



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

DGAC/CAP/98 — NE/06  
23/02/15

**98ª Reunión de Directores Generales de Aeronáutica Civil de Centroamérica y Panamá  
(DGAC/CAP/98)**

Ciudad de México, México, 2 al 4 de marzo de 2015

**Cuestión 4 del  
Orden del Día:**

**Asuntos de Navegación Aérea**

**4.2 Seguimiento a la implementación de la navegación aérea bajo el Plan Regional NAM/CAR de Implementación de Navegación Aérea Basado en la Performance (RPBANIP) y la Metodología de Mejoras por Bloques del Sistema de Aviación (ASBU)**

**4.2.2 Resultados y Avances del Grupo de Trabajo sobre Implementación de Navegación Aérea para las Regiones NAM/CAR (ANI/WG)**

**IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA CALIDAD (QMS) DE LA GESTIÓN DE LA INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIM)**

(Presentada por la Secretaria)

<b>RESUMEN EJECUTIVO</b>	
El objetivo de esta Nota es presentar a la reunión la necesidad de supervisión del rendimiento relacionada con la implementación de la AIM, en particular los objetivos AIM de la Declaración de Puerto España y del RPBANIP así como de los Cuadros de mando regionales ( <i>Dashboards</i> ) y la metodología Mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU). El documento presenta los avances del proyecto G2 del GREPECAS sobre la implementación del QMS y menciona cómo evaluar los progresos en el contexto de la transición a la AIM.	
<b>Acción:</b>	La acción de la reunión es en el apartado 3 de esta Nota.
<b>Objetivos Estratégicos:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea</li></ul>
<b>Referencias:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Anexo 15</li><li>• Doc 9839 de la OACI</li><li>• Declaración de Puerto España</li><li>• Plan regional NAM/CAR de implementación de navegación aérea basado en la performance (RPBANIP) ver 3</li></ul>

## 1. Introducción

1.1 Las estrategias de mejora operacional se reflejan como Objetivos de Performance Regionales (RPO) en el RPBANIP NAM/CAR. Los RPO mantienen un enfoque sistémico de implementación dinámica a corto y mediano plazos, identificando mejoras operacionales en los Servicios de navegación aérea (ANS). En particular en el área AIM la implementación del Sistema de Gestión de la Calidad (QMS) debería considerarse como crítica para lograr las mejoras operacionales acordadas en los ANS.

1.2 Es también la base fundamental para la transición del AIS a la AIM en cuanto al desarrollo de todos los procesos de información y datos que deben estar documentados y orientados en un ambiente totalmente digital y electrónico, que sólo se logrará con la implantación del QMS en la AIM en los Estados de Centroamérica.

1.2 Ya la mayoría de los Estados y Organizaciones Internacionales en Centroamérica han implementado o iniciado el proceso de implementación del QMS. Los que ya han implementado en un 100% son: Costa Rica, México, Nicaragua, y COCESNA, y los que están en proceso de implementación son: CEPA (El Salvador), Honduras y Panamá. Por otra parte, Belice y Guatemala requieren presentar sus Planes de Acción para la Implementación del QMS en cuanto estén disponibles, vigilando los acuerdos regionales y compromisos firmados por las Autoridades Aeronáuticas de los Estados. Ver la siguiente tabla:

Estado	% de Implantación	% Avance en 2014 hasta la fecha	Fecha tentativa de Implantación
BLZ	0	0 (por actualizar)	Diciembre 2016
CRI	100	--	Implementado
SLV (CEPA)	25	0 (por actualizar)	Diciembre 2016
GTM	0	0 (por actualizar)	Diciembre 2016
HND	20	20 (por actualizar)	Diciembre 2016
MEX	100	--	Implementado
NIC	100	--	Implementado
PAN	50	10 (por actualizar)	Agosto 2015

*Nota: La información de la tabla fue actualizada por última vez en 2014, para la Reunión GREPECAS/17, ver Acción Sugerida, inciso b)*

1.3 Actualmente, está en proceso una encuesta iniciada por el Coordinador del Proyecto G2 del GREPECAS, el Sr. Enrique Echarri de Cuba, para determinar el grado de avance que se tiene en la implementación del QMS en la región CAR. Dicha encuesta será realizada durante marzo de 2015. Con los resultados de esta encuesta se determinarán más acciones específicas de apoyo a los Estados que manifiesten algún problema para desarrollar e implementar dicho sistema.

## 2. Desarrollo

2.1 La Norma del Anexo 15 aplicable a partir del 6 de noviembre de 1997 dispone que el sistema de gestión de la calidad de los AIS (ahora AIM) deberán garantizar a la comunidad de usuarios la información y datos aeronáuticos (en particular en formatos digitales y electrónicos) que satisfagan los requisitos de calidad en términos de precisión, resolución e integridad para su validez y confianza en cada etapa de producción o procesos de actualización de datos e información. El QMS también deberá garantizar el período de aplicación de la información y datos, así como las fechas de distribución requeridas por los usuarios de acuerdo con el sistema de Reglamentación y control de información aeronáutica (AIRAC).

2.2 Para los Estados que no han podido completar a tiempo el requisito de la OACI de la implementación del QMS en la AIM, se les recuerda que esa falta de cumplimiento podría conllevar importantes consecuencias para los servicios y productos AIM, afectando principalmente a la Gestión del Tráfico Aéreo (ATM). Por lo consiguiente, se recomiendan las siguientes acciones:

- a) se requiere que los Estados mantengan informada a la Oficina Regional NACC de la OACI de la capacidad de cumplir con las Normas y métodos recomendados (SARPS) QMS en la AIM del Anexo 15 de la OACI, en conformidad con los acuerdos regionales de navegación aérea como la Declaración de Puerto España; y
- b) buscar el apoyo en el respectivo Ministerio para completar el requisito obligatorio del Anexo 15 e informar a la OACI lo más pronto posible de los avances en el proceso de implementación

2.3 De acuerdo a la Hoja de ruta de la OACI para la transición del AIS a la AIM, dicha transición ha sido identificada como uno de los principales pasos del QMS (P-17) de la Fase 1. Esto se ha incluido en el Informe mundial de navegación aérea de la OACI.

2.4 Esta Nota pretende alentar a los Estados que aún no lo han hecho a desarrollar las acciones necesarias para la presentación de informes sobre los progresos realizados en la implementación del QMS AIM en el contexto de la transición del AIS a la AIM, basado en la hoja de ruta de la OACI correspondiente, así como sobre los compromisos firmados por los representantes de los Estados en diferentes foros internacionales incluyendo el mismo Convenio sobre la Aviación Civil Internacional (Doc 7300).

### **3. Conclusión**

3.1 En la Región CAR el avance proyectado en la implementación del QMS está de acuerdo con lo propuesto y aceptado en la Declaración de Puerto España por los Directores de Aviación Civil de las Regiones NAM CAR, con una fecha límite del 31 de diciembre de 2016.

3.2 En la Región CAR, el avance de los Proyectos de implementación está monitoreado de acuerdo con el Proyecto G2 citado anteriormente, y su retraso impacta negativamente, en especial, a los desarrollos y proyectos ATM como la implantación de la Navegación basada en la performance (PBN) debido a la extensión de los plazos asociados a la metodología ASBU para el intercambio de la información aeronáutica de alta calidad requeridos por el SWIM.

### **4. Acción sugerida:**

4.1 Se invita a los Estados de Centroamérica a:

- a) tomar nota de la información de esa Nota de Estudio;
- b) actualizar la información sobre la implementación del QMS en sus respectivas administraciones que aparece en la tabla que figura del párrafo 1.2, indicando la fecha para la implementación completa del QMS en la AIM
- c) tomar las acciones requeridas para la implementación del QMS en la AIM y, de ser posible, se recomienda su Certificación.