



**Cuestión 5 del
Orden del Día:**

Sistemas AIRAC e ICARD y enmiendas a la Red de Rutas internacionales

Aplicación del Sistema AIRAC y Sistema ICARD

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN	
Esta nota de estudio pone en conocimiento de los Estados la realización de algunas prácticas erróneas que impactan negativamente la seguridad operacional y solicita la elaboración de un proceso o conclusión para garantizar que se mantenga la seguridad operacional.	
Referencias: <ul style="list-style-type: none">• Anexo 15 al Convenio de la OACI.• Reuniones Multilaterales SAM/AIM.	
Objetivos estratégicos de la OACI:	<i>A - Seguridad operacional</i> <i>B- Capacidad y Eficiencia</i> <i>C - Protección del medio ambiente</i>

1 Antecedentes

1.1 Dentro de la información que ha de notificarse por AIRAC, se ha observado que la misma muchas veces no se ajusta detalladamente a las recomendaciones y normas establecidas en el Anexo 15.

1.2 Con la implantación de la PBN muchos Estados están planificando e implantando cambios muy importantes tanto en la red de Rutas como en las áreas terminales o en los procedimientos de espera, aproximación, llegada y salida.

1.3 Se han realizado en la Región algunas emisiones de AIRAC que no se ajustan a la normativa vigente en cuanto a los plazos que se deben observar para el cumplimiento de los procesos que implica su emisión.

2 Análisis

2.1 La emisión del sistema reglamentado AIRAC para el establecimiento, eliminación o cambios importantes, tiene una sensible importancia para la seguridad de la navegación aérea. Si el sistema no se ajusta a las normas en cuanto a las fechas de publicación y vigencia, y no toma en cuenta la importancia y naturaleza de los cambios para determinar el plazo de implantación, se corre el riesgo de ocasionar un impacto altamente negativo sobre la seguridad operacional.

2.2 Por otro lado, es necesario enfatizar que los suministradores de datos e información para inclusión en un AIRAC deben tener conocimiento expreso de la fecha límite en la que la Dependencia a cargo de la Gestión de la Información Aeronáutica debe recibir esos datos e información, para que se pueda disponer del tiempo necesario para la correcta preparación, control de calidad, publicación en fecha e implantación con el plazo requerido de acuerdo a la importancia de los cambios a realizar.

2.3 Asimismo, se ha notado que algunas administraciones han hecho cambios en rutas aéreas internacionales sin la debida comunicación a la OACI, para que proceda con el sistema de Enmienda establecido para los cambios, eliminación e inclusión en el Plan de Navegación Aérea Regional.

2.4 Paralelamente, el uso del sistema ICARD para la asignación de los designadores 5LNC y la gestión que se debe realizar en cada Estado de estos designadores, no acompaña siempre el proceso necesario para su aplicación generando duplicación, proximidad, o sonido parecido a otros designadores cercanos, lo que causa un impacto negativo en los sistemas de abordaje o de tierra.

2.5 Se estima conveniente que como paso previo a la publicación por parte de las dependencias de información aeronáutica en el caso de cambios, eliminación o incorporación a la red de rutas aéreas internacionales, tanto en el espacio aéreo superior como en el espacio aéreo inferior, la Dependencia solicite la copia de la aprobación por parte de la OACI para el cambio de Ruta propuesto.

2.6 Por el momento, hasta que se cambie la normativa cualquier cambio en la red de rutas internacional/regional requiere de un proceso de Enmienda que se inicia en la Oficina Regional correspondiente y es aprobado por el Presidente del Consejo en su representación, luego de efectuarse un proceso interno dentro de la Sede por varias secciones que ajustan mapas y datos sobre los cambios.

2.7 Otro de los asuntos que puede llegar a impactar el sistema es que cuando se realizan cambios en la red de rutas, la dependencia solicitante deberá señalar si esos cambios afectan las cartas de acuerdo y/o los planes de contingencia acordados con las dependencias adyacentes, ya que información esencial o crítica también es publicada en los AIP sobre esos procedimientos.

2.8 Otro de los temas importantes a tener en cuenta, es que las coordenadas de los puntos de notificación que sean fronterizos deben ser previamente acordadas entre las dependencias de ambos Estados por medios electrónicos de intercambio de información, y luego de llegado al acuerdo sobre una coordenada la misma debería contener la exactitud como se indica en las tablas correspondientes del Anexo 15, ni más exacta ni menos exacta que la que se indica para cada especie de dato.

3. **Acción sugerida**

3.1 Se invita a la Reunión a analizar la información contenida en esta nota de estudio y, si lo estima pertinente, elaborar una conclusión para la aplicación de los procesos que ayuden a garantizar la seguridad operacional en la eliminación, cambios o inclusión de nuevos procedimientos o diseños de espacios aéreos o rutas internacionales que afectan cada FIR.
