



OACI

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

NOTA DE INFORMACIÓN

AIM/TF/08 — NI/04
30/06/25

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).

Ciudad de México, México 8 al 11 de julio de 2025

**Cuestión 5 del
Orden del Día:**

Futuro de AIM: resultados, conclusiones y recomendaciones del Evento Mundial IFAIMA 2025

MEJORAR LA IMPLEMENTACIÓN DE AIM MEDIANTE LA ARMONIZACIÓN REGIONAL, LA PARTICIPACIÓN DE LOS ORIGINADORES DE DATOS Y LA CERTIFICACIÓN DE COMPETENCIAS

(Presentada por la Relatora del AIM/TF)

RESUMEN EJECUTIVO

Este documento informativo resume los puntos clave presentados por el relator del Grupo de Trabajo AIM de la OACI NACC en el IFAIMA Global AIM 2025 en Abuja. Se detalla: 1) el progreso y los desafíos de la implementación regional de AIM en las regiones NAM/CAR; 2) el papel crucial de los originadores de datos para garantizar la integridad de los datos; y 3) la necesidad de una certificación estandarizada de competencias para el personal de AIM.

Hace énfasis en herramientas regionales como el Panel de Seguimiento de AIM, la importancia del reconocimiento legal de los DO y propone un marco práctico de certificación, instando al reconocimiento de AIM a nivel de la OACI como una profesión operativa comparable a la de los Controladores de Tráfico Aéreo (ATC) y los despachadores de vuelo.

*Objetivos
Estratégicos:*

- Seguridad Operacional
- Capacidad y eficiencia de la navegación aérea
- Seguridad de la aviación y facilitación
- Desarrollo económico del transporte aéreo

Referencias:

- Anexo 15 de la OACI, PANS-AIM, Doc 8126
- GANP 7.ª edición, ASBU, GREPECAS/20
- IFAIMA AIM Global 2025 – Presentación por la Relatora AIM/TF

1. Introducción

1.1 Este documento informativo resume los temas clave presentados por el Relator del Grupo de Trabajo AIM durante IFAIMA Global AIM 2025 en Abuja, Nigeria, sobre la base de tres presentaciones:

- Desarrollos y desafíos regionales de AIM (perspectiva de la OACI NACC)
- Funciones y responsabilidades de los originadores de datos
- Mejorar la competencia y la certificación en AIM

2. Las Presentaciones realizadas en el IFAIMA Global AIM

2.1. Desarrollos y desafíos regionales

2.1.1. Las Regiones NAM/CAR de la OACI continúan avanzando en las actividades de transición de AIM alineadas con el marco de Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) y Mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU). Sin embargo, persisten desafíos comunes:

- Brechas de infraestructura digital
- Legislaciones nacionales incoherentes
- Falta de personal dedicado y capacitado de AIM
- Financiación limitada y acceso desigual a las oportunidades de formación

2.1.2. Se destacó que el Plan de Acción del Fondo Fiduciario de la AIM y el sitio web de seguimiento de la ejecución de la AIM eran instrumentos regionales esenciales para la armonización, ya que proporcionaban un marco práctico para el seguimiento de los progresos realizados por Estado.

2.2. Funciones y responsabilidades de los Originadores de Datos

2.2.1. Los originadores de datos (OD) desempeñan un papel fundamental en la cadena de datos aeronáuticos. La OACI está promoviendo la colaboración proactiva entre las organizaciones de donaciones y la AIM para mejorar la calidad, la puntualidad y la coordinación de la presentación de datos.

2.2.2. En la presentación se hizo énfasis en:

- Los deberes reglamentarios de las DO según el Anexo 15 y el Doc 8126
- Categorías de datos clave que los DO deben controlar (por ejemplo, espacio aéreo, obstáculos, ayudas a la navegación, datos de pista)
- La importancia de tener los datos firmados, verificados y entregados a través de los canales autorizados

2.2.3. Se recordó a los Estados miembros la importancia de la formación formal, la sensibilización y la legislación nacional que reconozca las responsabilidades de la OD en el contexto de la AIM.

2.3. Mejora de la competencia y la certificación: hablemos de competencia real

2.3.1. La competencia en AIM es más que saber emitir un aviso a los aviadores (NOTAM). Indica y fusiona:

- Conocimientos: Normas, procedimientos y sistemas
- Habilidades: Precisión, codificación, validación, herramientas digitales
- Lenguaje/Idioma: Dominio del inglés conforme a la OACI

2.3.2. Se propuso un marco estructurado "C + H + L" (Conocimiento + Habilidades + Lenguaje), que incluye ejemplos reales de productos como:

- Publicación de información aeronáutica (AIP) y Suplementos
- NOTAM
- Cartas aeronáuticas
- Conjuntos de datos digitales
- Mapeo de Aeródromos
- Procedimientos de Vuelo por Instrumentos

2.3.3. Las brechas actuales en la competencia y certificación de AIM surgen de la ausencia de marcos de referencia estandarizados. Muchos profesionales de AIM operan sin una evaluación formal.

2.3.4. Cómo podría ser la certificación AIM

Se introdujo un modelo de certificación práctico y escalonado:

- Tipo 1: ARO (Oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo)
- Tipo 2: ON (Oficina internacional de NOTAM)
- Tipo 3: Especialista de AIS (servicio de información aeronáutica)
- Tipo 4: Oficial de AIM Integrado

2.3.5. La estructura de certificación incluiría:

- Nombre completo, autoridad emisora, cargo, especialidad
- Período de validez (por ejemplo, 3 años)
- Áreas de competencia cubiertas (datos AIM, sistemas digitales, inglés operativo, control de calidad)
- Renovación basada en formación de actualización, controles lingüísticos, revisiones médicas y validación de OJT

2.3.6. Este documento informativo aboga en nombre de IFAMA Global por el reconocimiento a nivel de la OACI de las licencias AIM, comparable a las funciones de ATC o despachador de vuelo, reconociendo la contribución operativa de AIM a la seguridad, la eficiencia y la coordinación.

3. Conclusión

3.1. Estas tres presentaciones convergen en un solo mensaje: AIM no es apoyo, es operativo.

3.2. El OACI NACC AIM TF sigue promoviendo:

- Armonización
- Rendición de cuentas de las organizaciones de propiedad intelectual
- Profesionalización del personal de AIM

3.3. La certificación no tiene que ver con el reconocimiento, sino con la responsabilidad, la confianza y la seguridad de la aviación