



SAM/AIM/13

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
OFICINA REGIONAL SUDAMERICANA**

**DÉCIMO TERCERA REUNIÓN MULTILATERAL AIM
DE LA REGIÓN SAM PARA LA TRANSICIÓN DEL AIS AL
AIM
(SAM/AIM/13)**

INFORME FINAL

Lima, Perú, 11 al 15 de mayo de 2020

La designación empleada y la presentación del material en esta publicación no implican expresión de opinión alguna por parte de la OACI, referente al estado jurídico de cualquier país, territorio, ciudad o área, ni de sus autoridades, o a la delimitación de sus fronteras o límites.

INDICE

i -	Índice	i-1
ii -	Reseña de la Reunión	ii-1
	Lugar y duración de la Reunión.....	ii-1
	Ceremonia inaugural y otros asuntos.....	ii-1
	Horario, organización, métodos de trabajo, oficiales y Secretaría.....	ii-1
	Idiomas de trabajo.....	ii-2
	Agenda	ii-2
	Asistencia.....	ii-2
iii -	Lista de Participantes	iii-3
	Informe sobre la Cuestión 1 del Orden del Día	1-1
	Estrategia Global AIM	
	Informe sobre la Cuestión 2 del Orden del Día	2-1
	Implantación del Sistema de Gestión de Calidad en las dependencias del AIM (QMS/AIM)	
	Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día	3-1
	Planes de Contingencia NOTAM, deficiencias AIM y Sistema ICARD	
	Informe sobre la Cuestión 4 del Orden del Día	4-1
	Análisis de objetivos, métricas y fechas para la implantación de los elementos del BO-DAIM, B1-DAIM y B1-SWIM	
	Informe sobre la Cuestión 5 del Orden del Día.....	5-1
	Seguimiento a la implantación de la Enmienda al Anexo 15 – Servicio de Información Aeronáutica y PANS-AIM	
	Informe sobre la Cuestión 6 del Orden del Día.....	6-1
	Seguimiento a las Conclusiones del GREPECAS/18 y a las Recomendaciones de la AN/CONf-13 relacionadas al área del AIM	
	Informe sobre la Cuestión 7 del Orden del Día	7-1
	Implantación de sistemas para el intercambio de la Información Aeronáutica y Datos Aeronáuticos	
	Informe sobre la Cuestión 8 del Orden del Día	8-1
	Otros asuntos	

RESEÑA DE LA REUNIÓN

ii-1 LUGAR Y DURACIÓN DE LA REUNIÓN

La Décimo Tercera Reunión Multilateral AIM de la Región SAM para la transición del AIS al AIM (SAM/AIM/13) se llevó a cabo en forma virtual, del 11 al 15 de Mayo de 2020.

ii-2 CEREMONIA INAUGURAL Y OTROS ASUNTOS

La Secretaría dio la bienvenida a todos los Delgados de los Estados y de la Industria a la Reunión Virtual. Se ha destacado que la condición de la Pandemia del COVID-19 nos obliga a reconvertirnos y buscar medios que nos permitan llevar adelante el seguimiento las implementaciones y la construcción de capacidades en el área del AIM.

La Secretaría, ha buscado alternativas para continuar apoyando a los Estados en la preparación de la implantación de la Fase II de la “Hoja de Ruta para la transición del AIS a la AIM”, y dar seguimiento a los Planes de Implementación de la Gestión de la Información Aeronáutica; dentro de un escenario global que ha sufrido un cambio de escenario global inédito. En este contexto, consideró utilizar las tecnologías aplicables a la comunicación en tiempo real en soporte multimedia y llevó adelante la presente reunión en modo virtual.

La reunión coincidió que llevar adelante una sesión virtual es todo un reto, pero a la vez ha sido una gran oportunidad para lograr mayor participación por parte de los delegados de todos los Estados de Región SAM-AIM quienes, por recursos económicos, se limitan ante una reunión presencial.

Luego de observar, que en esta modalidad se ha podido desarrollar la agenda prevista, y la participación de los Estados y los expertos invitados ha sido excelente, tanto de manera oral, visual y documental; todas en tiempo real, la reunión coincidió que una vez superada la actual crisis contingente generada por el SARS2-CoV, se debería dar prioridad a las reuniones presenciales, y paralelamente se continúe con ésta modalidad virtual, en simultánea, para lo cual la organización del evento determinará las normas y el alcance de la nueva parte virtual propuesta, garantizando la normal distribución de los documentos, presentaciones, chat para los participantes virtuales, y las grabaciones de los sesiones correspondientes.

La Reunión agradece el aporte realizado por la industria (GroupEAD, Everis, LIDO, M-AIS, JEPPESEN e IFAIMA), mediante las presentaciones que hacían mención al e-TOD, e-AIP, Conjunto de Datos Digitales, Catálogo de Datos, Estrategias para la transición al e-AIP y SWIM, SWIM, AMDB y Drones).

ii-3 HORARIO, ORGANIZACION, MÉTODOS DE TRABAJO, OFICIALES Y SECRETARIA

La Reunión acordó llevar a cabo dos sesiones diarias, una de 08:30 a 11:00 y otra de 13_00 a 15:00, con adecuadas pausas. Se adoptó la modalidad de trabajo como Comité Único y Grupos de Trabajo.

En virtud a la realización en un formato virtual, no ha sido elegido un Presidente para la Reunión.

El señor Jorge Armoa Cañete, Oficial Regional AIM/MET, de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI, actuó como Secretario y Moderador de las sesiones.

ii-4 **IDIOMAS DE TRABAJO**

El idioma de trabajo fue español, con interpretación simultánea al inglés. La documentación de la Reunión fue presentada en ambos idiomas.

ii-5 **AGENDA**

Se adoptó la Agenda que se indica a continuación:

Cuestión 1 del
Orden del Día: Estrategia Global AIM

Cuestión 2 del
Orden del Día: Implantación del Sistema de Gestión de Calidad en las dependencias del AIM (QMS/AIM)

Cuestión 3 del
Orden del Día: Planes de Contingencia NOTAM, deficiencias AIM y Sistema ICARD

Cuestión 4 del
Orden del Día: Análisis de objetivos, métricas y fechas para la implantación de los elementos del BO-DAIM, B1-DAIM y B1-SWIM

Cuestión 5 del
Orden del Día: Seguimiento a la implantación de la Enmienda al Anexo 15 – Servicio de Información Aeronáutica y PANS-AIM

Cuestión 6 del
Orden del Día: Seguimiento a las Conclusiones del GREPECAS/18 y a las Recomendaciones de la AN/Conf-13 relacionadas al área del AIM

Cuestión 7 del
Orden del Día: Implantación de sistemas para el intercambio de la Información Aeronáutica y Datos Aeronáuticos

Cuestión 8 del
Orden del Día: Otros asuntos

ii-6 **ASISTENCIA**

Asistieron a la Reunión 66 participantes de 12 Estados de la Región SAM (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela), dos delegados de la FAA, así como 1 organismo internacional y 8 referentes de la industria.

La lista de participantes aparece en la página iii-1.



Lista de Participantes / List of Participants

Lista de Participantes / List of Participants

ARGENTINA

1. Héctor Marcelo Cancinos
2. Verónica Villarruel
3. Betsabe Islas
4. Marisa Bertani
5. Jose Luis Saucedo
6. Daniel Alejandro Montoto
7. Javier Trigo
8. Luis Alfonso
9. Silvia Beatriz García
10. Joaquín Fagone
11. José Luis Carballo
12. Paola Andrea López

BOLIVIA

13. Cinthia Gabriela Sánchez
14. Luis Fernando Torrez Zapata
15. Mirjan Michelle Mora Dávila
16. Gregorio Aliaga

BRASIL

17. Claudius Sany Soares Cardoso
18. Cristiane De Barros Pereira
19. Alessandro De Andrade Santoro
20. Cesar Fagundes Monteiro
21. Axel Vianna Cezar
22. Sérgio Marcos Da Rocha Corrêa
23. Marco Antonio Monte de Santana
24. Jussan Knuppp Ribeiro
25. Murilo A. Loureiro

CHILE

26. Pablo A. Pérez
27. Nelson O. Aravena

COLOMBIA

28. Germán Vélez Garzón
29. Gladys Mercedes Roa De la Cruz
30. Pedro Esteban Alvarez
31. Mauricio Díaz Villabona

ECUADOR

32. Anyelo Acosta Arroyo
33. Marcelo Jácome
34. Alexander Guncay
35. Carlos Delgado
36. Patricio Orbe
37. Luis Simbaña

GUYANA

38. Brian Jeffrey
39. Tyrone Persaud

PANAMÁ

40. Dalys Rodríguez Valdes
41. Gregorio Mesquita
42. Daniel de Ávila
43. William Santamaria

PARAGUAY

44. Antonio Insfrán Mareco (beca)
45. Lidia Cáceres Ocampos

PERÚ

- Paulo Vila Millones
Sara Siles La Rosa
Carlos Bohórquez Castellares
Jorge Ráez Ancaya
Fredy Pimentel Enciso
Walter Peceros López
Federico Vásquez Cáceres
Miriam Gonzales Guerra
Sergio Rojas Hidalgo
Evelyn María Canches Iparraguirre
Mirtha Ángeles Reque
Ever Santiago Ponte Vergaray
Abel Pasache Justo
Karina Calderón Yactayo

URUGUAY

46. Juan José González Pose
47. Mario Dávila
48. Graciela Monzillo
49. Gabriel Falco
50. Alejandra Ferreiro

VENEZUELA

51. José Ramón Pacheco
52. Andrea Alfonzo Meza
53. Zumila Colmenares Montilla

ESTADOS UNIDOS

54. Raúl Chong
55. George P. Sempeles

EAD Group

56. Henry Cáceres

EVERIS

57. Ana Belén Pozo

58. José Rodríguez

59. Pablo Menéndez-Ponte Alonso

IFAIMA

60. Luis Fernando Cruz Alburqueque

61. Iliana Sánchez Navarro

JEPPESEN

62. Jaime Doherty Serra

LH Systems

63. Jonas Berli

MANAGED AIS

64. Antonio José Locandro Herrera

THALES

65. Jerome Ricard

OACI

66. Jorge Armoa

**Cuestión 1 del
Orden del Día: Estrategia Global AIM y Componente AIM del GANP/6**

1.1 Bajo esta cuestión del Orden del Día, la Reunión analizó la siguiente nota:

- NE/02 – Proyectos del AIM Global (*presentada por la Secretaría*).
- NE/03 - Plan Global de Navegación Aérea - Sexta Edición Aspectos relacionados al AIM (*presentada por la Secretaría*)
- NE/04 - Planificación del Vol. III del e-ANP CAR/SAM para el AIM de la Región SAM (*presentada por la Secretaría*)
- NI/04 - Avance de la República Bolivariana de Venezuela motivado a la adquisición de un sistema integrado de información aeronáutica basado en AIXM (Presentada por Venezuela)
- NI/05 - Generación de la eAIP mediante el Sistema Integrado de Información Aeronáutica (*presentada por Venezuela*)

1.2 Durante el examen de este asunto, la Reunión recordó que la Estrategia Global AIM busca concienciar a los Estados sobre el impacto que tiene, en las iniciativas de la OACI, el retraso de la implantación de la fase digital del AIM.

1.3 La Secretaría insistió en la necesidad de concienciar a todas las partes interesadas, de los beneficios que tendría en las mejoras de los servicios de navegación aérea en la gestión de la información en un entorno totalmente electrónico.

1.4 La Reunión consideró importante apoyar la realización de talleres nacionales sobre la importancia de la migración del enfoque de productos al enfoque de datos.

1.5 La Secretaría realizó una presentación sobre los aspectos del AIM en la sexta versión del Plan Global de Navegación Aérea (GANP/6). Resaltó que la nueva versión del GANP ha cambiado en su enfoque y ha reestructurado el marco de referencia de los ASBU. Resaltó que, en referencia a los ASBU, el enfoque ha cambiado de la presentación por áreas de mejoras de performance (PIA) a un enfoque de “Hilos Conductores”.

1.6 Así mismo, informó que, en este enfoque por “hilos conductores”, los módulos del ASBU son presentados como Módulo-Bloque-Elemento.

1.7 La Reunión ha considerado importante preparar un Plan Nacional de Implantación del AIM, para aquellos que aún no lo han preparado, basado en los módulos y elementos contenidos en el GANP/6. Resaltó que es necesario que este Plan esté refrendado por la máxima autoridad de la Autoridad Aeronáutica Civil por el proveedor del AIS, como muestra de un compromiso con el mencionado plan.

1.8 La Reunión ha fijado la realización de una teleconferencia de seguimiento de lo establecido en el acápite 1.7 para el 31 de octubre del 2020.

1.9 La Reunión analizó también la preparación de la parte AIM del Vol. III del Plan Regional de Navegación Aérea para las Regiones Caribe y Sudamérica (e-ANP CAR/SAM).

1.10 La Secretaría resaltó que, de acuerdo a la Recomendación 4.3/1 literal d) de la Décimo Tercera Conferencia de Navegación Aérea, la planificación del Vol. III debiera de prepararse de acuerdo al Método de los Seis pasos contenido en el Doc 9883 de la OACI.

1.11 El Estado de Perú ha reportado el estatus actual así como las planificaciones en relación a las implantaciones relacionadas al Módulo DAIM y SWIM. Los detalles pueden encontrarse en la NI/11, Cuestión 1 del reporte.

1.12 Adicionalmente, el Estado de Venezuela, ha reportado avances con relación a las implementaciones del AIXM y e-AIP. Los detalles pueden observarse en la NI/04 y NI/05 presentadas por el Estado mencionado.

1.13 Así mismo, el Estado de Panamá informo que ya tiene publicada la eAIP en formato digital en la WEB, pero no se ha podido actualizar con la AMDT del 30 de Marzo debido al COVID-19.

1.14 El Estado de Guyana informó que, en relación a transición general de AIS a AIM, la Corporación Centroamericana de Servicio de Navegación Aérea (COCESNA) ha realizado un análisis de brechas El reporte de este trabajo aún está en revisión por la Autoridad de Guyana. Sin embargo, está en curso la implementación progresiva de las recomendaciones de este análisis.

1.15 La Reunión trabajó en grupos de tareas para realizar un análisis FODA del AIM para la Región SAM. Los resultados de este trabajo pueden observarse en el **Apéndice A**.



ICAO

UNITING AVIATION

APÉNDICE A LA CUESTION 1 ANÁLISIS FODA DEL AIM EN LA REGION SAM

Lima, 11 -15 de Mayo del 2020



Fortalezas

- 1. Las mayorías de los estados tienen identificados los pasos y actividades necesarios para proceder a una implementación.**
- 2. Estados con certificaciones en calidad ya alcanzadas.**
- 3. Concientización del personal AIS con respecto a las tecnologías de información aeronáutica digital.**
- 4. Talleres y seminarios que se han brindado en la región SAM con foco en la interoperabilidad de los sistemas.**
- 5. Estados con Bancos NOTAM ya implementados.**
- 6. Estados con cartas de acuerdo (SLA) realizadas con las fuentes de datos aeronáuticos.**
- 7. Algunos estados con planes de navegación aérea ya desarrollados.**
- 8. Algunos estados han comenzado con la validación y creación de catálogos de datos aeronáuticos.**

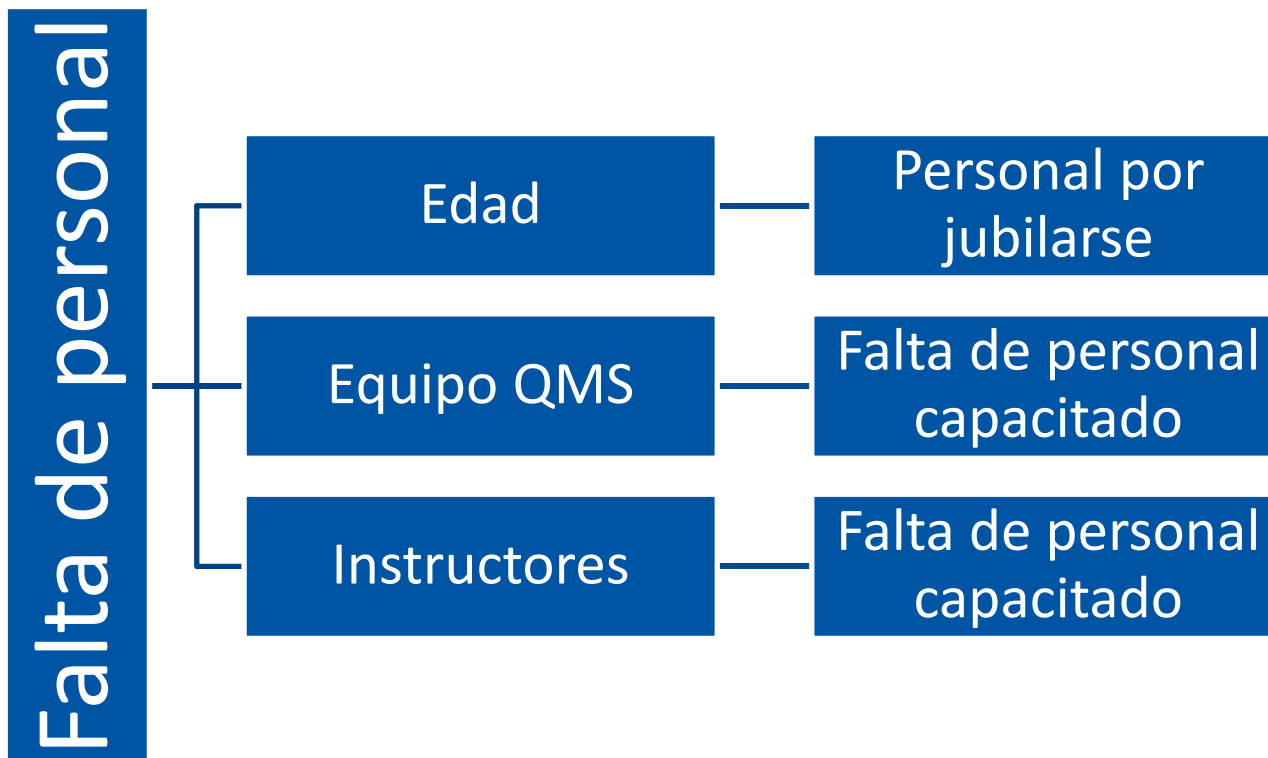


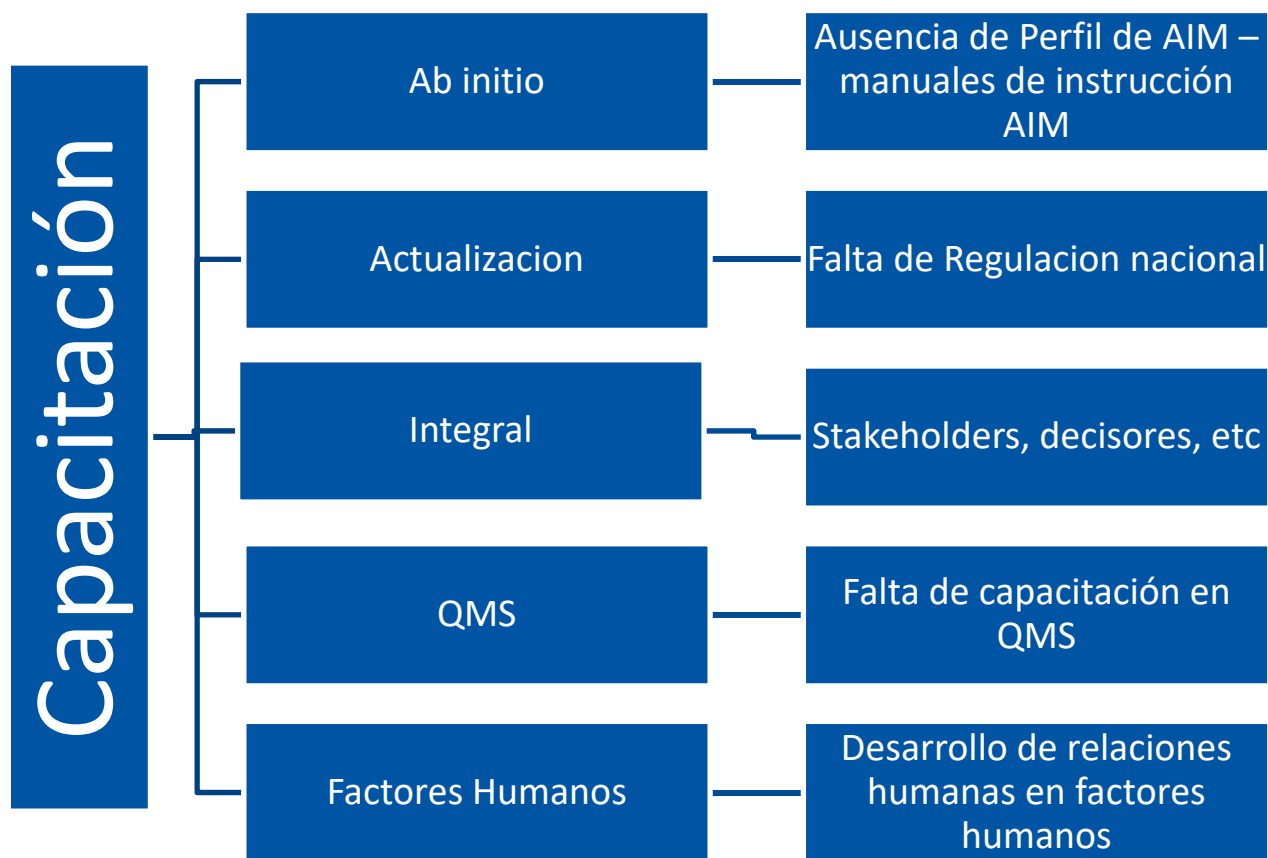
Oportunidades

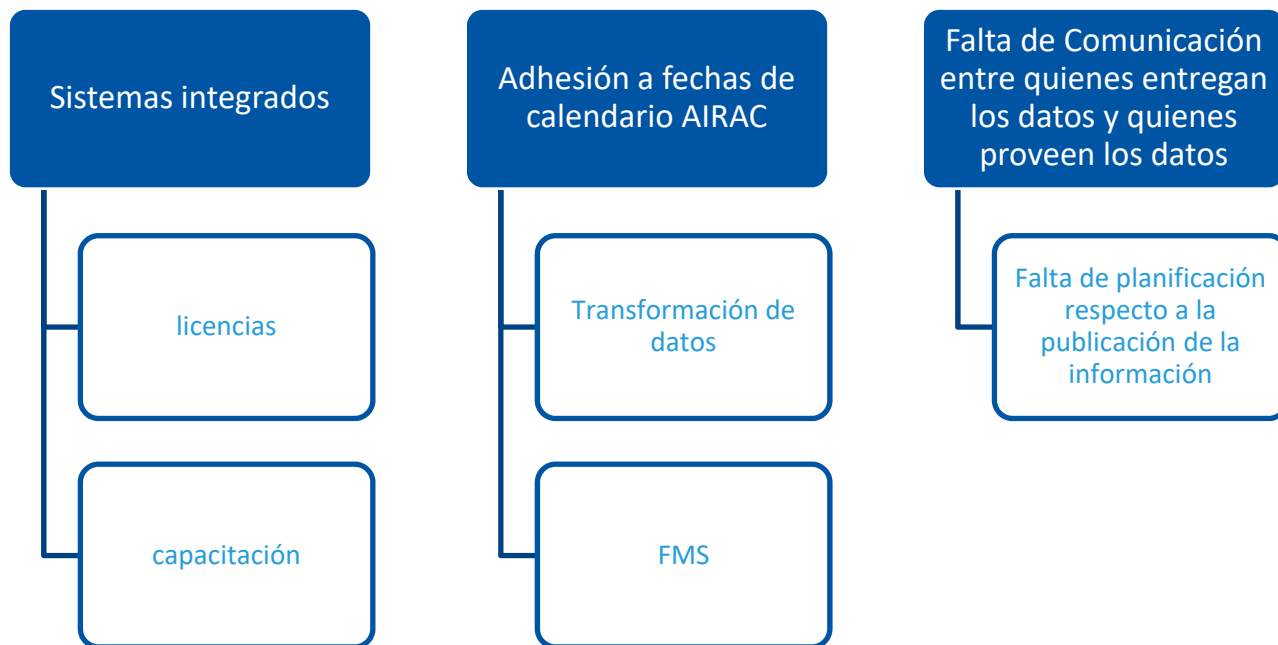
- 1. Disposición a nivel internacional de herramientas y sistemas automatizados para el uso y organización del AIM, los cuales se encuentran probados y en funcionamiento, su implementación podría hacerse en el menor tiempo posible.**
- 2. Existe Documentación internacional normativa al alcance y un Catálogo de Datos basados en el Doc.10066 que coadyuvan a estandarizar los parámetros de medición y control del AIM.**
- 3. El incremento de operaciones aéreas de última generación (sistemas y tecnología de punta a bordo de las aeronaves) obliga de manera consecuente a los Estados, a aumentar los niveles de precisión, integridad y calidad de todos los paquetes de información/datos que sean publicados.**
- 4. La evolución de las tecnologías de la información y comunicaciones a nivel mundial, nos deben servir para incrementar las Reuniones tipo SAMAIM virtuales y así, eliminar las distancias y limitantes económicas que impiden que todos los países de la región, participen y se apropien de los últimos cambios y avances relacionados con el enfoque holístico del AIM en la región. (propuestas como creación de chats, grupos wsppps, reuniones zoom, Microsoft teams, etc propician el acercamiento)**
- 5. Establecer canales directos de información y comunicación de última tecnología entre las diferentes organizaciones AIM de la Region, para facilitar el aprendizaje y adoptar etapas superadas de la transición hacia el AIM, con base en los fundamentos Know-How de otros países.**



DEBILIDADES DE LA IMPLANTACION DEL AIS AL AIM EN LA REGION SAM









- **1. Falta de personal por edad, (Argentina, Ecuador, Bolivia, Perú) por competencias adecuadas. Ecuador ha suspendido su proceso de reclutamiento de personal debido a la coyuntura nacional.**
- **2. Originadores – debilidades relacionadas con las agencias que integran la cadena de información aeronáutica.**
- **3. Problemas de capacitación de gerencia**
- **4. Problemas de capacitación a nuevos aeropuertos.**
- **5. Problemas de capacitación por falta de licencias de sistemas integrados.**
- **6. Falta de capacitación integral para proveedores y personal**
- **7. Falta de capacitación respecto al AIM (integral), énfasis en QMS**
- **8. Falta de un perfil del AIS digital**



- 9. Falta de comunicación entre los originadores de datos y los proveedores de datos**
- 10. Falta de perfil para nuevo personal AIS con proyección al AIM**
- 11. Falta de una adecuada adhesión a las fechas del calendario AIRAC. Es necesario respetar las fechas de entrada en vigor de los datos aeronáuticos.**
- 12. Falta de planificación en la publicación de los datos aeronáuticos**
- 13. Falta de desarrollo de relaciones humanas en factores humanos**
- 14. Falta de presentación de gráficos o cartas estandarizados.**



Amenzas

1. Alto costo en la adquisición y configuración de la tecnología necesaria
Carencia de presupuesto.
2. Constante cambio de tecnología
3. Inversión a largo plazo se ve comprometida.
4. Avance de la aviónica / industria
5. La industria se desarrollo en ritmo superior, con riesgo de dejar demorado/desfasado a los Estados
6. Políticas de los Estados en relación a los cambios en las autoridades, en forma cíclica.



Thank You

**Cuestión 2 del
Orden del Día:****Seguimiento a la implantación de la Enmienda al Anexo 15 – Servicio de Información Aeronáutica, del PANS-AIM y de las Conclusiones de las Reuniones Anteriores**

1.1 Bajo esta Cuestión del Orden del Día, la Reunión analizó la siguiente nota:

- NE/05 - Enmienda 39-B y Enmienda 41 al Anexo 15 de la OACI
(presentada por la Secretaría)

1.2 Durante el examen de este asunto, la Reunión analizó la situación actual de implantación de la Enmienda 41 del Anexo 15, el PANS-AIM, el estatus actual de implementación de la Enmienda 39-B y las Conclusiones de Reuniones Anteriores.

1.3 Con relación a las Conclusiones de Reuniones anteriores, la Secretaría informó de un seguimiento realizado a los mismos, en octubre del 2019. El resultado de estos seguimientos puede verse en el **Apéndice A**.

1.4 Con relación a la Enmienda 40 y el PANS-AIM, se ha discutido la implementación de los Conjuntos de Datos Digitales y los Catálogos de Datos. Al respecto, las presentaciones del GroupEAD y de Uruguay han aportado importantes informaciones sobre la importancia de los mismos, así como el camino para su implantación.

1.5 Con relación a la Enmienda 39-B al, la Secretaría recordó que la fecha de implantación es el 5 de noviembre del 2020.

1.6 Sobre este punto, los Estados informaron lo siguiente:

- **Argentina:** Han revisado la RAC 153 y han modificado el PROGEN AIM con la finalidad de incluir los requisitos del nuevo formato de SNOWTAM. Dentro de este contexto, también se ha modificado la normativa de la ANAC. Prepararon una circular para indicar la modificación del formato SNOWTAM, pero no se ha podido culminar el proceso debido a la PANDEMIA del COVID-19;
- **Bolivia:** Se emitirá una circular instructiva para la comunidad aeronáutica para la aplicación de la nueva definición y formato de SNOWTAM, asimismo se capacitará al proveedor de servicios y al operador de aeródromo para la aplicación de la reglamentación y la emisión del SNOWTAM;
- **Brasil:** No implementará el nuevo formato del SNOWTAM debido a que no se registra nieve en el territorio brasileño. Con relación a las heladas y estancamiento de agua, lo comunicarán pero en el formato NOTAM. Comunicarán la diferencia y lo publicarán en el Sistema EFOD de la OACI;
- **Chile:** Ha implementado una capacitación sobre los nuevos formatos mediante el Sistema e-learning. Han preparado circular de asesoramiento, actualizarán el reglamento y están trabajando con el área de CNS para el formato del AMHS;
- **Colombia:** No implementará la enmienda 39-B debido a que no tienen los fenómenos indicados en la enmienda. Publicarán diferencia;

- **Ecuador:** Se hizo contacto con Quiport y MET, tres meses atrás. Por la pandemia del COVID-19 están paralizados los procesos. En conversaciones con la Gestión del AIM para la preparación de un taller en forma virtual. La aplicación será para el 2020;
- **Guyana:** Publicado información sobre agua estancada mediante NOTAM. Probablemente comuniquen diferencia con respecto a esta enmienda;
- **Panamá:** Reuniones con el area MET. No hay encharcamiento. Están analizando si reportan en el formato NOTAM para lo cual publicarían diferencia;
- **Paraguay:** Se ha planificado la capacitación al personal AGA/MET/AIS. Dicha capacitación fue postergada por la priorización de la adquisición del software AIXM que finalmente se dió. La capacitación se ha agendado nuevamente para junio/julio. Además se realizará charla respectiva con CNS, respecto al formato SNOWTAM. Se estima que se cumplirán con los plazos de la enmienda 39B;
- **Perú:** El Estado Peruano ha elaborado el proyecto de actualización de la RAP 315, alineada hasta las enmiendas 41 del anexo 15 y el documento PANS AIM 10066, que incluye los nuevos requisitos del SNOWTAM, el cual se encuentra pendiente de publicación con fecha prevista en el mes de setiembre 2020. El Proveedor de Servicio de Información Aeronáutica ha programado en el curso de actualización del personal AIS (agosto-setiembre) la aplicación de los cambios del anexo 15. Se realizará entre la Autoridad y el Proveedor de servicio mesas de trabajo, para implementar la enmienda 39B del Anexo 15;
- **Uruguay:** Han realizado todas las tareas de coordinación y están optimistas que estarán listos para implementar el nuevo formato para la fecha definida.
- **Venezuela:** Las coordinaciones están en el area de AGA - Gerencia General de Seguridad Aeronautica. El sistema integrado de informacion Aeronautica posee el formato SNOWTAM, el cual sera usado cuando corresponda. Capacitacion al personal AIM sobre el formato . Además se está trabajando con el área CNS para acordar los formatos del AMHS.

1.7 La Secretaría instó a poner el máximo empeño para cumplir con la fecha de implantación del nuevo formato del SNOWTAM.

APÉNDICE A

Revisar el estado de implantación de las Conclusiones de la SAM/AIM/12

1.1 Luego de culminar la introducción de los participantes, la Reunión pasó a considerar la Cuestión 1 del Orden del Día de la teleconferencia llevada a cabo en octubre del 2019. La Secretaría presentó las Conclusiones emanadas por la SAM/AIM/12, las cuales se encuentran como Apéndice A a esta parte del informe

1.2 Al considerar las Conclusiones, se recogieron los siguientes comentarios:

1.2.1 **Argentina:** Con relación a la Conclusión 12/1, en el ítem a, se ha llevado adelante Talleres con las partes interesadas y autoridades. Gracias a estos Talleres se ha logrado cambiar el Programa de Formación de Técnicos AIS dictado por el CIPE, cambiando el enfoque hacía los procesos de las Gestión de Información Aeronáutica. Así mismo, se han actualizado las Regulaciones Nacionales cambiando a un proceso de certificación del nivel de servicio para el proveedor. Con relación al estudio de costo-beneficio, este no se ha realizado. Con relación a la Conclusión 12/2, Argentina ha tenido dificultades con el software proveído por la empresa IDS. Están trabajando para solucionar la situación, pero sin embargo la carga de datos ha continuado, y el proceso de digitalización podría continuar para finales del presente año. Consecuencia de este punto es que Argentina tiene actualmente disponible su AIP en un sitio web promoviendo el uso de “cero papel”. Así mismo, próximamente lanzará el aplicativo para teléfonos móviles y Tablet.

1.2.2 **Brasil:** Ha cumplido con todos los puntos de las Conclusiones. De hecho, toda la comunidad aeronáutica, las autoridades de aviación civil, los usuarios aeronáuticos y los proveedores de servicios destacan la importancia del AIM en el proceso del ATM en un contexto global, y las implantaciones que han acelerado la digitalización de los servicios de información aeronáutica así lo demuestra.

1.2.3 **Bolivia:** El punto focal informa que, en relación a la primera conclusión, se han desarrollado Talleres con las partes involucradas y las autoridades. Con relación al estudio de costo-beneficio, no lo han realizado pues es el proveedor de servicio el que lo debe hacer. Con relación a la Conclusión 2, Bolivia, a excepción del literal referente al ICARD, no ha podido aún implementar los pasos relacionados a la digitalización.

1.2.4 **Chile:** Informó que el proceso de implantación de la etapa digital comenzaría en el 2020. Todas las preparaciones de las documentaciones técnicas han culminado, y las mismas han sido preparadas en conjunto con las dependencias IT. Con este logro, se cumple con las dos conclusiones de la SAM/AIM/11.

1.2.5 **Ecuador:** No ha informado sobre el estatus actual de implementación de las conclusiones de la SAM/AIM/11

1.2.6 **Panamá:** Con relación a la Conclusión 1, no se han realizado los Talleres ni tampoco los estudios de costo-beneficio. Con relación a la conclusión 2, respecto a la digitalización dio un paso atrás debido a la postergación del lanzamiento del e-AIP para diciembre de este año. Sin embargo, la autoridad aeronáutica está en proceso de preparación de un pliego de especificaciones técnicas a fin de contratar infraestructuras, equipos y software con la finalidad de implantar el SWIM.

1.2.7 **Paraguay:** El área Normativa ha realizado los Talleres con la gente operativa y las

autoridades, pero no se ha realizado estudios de costo-beneficio. Con relación a la segunda conclusión, respecto a la digitalización, Paraguay adquirió el software para la implantación del AIXM.

1.2.8 **Perú:** El Estado Peruano ha elaborado el proyecto de actualización de la RAP 315, alineada hasta las enmiendas 41 del Anexo 15 y el documento PANS AIM 10066, que incluye los nuevos requisitos del SNOWTAM, se encuentra pendiente de publicación, fecha prevista en el mes de setiembre 2020. El Proveedor de Servicio de Información Aeronáutica ha programado en el curso de actualización del personal AIS (agosto-setiembre) la aplicación de los cambios del Anexo 15. Se realizará entre la Autoridad y el Proveedor de servicio mesas de trabajo, para implementar la Enmienda 39B del Anexo 15;

1.2.9 **Uruguay:** Con relación a la Conclusión, se han realizado talleres con los Directores de las Áreas del SWIM, pero no se ha realizado un estudio de costo-beneficio. Con relación a la Conclusión 2, Uruguay está en contacto con Brasil para poder implementar la fase de digitalización. Sin embargo, Uruguay ha iniciado el proceso de disponibilizar todos los datos e informaciones aeronáutica en formato electrónico con la finalidad de trabajar con “cero” papel a partir de marzo – abril del 2020, y trabajarlo todo vía web. Con relación al GNSS, lo implantarán para Carrasco y posteriormente en Laguna del Sauce.

1.2.10 **Venezuela:** Con relación a la conclusión 1, Venezuela solicitó al IUAC- INSTITUTO UNIVERSITARIO DE AERONAUTICA CIVIL la preparación de taller donde se pueda exponer, presentar, la importancia de la gestión de información aeronáutica en un entorno electrónico como base al ATM. Adicionalmente, se llevaron adelante talleres sobre el PANS AIM para el personal técnico ASI a nivel nacional y se han modificado las Regulaciones Nacionales. Con relación a la Conclusión 2, el Estado venezolano en el año 2019 invirtió en el Sistema Integrado de Información Aeronáutica para actualizar sus licencias y realizó capacitación internacional al personal para cada módulo de trabajo. Respecto al mismo punto, y considerando implantar la digitalización, se ha solicitado a la autoridad se dé prioridad para la adquisición de un sistema AIXM, se están actualizando las especificaciones técnicas para el presente año.

1.2.11 La Secretaría solicitó documentos que demuestren la realización de los talleres. Estos documentos pueden consistir en Acta de la Reunión, documento de convocatoria y la lista de participantes con sus respectivas firmas. Los Estados han quedado en informar y remitir la documentación solicitada por la Secretaría.

1.2.12 Al no existir otra información u otro comentario, se dio por cerrada la Cuestión 1 de la teleconferencia convocada en octubre del 2019.

**Cuestión 3 del
Orden del Día: Taller sobre e-AIP y SWIM**

3.1 Bajo esta cuestión del Orden del Día, la Reunión analizó las siguientes notas:

- NI/04 - Avance de la República Bolivariana de Venezuela motivado a la adquisición de un sistema integrado de información aeronáutica basado en AIXM
- NI/05 - Generación de la eAIP mediante el Sistema Integrado de Información Aeronáutica (*presentada por Venezuela*).
- Presentación PANS-AIM (Digital Data Sets - DDS y Catálogo de Datos) (GroupEAD)
- Presentación sobre e-AIP (Uruguay)
- Presentación sobre SWIM (GroupEAD)
- Presentación – Estrategias para una transición eficaz al e-AIP y SWIM (M-AIS)

3.2 Los Estados dieron acogida a las informaciones y estrategias de implantación referidas en las presentaciones ofrecidas por el delegado del Estado de Uruguay y los referentes de la industria.

3.3 Los Estados consideraron que las informaciones brindadas sobre los Conjuntos de Datos Digitales (DDS), Catálogos de Datos, e-AIP, SWIM los ayudarán para acelerar los procesos de implantación de la fase digital del AIM. Asimismo, considerarán las estrategias eficaces transmitidas por los referentes de la industria.

3.4 Los Estados manifestaron el interés especial en acceder a las grabaciones, específicamente de esta parte de la Reunión, con la finalidad de utilizarlas en Talleres nacionales de concienciación sobre la implantación del AIM.

Cuestión 4 del Orden del Día: Seguimiento a la implantación del Sistema de Gestión de Calidad en las dependencias del AIM (QMS/AIM)

4.1 Bajo esta Cuestión del Orden del Día, la Reunión analizó las siguiente nota:

- NE/07 - Proyecto G3 del GREPECAS (*presentada por la Secretaría*).

4.2 Durante el examen de este asunto, la Reunión analizó los aspectos relacionados a la implantación del QMS/AIM en los Estados de la Región SAM.

4.3 La Secretaría recordó el estatus de implementación hasta la SAM/AIM/12. Así mismo, en la teleconferencia de seguimiento realizado en octubre del 2019, la Secretaría había recogido información sobre los procesos de implantación de los Estados que aún no habían culminado el proceso.

4.4 De acuerdo a la información recogida, en aquel momento, los Estados que aún no habían culminado el proceso eran: Argentina, Bolivia, Colombia, Ecuador, Guyana, Suriname, y Venezuela.

4.5 Con relación a este punto, los Estados aportaron las siguientes informaciones:

a) **Argentina:** Con relación a lo detallado en la NE/07, no ha logrado progreso debido al cambio de la Autoridad de la ANAC, lo que conlleva a un replanteamiento de los procesos. Adicionalmente, la contingencia de la pandemia del COVID-19 ha retrasado las implantaciones;

b) **Bolivia:** Con relación a lo informado en el 2019, actualmente está en proceso la quinta fase de la planificación que había sido trazado con el proveedor de servicio. Para noviembre del presente año, estaba prevista la culminación del proceso de implantación y luego iniciar el proceso de certificación. Harán un análisis con el proveedor sobre la factibilidad de cumplir este plazo, pero lo más probable es que se retrase a diciembre del 2020 o enero del 2021;

c) **Colombia:** En la NI presentada por el Estado se detallan las acciones de la implantación del QMS/AIM. El proceso está en revisión y socialización con todos los proveedores de información y están trabajando bajo asesoría y vigilancia de la Secretaría de Seguridad Aérea, para garantizar la articulación y cumplimiento normativo del proceso al interior de toda su organización. De cumplirse todos los pasos, se prevé solicitar la Auditoría de Certificación para Julio del 2021;

d) **Ecuador:** Actualmente se encuentran trabajando en un proceso con el área de Planificación con la finalidad de buscar culminar el proceso de implementación para las áreas de AIM, MET y ETAC. Tenían trazado una primera etapa, pero no pueden precisar fechas ni estatus actual debido a la situación de la pandemia;

e) **Guyana:** Trabajando en la adaptación de la documentación y capacitación del personal relacionados con los requisitos de la norma. La Oficina Nacional de Normas de Guyana (GNBS), que es el organismo regulador nacional de normalización en Guyana para el personal de AIS, llevó a cabo un seminario introductorio sobre los requisitos para la norma ISO 9001:2015. La oficina nacional de normas también realizó una consultoría para la creación de un Manual de Sistema de Calidad. La alta gerencia ha creado varias ediciones del manual QMS para la revisión de su inspectorado de Servicios de Navegación Aérea (ANS). La última edición se encuentra actualmente en inspección a la espera de revisión. Sin embargo, debido al brote de COVID-19, no podemos decir definitivamente cuándo se culminará y pensamos en noviembre como fecha tentativa para su implementación. La idea es la implementación progresiva de partes aprobadas del manual en lugar de esperar una aprobación general, de esta manera el proceso será continuo. Esperan tener la documentación lista para noviembre de 2020.

f) **Venezuela:** Con la unificación de los servicios AIS y COM, se trabajó en un plan de reestructuración de los procesos, lo que incluía la revisión de los documentos y la capacitación. La situación de la pandemia, sumada a la renovación del personal, ha dificultado llevar adelante esta planificación. El equipo de implantación sigue trabajando, toda la documentación ya actualizada a la versión 2015 de la Norma ISO 9001. Actualmente, está en preparación un curso e-learning para inducir a los nuevos trabajadores de ambas áreas en los requerimientos de la Norma ISO 9001. La NI presentada por el Estado incluye mayor información sobre el estatus actual de la implantación del QMS/AIM.

4.6 La Secretaría solicitó información, a los Estados que lo tienen implantado y certificado, sobre posible dificultades que podrían presentarse en los procesos de recertificación por las restricciones debido a la pandemia. En ese sentido, los Estados comentaron lo siguiente:

a) **Brasil:** Fue recertificada en el 2019. El presente año deben tener una auditoría de seguimiento;

b) **Chile:** El proceso de recertificación debe ser llevado adelante en agosto del 2021;

c) **Paraguay:** La auditoría de recertificación debió llevarse a cabo en abril del 2020. La misma ha sido postergada para junio pero están en negociaciones con la entidad certificadora para postergarla para más adelante;

d) **Perú:** El Estado peruano, cuenta con un sistema de calidad del Servicio de Información Aeronáutica ISO 9001:2015, recertificado desde el año 2019 con vigencia hasta el año 2022. Se mantienen las Auditorías internas y externas cada seis meses. Se tiene programada una Auditoría Externa para fines de mayo 2020, la misma que se llevará en forma virtual. El equipo QMS continúa trabajando para cumplir con todos los requisitos de la Norma y la mejora continua;

e) **Panamá:** La Auditoría de recertificación debe ser llevada adelante en noviembre del 2020. Están trabajando con la licitación, y probablemente la posterguen a diciembre del 2020;

f) **Uruguay:** Deben tener una Auditoría de seguimiento en Julio del 2020. No se pudo realizar la Auditoría interna debido a la situación de la pandemia.

4.7 La Secretaría agradeció la información aportada por los Estados.

**Cuestión 5 del
Orden del Día: Seguimiento a los planes de implantación del e-TOD**

5.1 Bajo esta cuestión del Orden del Día, la Reunión analizó las siguiente nota:

- NE/08 - Implantación del TOD (*presentada por la Secretaría*).
- NE/06 - Experiencia de Brasil en la implantación y uso de los datos del e-TOD (*presentada por Brasil*)
NI/02 - Informativa implantación de los datos del terreno y obstáculos (e-TOD) en el Estado Venezolano
- NI/03 - Avances de La República Bolivariana de Venezuela en la Estandarización de la Cartografía Aeronáutica de conformidad con la Normativa OACI
- Presentación de IFAIMA (Iliana Sánchez)
- Presentación de EVERIS (AMDB)

5.2 La Secretaría recordó que la implantación se ha visto muy retrasada en la Región SAM. Al respecto, se ha recordado que el seguimiento realizado en el 2019 no ha reportado avances importantes con relación a las implantaciones.

5.3 **Brasil**, en la NE presentada, así como en la presentación, ha informado sobre los avances de su programa e-TOD, la disponibilidad de los datos eTOD mediante un portal GIS, así como la aplicación del mismo en los diseños de procedimientos, así como para los UAS.

5.4 **Venezuela** informó que cuenta actualmente con un sistema automatizado, interoperable, con base de datos de obstáculos y terrenos capaz de ser exportados en formato AIXM, HTML o Shape File, si así lo requiere el usuario. La información está detallada en la NI/02 presentada por el Estado para informar sobre la implantación del e-TOD.

5.5 **Chile**, asimismo, ha informado que, actualmente, ha levantado obstáculos de 5 aeropuertos y uno está en proceso, pero por la situación de la pandemia, el mismo se vería postergado. Además, están trabajando para disponibilizar los datos mediante un portal que lo están preparando con ESRI, pero este aún no tiene fecha de aplicación.

5.6 **Ecuador**, a su vez, informó que están trabajando para el levantamiento de obstáculos mediante el uso de drones y con la asesoría de expertos de IFAIMA.

5.7 **Perú** informó que, respecto al proyecto e-TOD de Cusco, no se pudo concretar por incumplimiento del proveedor. Se viene conformando un equipo de trabajo DGAC – CORPAC, quienes en esta primera fase realizarán el análisis y la evaluación de la nueva fecha de implantación, lo cual tomará hasta el mes de octubre. Como una segunda fase, se convocará a los explotadores de los aeródromos para la elaboración del plan. Se proyecta contar con el plan para el mes de noviembre y hacer de conocimiento a la OACI..

5.8 **Colombia** informó que esta área la maneja el Grupo de Diseños de Procedimientos. Sin embargo, indicó que está en proceso la compra de software que permita el trabajo de los datos dinámicos, y si todos los procesos se cumplen, podrían tener los datos para diciembre de 2021.

5.9 **Panamá**, a su vez, informó que Tocumen S.A. ha realizado el levantamiento de los obstáculos en los aeropuertos de Tocumen y Panamá Pacific. Estos datos han sido remitidos a la Autoridad

Aeronáutica Civil de Panamá. Con relación a los otros aeropuertos internacionales, no han registrado progresos.

5.10 **Uruguay** informó que están en reuniones con proveedores de datos de e-TOD en bruto (sin procesar). Han establecido grupos de trabajo con las empresas que realizan el trabajo de levantamiento de obstáculos y están en proceso de preparación de una licitación para adquirir un sistema para procesar estos datos.

5.11 **Guyana** informó que respecto a la implementación de e-TOD, están en la etapa inicial. El proceso comenzó cuando uno de sus oficiales asistió al seminario CAR/SAM de la OACI sobre e-TOD en la ciudad de Mexico en 2015. El año pasado (2019), COCESNA impartió capacitación teórica sobre procedimientos de diseño de PANS/OPS y RNAV/RNP a varios oficiales. Actualmente, el proceso de capacitación en el trabajo se está discutiendo con la empresa.

5.12 Los Estados de **Bolivia** y **Paraguay** no han reportado avances.

5.13 Con relación a la presentación de IFAIMA, la misma ha ofrecido un amplio panorama de los procesos de adquisición de los datos de terrenos y obstáculos, los equipos adecuados que deberían utilizarse para cada situación, así como las representaciones digitales de los datos de terrenos y obstáculos. Así mismo, ha incluido en su presentación información detallada de los requerimientos de la OACI para cada área, en relación a los datos de terrenos y obstáculos.

5.14 A su turno, los representantes de la industria realizaron una presentación sobre el *Aerodrome Mapping database*. La presentación contenía los procesos de adquisición de los datos, su procesamiento y su representación en un formato 3D.

Cuestión 6 del Orden del Día: Planes de Contingencia NOTAM, deficiencias AIM y Sistema ICARD

6.1 Bajo esta cuestión del Orden del Día, la Reunión analizó las siguientes notas:

NE/9 –Planes de contingencia NOTAM, deficiencias en el Área AIM y Sistema ICARD (*presentada por la Secretaría*).

NI/06 - Acciones emprendidas por la República Bolivariana de Venezuela para la Resolución de puntos duplicados en el ICARD 5LNC (*presentada por Venezuela*).

6.2 Durante el examen de este asunto, la Reunión analizó la situación de los Planes de Contingencias NOTAM y las resoluciones de los problemas del Sistema ICARD en relación a la Región SAM.

6.3 Con relación a los Planes de Contingencias NOTAM, la Secretaría recordó que el Estado de Venezuela era el que aún estaba con oportunidades de mejoras, y cuyo respaldo sería el Estado de Perú. Al respecto, Venezuela informó que el Proyecto de Acuerdo de Cooperación entre los Estados de Venezuela y Perú había sido aprobado por la Gerencia de Navegación Aérea del INAC. Sin embargo, la Consultoría Jurídica del INAC había objetado que deberían implementarse todos los requerimientos establecidos en la Cláusula 8.1 (internet, teléfono con salida internacional, entre otros) primeramente, para luego proceder a la firma del acuerdo.

6.4 Debido a la dificultad de implementar todos los requerimientos, ha sido retrasada la firma del acuerdo. En estos momentos se está procediendo al cumplimiento de estos requerimientos para luego remitir el Acuerdo a la Consultoría Jurídica del INAC.

6.5 Respecto, al plan de contingencia NOTAM, el Estado peruano cuenta con Plan de contingencia NOF con los Estados de Panamá y Bolivia. El plan de contingencia se ha activado con Panamá, el cual se desarrolló de forma exitosa. Actualmente, se está elaborando la actualización del Plan de Contingencia, incluyendo protocolos de prueba de forma semestral, cuyo cronograma está previsto para las primeras pruebas con Panamá el 15 de noviembre y con Bolivia el 20 de noviembre. Como parte de la implementación y mejora continua, se viene gestionando con el Estado de Venezuela a fin de firmar una carta acuerdo con el Plan de contingencia NOTAM.

6.6 Adicionalmente, Perú informó de cambios en los número telefónicos y correos de la Oficina NOF de Lima. Los cambios están reflejados en el Catálogo de Planes de Contingencias NOTAM de la Región SAM, el cual se presenta como **Apéndice** a esta parte del informe.

6.7 Con relación al ICARD, la Secretaría recordó el plan trazado, en la SAM/AIM/13, lo cual tenía como objetivo resolver los problemas del ICARD en la Región SAM en un 80% para el 2022.

6.8 La Secretaría agradeció a todos los Estados por el esfuerzo que han puesto en el trabajo de resolución de los problemas de códigos duplicados, triplicados, contratastación de códigos contenidos en el AIP versus los que contiene el ICARD, así como las coordenadas de *waypoint* que aparecen en las fronteras de las FIRs y que en algunas ocasiones son diferentes (las coordenadas) en los diferentes AIPs.

6.9 La Secretaría reconoció el inmenso trabajo que vienen realizando para subsanar los inconvenientes y los felicitó por los resultados obtenidos. La Secretaría entiende que el volumen de enmiendas deben ser realizado en forma planificada para no afectar el nivel de seguridad operacional, en forma negativa.

6.10 La Secretaría instó a los Estados a verificar la similitud fonética de los códigos que solicitan en el entorno de 500 NM. Asimismo, les solicitó la no publicación de procedimientos y otras informaciones que impliquen nuevos códigos, antes de que la Secretaría los valide en la base de datos del ICARD.

6.11 El Estado de Brasil viene realizando un gran número de enmiendas con la finalidad de disminuir los inconvenientes que se presentan en relación a los códigos duplicados, triplicados y los que no aparecen en el ICARD, pero que están actualmente en uso en el Estado en mención.

6.12 El Estado de Venezuela remitió la NI/06 detallando todo lo actuado por el Estado de Venezuela en relación al sistema ICARD. En dicha NI el Estado venezolano requiere dos grandes soluciones de parte de los administradores ICARD, ítems 2.7 y 2.8.

6.13 El Estado peruano tiene identificado 16 puntos duplicados ICARD en las Rutas ATS, de las cuales 5 puntos corresponden al TMA de Iquitos que están siendo actualizados y serán publicadas en suplemento AIRAC en noviembre del 2020.

6.14 Finalmente, otros Estados han solicitado la atención de algunos casos en específico. La Secretaría solicitó la remisión de los casos, vía correo electrónico, para buscar las soluciones respectivas.

APÉNDICE / APPENDIX

Catálogo de los Planes de Contingencia NOTAM de la Región SAM
Catalogue of NOTAM Contingency Plans in the SAM Region

Fecha: 02 de junio de 2020
Date: 02 June 2020

Estado/ State	Estado de respaldo/ Backup State	Situación / Status		Punto de Contacto/ Contact Point	Descripción general de facilidades y servicios que garantizan la continuidad / General description of facilities and services available which ensure continuity	Banco NOTAM NOTAM Bank
		Borrador/ Draft	Final			
1	2	3	4	5	6	7
Argentina	Uruguay		X	NOF Ezeiza Tel: 541 4480 2294 Fax: 541 4480 2260 Email: nofezeiza@anac.gob.ar NOF Montevideo Tel: 5982 6040067 Email: ais@adinet.com.uy	AFS, Tel/Fax, REDDIG, Internet	AMHS
Bolivia	Perú		X	NOF La Paz Tel: 5912 2316686 Email : ais@asana.bo NOF Lima Tel: +511 2301419 +511 2301416 +51 978471875 Email: nofperu@corpac.gob.pe aislima@corpac.gob.pe aislimaperu@gmail.com	AFS, Tel, REDDIG, Internet	
Brasil/Brazil				NOF Brasil Tel: 5521 21016976 Email: nofbrazil@decea.gov.br	Tel, Internet	CRONOS y SISNOTAM

Estado/ State	Estado de respaldo/ Backup State	Situación / Status		Punto de Contacto/ Contact Point	Descripción general de facilidades y servicios que garantizan la continuidad / General description of facilities and services available which ensure continuity	Banco NOTAM NOTAM Bank
		Borrador/ Draft	Final			
1	2	3	4	5	6	7
Chile	Ecuador		X	NOF Chile Tel: 562 28364033 Email: nofchile@dgac.gob.cl NOF Guayaquil Tel: 5934 2285661 – 5934 2282017 Email: nof_ecuador@dgac.gob.ec	AFS, Tel/Fax, REDDIG, Internet	IAT-WIN
Colombia				NOF Bogotá Tel: 571 2962991 Email: ais@aerocivil.gov.co ; solicitudes.notam@aerocivil.gov.co		Actual Banco Web / Current Web Bank AMHS
Ecuador	Chile		X	NOF Guayaquil Tel: 5934 2924940 Email: nof_ecuador@aviacioncivil.gob.ec NOF Chile Tel: 562 28364033 Email: nofchile@dgac.gob.cl	AFS, Tel/Fax, REDDIG, Internet	IAT-WIN
Guyana	Suriname		X	NOF Guyana Telefax: 592 2612279 Tel: 592 2612269 AFS: SYCJYNYX Cable: TIMAIRPORT GUYANA Email: aisguyana@gcaa-gy.org NOF Suriname Tel: 597 0325103 Email: ais.sur@hotmail.com ais@cadsur.sr	AFS, Tel/Fax, REDDIG, Internet	AMHS

Estado/ State	Estado de respaldo/ Backup State	Situación / Status		Punto de Contacto/ Contact Point	Descripción general de facilidades y servicios que garantizan la continuidad / General description of facilities and services available which ensure continuity	Banco NOTAM NOTAM Bank
		Borrador/ Draft	Final			
1	2	3	4	5	6	7
Guyana Francesa/ French Guiana						
Panamá	Perú		X	NOF Panamá Tel: 2382 2316 Email: ais@acronautica.gob.pa NOF Lima : +511 2301419 +511 2301416 +51 978471875 Email: nofperu@corpac.gob.pe aislima@corpac.gob.pe aislimaperu@gmail.com	AFS, Tel/Fax, REDDIG, Internet	AMHS AMHS
Paraguay	Chile		X	NOF Asunción Tel: 59521 645952 Email: aisnof_ad@dinac.gov.py NOF Chile Tel: 562 28364033 Email: nofchile@dgac.gob.cl	AFS, Tel/Fax, REDDIG, Internet AFS, Tel/Fax, REDDIG, Internet	AMHS IAT-WIN

Estado/ State	Estado de respaldo/ Backup State	Situación / Status		Punto de Contacto/ Contact Point	Descripción general de facilidades y servicios que garantizan la continuidad / General description of facilities and services available which ensure continuity	Banco NOTAM NOTAM Bank
		Borrador/ Draft	Final			
1	2	3	4	5	6	7
Perú	Bolivia		X	<p>NOF Lima Tel: : +511 2301419 +511 2301416 +51 978471875 Email: jcaranza@corpac.gob.pe nofperu@corpac.gob.pe aislima@corpac.gob.pe aislimaperu@gmail.com</p> <p>NOF La Paz Tel: 5912 2316686 Email: ais@aasana.bo</p>		AMHS
Suriname	Guyana		X	<p>NOF Suriname Tel: 597 0325103 Email: ais.sur@hotmail.com ais@cadsur.sr</p> <p>NOF Guyana Telefax: 592 2612279 Tel: 592 2612269 AFS: SYCJYNYX Cable: TIMAIRPORT GUYANA Email: aisguyana@gcaa-gy.org</p>	AFS, Tel/Fax, REDDIG, Internet	AMHS
Uruguay	Argentina		X	<p>NOF Montevideo Tel: 5982 6040067 Email: ais@adinet.com.uy</p> <p>NOF Ezeiza Tel 5414 480 2294 Fax 5414 480 2260 Email: nofezeiza@anac.gob.ar</p>	AFS, Tel/Fax, REDDIG, Internet	AMHS

Estado/ State	Estado de respaldo/ Backup State	Situación / Status		Punto de Contacto/ Contact Point	Descripción general de facilidades y servicios que garantizan la continuidad / General description of facilities and services available which ensure continuity	Banco NOTAM NOTAM Bank
		Borrador/ Draft	Final			
1	2	3	4	5	6	7
Venezuela	Perú	X		NOF Lima Tel: : +511 2301419 +511 2301416 +51 978471875 Email: nofperu@corpac.gob.pe aislima@corpac.gob.pe aislimaperu@gmail.com		

Nota/Note:

Columna 1: Indicar Estado, Territorio u Organismo Internacional / *Indicate State, Territory or International Organization.*

Columna 2: Indicar Estado, Territorio u Organismo Internacional con quien debe coordinarse el Plan de Contingencia del Estado citado en la Columna 1 / *Indicate State, Territory or International Organization with whom the Contingency Plan of the State mentioned in Column 1 should be coordinated.*

Columna 3: Marcar con X en el caso que el Plan de Contingencia se encuentre en proceso para su armonización con el Estado en cuestión / *Mark with an X in case the Contingency Plan is in process for its harmonization with the referred State.*

Columna 4: Marcar con X en el caso que el Plan de Contingencia se encuentre armonizado con el Estado en cuestión / *Mark with an X in case the Contingency Plan is in process for its harmonization with the referred State.*

Columna 5: Indicar cargo del Punto de Contacto y medio de comunicación a utilizar en caso de ser necesario / *Indicate position of the Point of Contact and communications means to be used, if necessary.*

Columna 6: Indicar cuáles son, en general, las facilidades y los servicios disponibles mientras el Plan de Contingencia se encuentra activado / *Indicate which are, in general, the facilities available services while the Contingency Plan is activated.*

Columna 7: Banco NOTAM / *NOTAM Bank.*

**Cuestión 7 del
Orden del Día: Otros Asuntos**

7.1 Bajo esta cuestión del Orden del Día, la Reunión analizó las siguientes notas:

- NE/10 - Armonización de los documentos aplicados a los Servicios de Información Aeronáutica (presentada por Argentina).
- NI/07 - Medidas tomadas ante el COVID-19 – Plan de Contingencia en el Estado venezolano
- NI/08 – Disposiciones Especiales por el estado de emergencias COVID-19 tomadas por el Estado de Chile
- NI/09- Acciones realizadas en el Marco de la Pandemia del COVID-19 en el espacio aéreo argentino.
NI/10 - Plan de contingencia del Estado Peruano sobre la actuación del AIM frente a la Contingencia del COVID-19
- NI/11 – Información General de Plan de Contingencia de Navegación Aérea en el Estado de Ecuador
- Presentación Drones: AIM y Services (EVERIS)
- Presentación: Capacitación en AIM (GroupEAD)

7.2 La Reunión, en este asunto, analizó las acciones tomadas por los Estados, en el área del AIM, por la contingencia de la pandemia del COVID-19. En ese sentido, siete Estados han presentado notas informativas en relación a las acciones implementadas.

7.3 Los delegados de los Estados han coincidido que debemos tomar lecciones aprendidas de esta situación. El Estado de Perú propuso el diseño y preparación de un Plan de Contingencias por pandemias o epidemias, para el área AIM, en caso de que la situación se repita en los siguientes años.

7.4 Los Estados apoyaron esta propuesta y decidieron conformar un grupo de trabajo para la preparación del Plan de Contingencias. El Grupo de trabajo quedó conformado por:

- a) Argentina: Verónica Villarruel, Silvia García y Joaquin Fagone
- b) Bolivia: Mirjan Michelle Mora
- c) Brasil- Claudius Sany Soares Cardoso
- d) Chile: Pablo Pérez y Nelson Aravena
- e) Colombia: Pedro Alvarez
- f) Paraguay: Antonio Insfrán y Lidia Cáceres
- g) Panamá: Dalys Rodríguez
- h) Perú: Sara Siles y Walter Peceros
- i) Uruguay: Graciela Monzillo
- j) IFAIMA: Iliana Sánchez y Luis Fernando Cruz

7.5 Con relación a la presentación de Everis, la misma exhibió todas las aplicaciones y servicios del AIS para drones.

7.6 En la presentación sobre Capacitación para el AIM, el representante de GroupEAD realizó una amplia exposición sobre los retos de entrenamientos y capacitación para la implementación del AIM. Se hizo hincapié en las metodologías de enseñanzas y los requerimientos de formación ante la adquisición de nuevas tecnologías a ser utilizadas en la gestión de información aeronáutica.

7.7 La Reunión instó a los Estados, en relación a la instrucción local, a que brinden cursos de actualizaciones cada dos años (uno aplicado a los datos estáticos y el otro a los datos dinámicos). Esta sugerencia se fundamenta en la necesidad de afianzar los conceptos AIS/AIM en los colegas y también el poder generar una habilidad y capacidad específica en la búsqueda de datos AIS dentro de los sistemas operativos *on line* que para todas las generaciones es fundamental, en pos del SWIM, la meta a alcanzar.