS Reporting Office Manager	Jamaica Civil Aviation Authority	Tel. 876-960-3948 E-mail kevin.miller@jcaa.gov.jm
Merline Richards Manager, Aeronautical Information Management (Acting)	Jamaica Civil Aviation Authority	Tel. 876-960-3948 E-mail merline.richards@jcaa.gov.jm
Suzilee McLean-Chambers Air Navigation Services Training Manager	Jamaica Civil Aviation Authority	Tel. 876-960-3948 E-mail suzilee.mclean- chambers@jcaa.gov.jm
Tameka Williams Obstacle Evaluation & Procedures Development Manager	Jamaica Civil Aviation Authority	Tel. 876-960-3948 E-mail tameka.williams@jcaa.gov.jm
Mexico / México		
Javier Junior Ruiz Velasco Ramirez Director de Navegación Aérea	Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC)	Tel. E-mail jorge.ruizvelasco@afac.gob.mx
David Cruz Jiménez Inspector Verificador Aeronáutico	Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC)	Tel. 57239300 E-mail david.cruz@afac.gob.mx
Flavio César Pérez Rodríguez Inspector Verificador Aeronáutico de Navegación Aérea	Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC)	Tel. 5557239300 E-mail cesharkrdz@gmail.com
Francisco Uriel Rojas López Inspector Verificador Aeronáutico - AIS	Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC)	Tel. 5557239300 E-mail francisco.rojas@afac.gob.mx
Edgar Gonzalez Flores Coordinador de Inspección y Vigilancia de Navegación Aérea	Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC)	Tel. 18684812626 E-mail edgar.gonzalez@afac.gob.mx

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
Luis Alejandro Muñoz Jefe de la NOF México	Servicios a la Navegación Aérea en el Espacio Mexicano (SENEAM)	Tel. 5557166615 E-mail luis.munoz@seneam.gob.mx
Aldo Figueroa Negrete Jefatura Publicaciones Aeronáuticas	Servicios a la Navegación Aérea en el Espacio Mexicano (SENEAM)	Tel. E-mail aldofigueroa79@yahoo.com.mx
Saint Kitts and Nevis / San Cristóbal y Nieves		
Don Grant Airport Manager	St. Christopher Air and Sea Ports Authority (SCASPA)	Tel. E-mail don.grant@scaspa.com
Orlando Mitchum Aeronautical Information Service Officer	St. Christopher Air and Sea Ports Authority (SCASPA)	Tel. E-mail Orlandomitchum@gmail.com
Leon Phillip Senior Aeronautical Information Service Officer	St. Christopher Air and Sea Ports Authority (SCASPA)	Tel. E-mail slimlp76@hotmail.com
Saint Vincent and the Grenadines / San Vicente y las Granadinas		
Kazx Hackshaw (online) Senior Aeronautical Information Service Officer	Civil Aviation Department	Tel. E-mail saosvg22@gmail.com
Trinidad and Tobago / Trinidad y Tabago		
Riaaz Mohammed Manager ANS Planning and Development	Civil Aviation Authority (TTCAA)	Tel. E-mail rmohammed@caa.gov.tt
Ceronne Johnson Geomatics Officer II	Civil Aviation Authority (TTCAA)	Tel. 18684812626 E-mail cjohnson@caa.gov.tt
Steve Ramgoolam AIM Technical Development and Training Officer	Civil Aviation Authority (TTCAA)	Tel. 868 6694128 E-mail sramgoolam@caa.gov.tt
United States / Estados Unidos		
Jodi Brainard Mission Manager	National Geospatial-Intelligence Agency (NGA)	Tel. E-mail fuzzyftw@gmail.com
Matthew Bourvic International Aeronautical Representative	National Geospatial-Intelligence Agency (NGA)	Tel. 1-676-275-8965 E-mail matthew.j.bourvic@nga.mil
ADL		
Sumit Khinvasara Manging Director	ADL Coordinates Pvt Ltd LLC , UAE	Tel. E-mail sumitkk@yahoo.com
COCESNA		
Jenny Vanessa Lee Bonilla Jefe AIM	COCESNA	Tel. (504) 2275-7090 ext 45301 E-mail jenny.lee@cocesna.org

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
IFAIMA		
Luis Fernando Cruz Vice-President Executive Board	IFAIMA	Tel. E-mail luiscruza@ifaima.org
IDS AIRNAV - ENAV GROUP		
Marcello Davide Mannino Head of Marketing Operations	IDS AIRNAV - ENAV GROUP	Tel. 39 3351359236 E-mail marcellod.mannino@idsairnav.com
Luca Vincenzo Palocci (online) CAR/SAM Account Manager	IDS AIRNAV - ENAV GROUP	Tel. E-mail lucav.palocci@idsairnav.com
Jeppesen ForeFlight		
Marissa Konicke Head of Product, Uncrewed & Advanced Aviation	Jeppesen ForeFlight	Tel. E-mail marissa@foreflight.com
Brandon Newman Product Manager	Jeppesen Foreflight	Tel. E-mail brandon.s.newman@boeing.com
ICAO/OACI		
Luis Sánchez RO/MET	ICAO NACC	Tel. +52 55 5250 3211 E-mail lsanchez@icao.int
Eddian Méndez RO/ATM	ICAO NACC	Tel. +52 55 5250 3211 E-mail emendez@icao.int
Maidy Plana RO/AIM	ICAO NACC	Tel. +52 55 5250 3211 E-mail mplana@icao.int
Josué Gonzalez RO/ATM2	ICAO NACC	Tel. +52 55 5250 3211 E-mail jgonzalez@icao.int

APÉNDICE B
PROPUESTA DE PLAN DE ESTUDIOS DE CAPACITACIÓN AIM

Interpretación resumida del **plan de estudios del módulo de capacitación** aprobado por el AIM/TF

a) FORMACIÓN BÁSICA TODO EL PERSONAL DE AIM – MODULO 1

- Duración: 1 – 4 semanas (excluyendo el período de examen).
- Se recomiendan pruebas de progreso al final de cada asignatura y un examen al final de cada módulo con una norma de aprobación entre el 70% y 80% (según esté aprobado el Estado).
- Sesiones informativas sobre los temas en forma de capacitación básica, a fin de que el personal sea introducido adecuadamente a la Gestión de la información aeronáutica (AIM) y a la Oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo/Plan de vuelo presentado (ARO/FPL).
- Proporcionar capacitación básica al ingresar como empleado en la unidad AIM y/o ARO/FPL. Los temas que se recibirán se basan en la lista recomendada a continuación, que incluye todo o parte de lo siguiente:
 - LEGISLACIÓN AERONÁUTICA
 - PRINCIPIOS DE GESTIÓN DE TRÁNSITO AÉREO
 - AERÓDROMOS
 - AERONAVES
 - METEOROLOGÍA
 - NAVEGACIÓN
 - SISTEMAS DE GESTIÓN DE CALIDAD
 - SISTEMAS DE GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL
 - RENDIMIENTO HUMANO
 - EQUIPOS Y SISTEMAS
 - CARTOGRAFÍA
 - ESPACIO AÉREO
 - SWIM (Gestión de la información de todo el sistema)
 - BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

b) FORMACIÓN ESPECIALIZADA – MÓDULO 2A PERSONAL AIS

- Duración: 3 – 4 semanas de teoría (excluyendo el período de exámenes).
- Entrenamiento en el puesto de trabajo (OJT) entre 2 y 6 semanas, dependiendo del progreso del/de la empleado/a
- Se recomiendan pruebas de progreso al final de cada asignatura y un examen al final de cada módulo con una norma de aprobación de entre el 70% y el 80%, según lo determine el Estado.
- Capacitación especializada e interactiva para llevar a cabo correctamente la función AIM.
- Proporcionar capacitación especializada al completar con éxito el Módulo 1. Los temas que se recibirán se basan en la lista recomendada a continuación, que incluye todo o parte de lo siguiente:
 - SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA
 - DEPENDENCIAS AIS DE AERÓDROMO
 - GESTIÓN GENERAL DE DATOS
 - DATOS ESTÁTICOS
 - DATOS DINÁMICOS
 - PUBLICACIONES
 - CARTOGRAFÍA
 - FUNCIONES AIS
 - COORDINACIÓN

c) CAPACITACIÓN ESPECIALIZADA – MÓDULO 2B PERSONAL ARO / FPL

- Duración: 2 – 4 semanas de teoría (excluyendo el período de exámenes).
- OJT entre 2 y 4 semanas, dependiendo del progreso del/de la empleado/a.
- Se recomiendan pruebas de progreso al final de cada asignatura y un examen al final de cada módulo con una norma de aprobación entre el 70% y el 80%.
- Capacitación especializada e interactiva para llevar a cabo correctamente la función AIM.
- Proporcionar capacitación especializada al completar con éxito el Módulo 1. Los temas que se recibirán se basan en la lista recomendada a continuación, que incluye todo o parte de lo siguiente:
 - LOS SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA
 - UNIDADES AIS DE ARO Y AERÓDROMO
 - DATOS DINÁMICOS
 - CARTOGRAFÍA
 - FUNCIONES ARO
 - COORDINACIÓN

d) CAPACITACIÓN DE ESPECIALIZACIÓN – PERSONAL DE AIM

- Duración: depende de la capacitación impartida por el proveedor, relacionada con el sistema o aplicación nueva/modificada/actualizada implementada
- Puede/puede incluir o excluir exámenes
- Puede incluir OJT
- Capacitación especializada e interactiva para llevar a cabo correctamente la función AIM.

e) CURSOS DE INSTRUCCIÓN PERIÓDICA O RECURRENTE

- Un curso de actualización es un curso de formación/taller en el que los/as empleados/as mejoran sus conocimientos o habilidades y aprenden sobre nuevos desarrollos que son relevantes y/o relacionados con las funciones que desempeñan.
- Duración: 1 – 2 semanas de teoría (no se requieren exámenes / evaluación).
- Basado en un análisis realizado en el/la empleado/a por el Estado/Unidad para preguntar en qué temas necesarios se deben repasar, y además la actualización de la capacitación en conversión con respecto a las tareas y funcionalidades realizadas.
- Taller/formación interactiva para llevar a cabo adecuadamente la función AIM y/o ARO/FPL.
- La recomendación es en un intervalo de 2 a 3 años.

Nota: ¡Los módulos 2A y 2B se pueden combinar, dependiendo de la configuración de la unidad AIM y / o ARO / FPL del Estado!