



Organización de Aviación Civil Internacional

Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS)

Decimosexta Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS/16)

Punta Cana, República Dominicana, 28 de Marzo – 1 de Abril de 2011

GREPECAS/16 - NE/33

24/03/11

**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

Marco de desempeño para la planificación e implantación de la navegación aérea a nivel regional

3.1 Actividades a nivel global, inter-regional e intra-regional para los sistemas de navegación aérea en las Regiones CAR/SAM

LA IMPORTANCIA DE CUMPLIR CON EL CRONOGRAMA DE LA REGLAMENTACIÓN Y CONTROL DE INFORMACION AERONÁUTICA (AIRAC)

(Nota presentada por IATA)

RESUMEN

Esta nota resalta la importancia que tiene que los Estados publiquen la información aeronáutica de acuerdo con el cronograma AIRAC.

Esta nota guarda relación con:

Objetivos Estratégicos:

A: Seguridad operacional – mejorar la seguridad de la aviación a nivel mundial

C: Protección del Medio Ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo

1. Introducción

1.1 La mejor información carece de valor si no está disponible para los usuarios cuando éstos la necesitan. Los explotadores de aeronaves que vuelan aerovías y procedimientos RNAV dependen ahora más que nunca de la disponibilidad de buena información aeronáutica. Con el constante aumento de la complejidad del espacio aéreo, la densidad del tránsito, el volumen de información aeronáutica y el uso de sistemas de navegación y presentación visual basados en computadora, ahora, más que nunca, es importante que los Estados publiquen la información aeronáutica con suficiente antelación como para que las bases de datos y las cartas puedan ser actualizados, distribuidos a los usuarios y cargados en las aeronaves y sistemas terrestres antes de la fecha de entrada en vigor.

1.2 La Introducción del Anexo 15 de la OACI, *Servicios de Información Aeronáutica* establece que: “El objetivo del servicio de información aeronáutica es garantizar el flujo de la información/datos necesarios para la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea internacional.” A fin de apoyar dicho objetivo, la OACI estableció la Reglamentación y Control de la Información Aeronáutica (AIRAC) en el Anexo 15, Capítulo 6, con miras a la publicación anticipada de la información aeronáutica en una serie de fechas comunes de entrada en vigor. El *Manual para los Servicios de Información Aeronáutica* (Doc 8126) ofrece mayor material de orientación sobre el sistema AIRAC.

2. Discusión

Las operaciones de aeronaves en la actualidad

2.1 La mayoría de las aeronaves que operan actualmente tiene capacidad RNAV. Vuelan desde posiciones calculadas hasta puntos en el espacio definidos por latitudes y longitudes en las bases de datos. Ya no tienen que seguir señales de radio desde y hacia ayudas para la navegación ubicadas en posiciones fijas en tierra. Ahora pueden volar trayectorias óptimas con precisión, sin importar la ubicación de las ayudas para la navegación. La flexibilidad, precisión y confiabilidad de la RNAV permiten mejoras en la seguridad, eficiencia, capacidad y en el campo ambiental. La RNAV depende de datos precisos y oportunos. Los sistemas avanzados de aviónica sólo son tan buenos como los datos que los alimentan.

2.2 Generalmente, la navegación convencional basada en los VOR, NDB y otras ayudas terrestres para la navegación es más precisa y confiable cuando utiliza FMS ó GNSS con soluciones de navegación basadas en referencias a las bases de datos. La información precisa y oportuna es muy importante para la navegación convencional y, también, para la RNAV.

Normas y Métodos Recomendados (SARP) del Anexo 15

2.3 La norma 6.1.1 del Anexo 15 establece que cierta información aeronáutica “será distribuida bajo el sistema reglamentado (AIRAC), es decir, su establecimiento, retiro o cambios significativos dependerán de una serie de fechas comunes de entrada en vigor a intervalos de 28 días...” El cronograma de las fechas de entrada en vigor aparece en el *Manual para los Servicios de Información Aeronáutica* (Doc 8126), Tabla 2-1.

2.4 La norma 6.1.4 del Anexo 15 establece que “No se debería usar fechas de implantación que no sean las fechas de entrada en vigor AIRAC para los cambios operacionalmente significativos pre planificados que requieran un trabajo de cartografía y/o para actualizar la base de datos de navegación.”

2.5 La norma 6.2.1 del Anexo 15 establece que “En todos los casos, la información suministrada bajo el sistema AIRAC será publicada en forma de **copia impresa** y será distribuida por las dependencias AIS, **por lo menos, 42 días antes de la fecha de entrada en vigor ...**”

2.6 Con respecto al “Suministro de **información en forma electrónica**,” la norma 6.3.2 del Anexo 15 establece que la información “será distribuida/puesta a disposición por la dependencia AIS de manera tal que llegue a los destinatarios por lo menos 28 días antes de la fecha AIRAC de entrada en vigor.”

2.7 La norma 6.2.2 del Anexo 15 recomienda que “Cuando se proyecte hacer **cambios importantes** y cuando se considere deseable y factible dar aviso anticipado, la información publicada en

forma de copia impresa debería ser distribuida por la dependencia AIS, **por lo menos, 56 días antes de la fecha de entrada en vigor.**”

2.8 La norma 6.3.3 del Anexo 15 también recomienda que “Cuando se tenga proyectado hacer **cambios importantes** y donde fuera deseable y factible dar aviso anticipado, la información suministrada en **forma electrónica** debería ser distribuida/puesta a disposición, **por lo menos, 56 días antes de la fecha de entrada en vigor.**”

2.9 No se define lo que constituye un “cambio importante” y esto queda abierto a interpretación. En general, se debería considerar como cambio importante aquél que representa un volumen, alcance o complejidad superior a lo normal, y que requerirá más tiempo y recursos de lo normal para actualizar las bases de datos y las cartas. Los cambios importantes pueden también requerir una distribución anticipada para permitir que el usuario final haga la planificación y los ajustes operacionales. Reconociendo que es sumamente importante que la información aeronáutica llegue al usuario final a más tardar en la fecha de entrada en vigor, la distribución/disponibilidad de los cambios en una fecha lo más anticipada posible resulta muy deseable para los subsiguientes proveedores y usuarios de servicios.

2.10 Actividades relacionadas con los datos aeronáuticos que se realizan con anterioridad a la fecha AIRAC de entrada en vigor:

| Actividad relacionada con los datos aeronáuticos | Días antes de la fecha de entrada en vigor |
|--|---|
| Los Estados publican los cambios importantes | 56 |
| Los proveedores y usuarios de los datos reciben los cambios importantes a más tardar | 42 |
| Los Estados publican los cambios normales | 42 |
| Los proveedores y usuarios de los datos reciben la información a más tardar | 28 |
| Mantenimiento de los proveedores de datos | 46-20 |
| Extracto de datos ARINC 424 | 20-16 |
| Procesar las bases de datos de aviónica | 18-7 |
| Entregar las bases de datos a los usuarios | 14-7 |
| Los usuarios cargan las bases de datos en las aeronaves | 14-0 |
| Fecha de entrada en vigor | 0 |

Consecuencias del incumplimiento con el sistema AIRAC

2.11 Los cambios tardíos y los cambios importantes publicados sin suficiente antelación ponen presión en los recursos subsiguientes relacionados con las cartas y las bases de datos, los procesos de mantenimiento, los procesos de producción y los sistemas de calidad.

2.12 Si las bases de datos y las cartas no han sido actualizadas en la fecha de entrada en vigor, los explotadores de aeronaves se verán obligados a volar sin información actualizada, poniendo presión en las tripulaciones de vuelo, en los controladores de tránsito aéreo y en el personal de operaciones.

2.13 Si las postergaciones y cancelaciones se hacen en forma tardía, puede que las bases de datos y cartas actualizadas ya hayan sido publicadas y estén disponibles en el campo, dejando a las tripulaciones de vuelo sin la información previa que aún está vigente.

3. Conclusiones

3.1 Es esencial para la seguridad y eficiencia del vuelo que la información aeronáutica sea publicada con suficiente antelación de manera que pueda ser procesada, llegue a los usuarios y pueda ser cargada en la aeronave y en los sistemas de operaciones y navegación en tierra.

3.2 Si la información aeronáutica no puede ser publicada de acuerdo con el cronograma AIRAC, más le conviene a la industria que se demore hasta una posterior fecha de entrada en vigor a fin de permitir su distribución oportuna a los usuarios.

3.3 Se debería evitar efectuar postergaciones y cancelaciones 20 días o menos antes de la fecha de entrada en vigor, ya que los datos y cartas ya han sido completados y los procesos de producción no permiten la reposición de los datos anteriores a esas alturas del proceso. Los usuarios no dispondrán de revisiones hasta la siguiente fecha AIRAC de entrada en vigor, lo cual puede ser más de seis semanas en el futuro.

4. Acción por la Reunión

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) alentar a los Estados a publicar la información aeronáutica de conformidad con el sistema AIRAC.
- b) alentar a los Estados a que, en la medida de lo posible, publiquen los cambios aeronáuticos importantes antes de las fechas AIRAC.