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

OACI

NOTA DE ESTUDIO

NACC/WG/09 — NE/25
24/09/24

Novena Reunión del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG/09)
Ciudad de México, México, 30 de septiembre al 4 de octubre de 2024

Cuestión 4 del Orden del Día: **Seguimiento al plan de trabajo 2023-2024 del NACC/WG**

CUMPLIMIENTO DE LOS SARPS OACI Y ADOPCIÓN DE LAS MEJORES PRÁCTICAS INTERNACIONALES EN MATERIA AIM

(Presentada por IATA)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta Nota de Estudio presenta la necesidad de cumplir con los SARPS de la OACI y las mejores prácticas internacionales relacionadas con la Gestión de la Información Aeronáutica, como requisito esencial para la Seguridad y Eficiencia de la Navegación Aérea en las Regiones CAR/SAM.

Acción:	Las acciones sugeridas se presentan en la Sección 3.
Objetivos Estratégicos:	• Seguridad Operacional • Capacidad y eficiencia de la navegación aérea • Protección del medio ambiente
Referencias:	• Anexo 15 – Servicios de Información Aeronáutica • DOC 10066 – Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea – Gestión de la Información Aeronáutica (PANS/AIM) • DOC 8126 - Manual de Servicios de Información Aeronáutica • Plan Mundial de Navegación Aérea – GANP- ICAO

1. Introducción

1.1 De acuerdo con el Doc. 8126 de la OACI, “el continuo crecimiento de la aviación ha aumentado las demandas de capacidad del espacio aéreo y la eficiencia en la prestación de servicios, lo que pone de relieve la necesidad de una mayor equidad en el acceso al espacio aéreo, un mejor acceso a información oportuna y significativa para el apoyo a las decisiones y una mayor autonomía en la toma de decisiones. Un paso importante hacia este objetivo y hacia un sistema de gestión del tránsito aéreo (ATM) global integrado y con capacidad de respuesta se basa en la migración de los servicios de información aeronáutica (AIS) basados en papel y centrados en productos a la gestión de la información aeronáutica (AIM) digital y centrada en datos”.

1.2 Teniendo en cuenta la necesidad de información oportuna y significativa, tres problemas actuales en las Regiones CAR/SAM deben tomarse en consideración como un aspecto esencial para la provisión de servicios AIM: Falta de publicación de NOTAMs iniciadores para los Suplementos AIP, ausencia de la versión en inglés del AIP y disponibilidad de productos de información aeronáutica digital.

2. Análisis

2.1 Falta de publicación de NOTAMs iniciadores para los Suplementos AIP

2.1.1 Como no es factible para las aerolíneas verificar cada una de las Publicaciones Aeronáuticas (AIP, AIP SUP, AIC, etc.) para cada uno de los más de cien mil vuelos comerciales que se realizan diariamente, las aerolíneas basan sus operaciones en sistemas automatizados que dependen del pleno cumplimiento por parte de los Estados de las SARPS, PANS y Material Guía de la OACI.

2.1.2 Los NOTAM iniciadores para los Suplementos AIP, por ejemplo, contienen información esencial para alimentar los mencionados sistemas automatizados, que se basan en información NOTAM, teniendo en cuenta que los suplementos AIP normalmente están “escondidos” en la página web de los ANSP o en formato papel. En algunos casos, estos suplementos AIP no siguen el ciclo AIRAC, lo que es aún peor para la planificación de vuelos y puede ser un aspecto importante que comprometa la seguridad operacional y la eficiencia de la navegación aérea.

2.1.3 La campaña de la OACI para reducir los NOTAM “antiguos” (aquellos con una duración superior a tres meses, pero inferior a un año) y los NOTAM “muy antiguos” (con una duración superior a un año) en el sistema no se podría utilizar para incumplir las SARPS de la OACI, ya que son esenciales para la seguridad operacional y la eficiencia de la navegación aérea. La sustitución de los NOTAM “antiguos” y muy antiguos por suplementos a la AIP, en caso de cambios temporales en la información contenida en la AIP, se basa en las SARPS de la OACI y es una forma de reducir los NOTAM en el sistema. Sin embargo, el NOTAM iniciador debe publicarse también de conformidad con el Anexo 15 de la OACI, los PANS-AIM y el Doc. 8126 de la OACI. La información principal de la documentación de la OACI se adjunta como **Apéndice A** a esta nota de estudio.

2.1.4 Es importante señalar que el punto 6.7 del Doc. 8126 de la OACI contiene un amplio material de orientación sobre la publicación de NOTAM de activación.

2.2 Ausencia de la versión en inglés del AIP

2.2.1 Otro problema importante que lleva a la falta de información operacional esencial para las aerolíneas y los pilotos es la falta de una versión en inglés de la información aeronáutica, principalmente del AIP, en algunos Estados. Si bien, como se mencionó en el punto 2.1., las aerolíneas y los pilotos no suelen realizar consultas directas a las AIP, Suplementos AIP y AIC, la ausencia de información aeronáutica en inglés dificulta que los proveedores de servicios de planificación de vuelos inserten información relevante en sistemas y productos automatizados, como los Airport Briefings.

2.2.2 Los Airport Briefings proporcionados por los proveedores de servicios de planificación de vuelos son una información esencial para los pilotos, quienes generalmente operan pocas veces al año en un aeropuerto específico. Es habitual que en algunos aeropuertos con operaciones complejas en la Región el Airport Briefing no esté disponible debido a la falta de la versión en inglés del AIP y de la información aeronáutica correlacionada.

2.2.3 En situaciones críticas o al iniciar una operación en un Estado o aeropuerto específico, el sector de planificación de una línea aérea utiliza la información aeronáutica disponible en inglés. Una vez más, la falta de información en inglés daría lugar a una planificación deficiente y, en consecuencia, podría resultar en peligros innecesarios para la navegación aérea.

2.2.4 Es importante señalar que la versión en inglés de los productos de información aeronáutica destinados a la distribución internacional es una norma del Anexo 15 (punto 1.3.1). Además, la necesidad de publicar productos en versión en inglés también se establece en el DOC 10066 (PANS-AIM) y en el DOC 8126. Las referencias de la documentación de la OACI se adjuntan como **Apéndice B**.

2.3 Disponibilidad de productos de información aeronáutica digital

2.3.1 Como se menciona en el punto 1.1 y con base en el Doc. 8126, un paso importante hacia un sistema de gestión del tránsito aéreo (ATM) global, integrado y con capacidad de respuesta, se basa en la migración de los servicios de información aeronáutica (AIS) basados en papel y centrados en productos a la gestión de la información aeronáutica (AIM) digital y centrada en datos". La disponibilidad de los productos de información aeronáutica en formato digital y de forma gratuita es la base de una navegación aérea segura y eficiente en las Regiones CAR/SAM.

2.3.2 La necesidad de una suscripción para productos de información aeronáutica en papel o incluso digitales no es compatible con la navegación aérea del siglo XXI, que hoy en día se basa en sistemas automatizados e información en línea. Los costos para poner a disposición productos de información aeronáutica digitales basadas en la web ya están cubiertos o podrían estar cubiertos en los cargos de navegación aérea.

2.3.3 La existencia de productos de información aeronáutica digital basados en la web no sólo es esencial para todos los usuarios del espacio aéreo, incluidas las aerolíneas, sino también para los proveedores de información aeronáutica, que pueden incorporar de manera más eficiente la información aeronáutica a sus sistemas automatizados, bases de datos de navegación de aeronaves y cartas aeronáuticas. La información digital es la base para garantizar la seguridad operacional de la navegación aérea y reducir el tiempo necesario entre la publicación por parte del Estado y la disponibilidad real de la información para las aerolíneas.

3. Acciones sugeridas

3.1 Se invita a la Reunión a:

a) tomar nota de la información presentada en esta Nota de Estudio;

b) instar a los Estados a cumplir con las SARPS, PANS y Material de Orientación de la OACI relacionados con los NOTAM iniciador y la versión en inglés de los productos de Información Aeronáutica; e

c) instar a los Estados a poner a disposición productos de Información Aeronáutica digitales basados en la web, sin necesidad de suscripción o pago.

— — — — — — — — — — —

Apéndice A
REFERENCIAS OACI PARA NOTAM INICIADOR

Anexo 15

6.3.2.1 Cuando se publique una Enmienda AIP o un Suplemento AIP de conformidad con los procedimientos AIRAC, se iniciará un NOTAM "iniciador".

Nota. — En los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión de la información aeronáutica (PANS-AIM, Doc. 10066) figuran especificaciones detalladas acerca de los NOTAM iniciadores.

6.3.2.2 Se iniciará un NOTAM y se expedirá prontamente cuando la información que se tenga que distribuir sea de carácter temporal y de corta duración o cuando se introduzcan con poco tiempo de preaviso cambios permanentes, o temporales de larga duración, que sean de importancia para las operaciones, salvo cuando el texto sea extenso o contenga gráficos.

PANS AIM – DOC 10066

6.1.4.7 Cuando se publique una Enmienda AIP o un Suplemento AIP de conformidad con los procedimientos AIRAC, se iniciará un NOTAM denominado "iniciador" dando una breve descripción del contenido, la fecha y hora de entrada en vigor y el número de referencia de la enmienda o suplemento.

6.1.4.7.1 El NOTAM iniciador tendrá la misma fecha y hora de entrada en vigor que la enmienda o suplemento y deberá mantenerse válido en el boletín de información previo al vuelo por un período de 14 días.

6.1.4.7.2 En el caso de los Suplementos AIP, el NOTAM "iniciador" se mantendrá válido por un período de 14 días.

6.1.4.7.3 En el caso de un Suplementos AIP con validez de menos de 14 días, el NOTAM "iniciador" se mantendrá válido por el período de validez completo del Suplemento AIP.

6.1.4.7.4 En el caso de un Suplementos AIP con validez de 14 días o más, el NOTAM "iniciador" se mantendrá válido por 14 días, como mínimo.

Nota. — En el Doc. 8126, figuran los textos de orientación relativos a la iniciación de los NOTAM en los que se anuncia la existencia de Enmiendas AIP o Suplementos AIP de conformidad con los procedimientos AIRAC ("NOTAM iniciador").

DOC 8126 - OACI

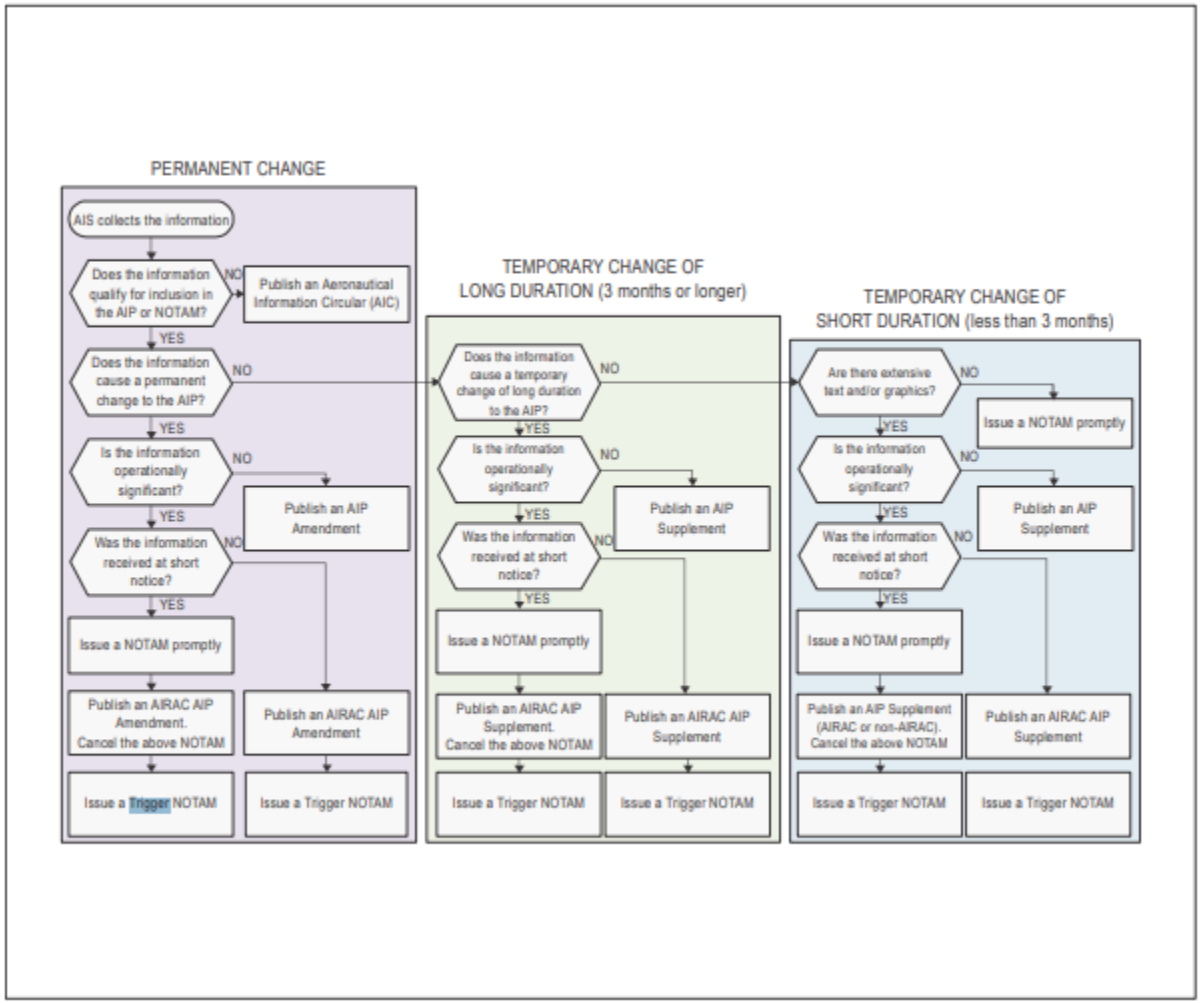
6.7 NOTAM INICIADOR

6.7.1 Origen y uso de NOTAM Iniciador

6.7.1.1 Cuando se publica una Enmienda o un Suplemento de la AIP de conformidad con los procedimientos AIRAC, se debe generar y promulgar un NOTAM iniciador. La intención de un NOTAM iniciador es servir como recordatorio en el boletín de información previa al vuelo (PIB) de que están

entrando en vigor cambios permanentes o temporales operacionalmente significativos en la AIP, asegurando así que los usuarios estén al tanto de los cambios que pueden afectar sus vuelos. También sirve como recordatorio a los funcionarios AIS responsables de actualizar la AIP para que inserten una nueva Enmienda o Suplemento AIP AIRAC en el AIP afectado en la fecha de entrada en vigor.

6.7.1.2 Un NOTAM iniciador contiene una breve descripción del contenido de la Enmienda o suplemento de la AIP AIRAC, la fecha y hora de entrada en vigor y el número de referencia de la Enmienda o suplemento AIP AIRAC. Un NOTAM iniciador debe emitirse al menos 28 días antes de la fecha de entrada en vigor, preferiblemente en la fecha de publicación, y debe entrar en vigor en la misma fecha de entrada en vigor que la Enmienda o suplemento AIRAC AIP. Sigue siendo válido durante un período de 14 días.



ICAO Doc. 8126 - Figura III-3-1. Manejo de actualizaciones permanentes y temporales de información

— — — — — — — — — — —

Apéndice B

Versión en inglés de los Productos de Información Aeronáutica – Referencias de la documentación OACI

Anexo 15

1.3 Especificaciones varias
1.3.1 Los productos de información aeronáutica para distribución internacional contendrán la versión inglesa de las partes que se expresen en lenguaje claro.

PANS AIM – DOC 10066

2.4.1 Idioma

El AIP, incluidas sus modificaciones y suplementos, debe publicarse en idioma inglés. Se debe tener en cuenta a aquellos usuarios que no están muy familiarizados con el idioma para facilitar la comprensión y evitar posibles interpretaciones erróneas de la información. Se reconoce que también puede ser necesario publicar el AIP en uno o más idiomas locales, en cuyo caso puede resultar más económico producir una edición bilingüe o multilingüe en lugar de una edición separada para cada idioma. De este modo, se ofrece a los usuarios la posibilidad de comparar idiomas, lo que puede ayudar a la interpretación del texto. Esto es particularmente cierto cuando el Estado productor no es de habla inglesa y la traducción es al inglés.

— FIN —