



**Cuestión 8 del
Orden del Día: Otros Asuntos**

Safety Bulletins

(Presentada por IATA)

RESUMEN	
Esta nota de estudio presenta propuesta para que se recomiende a los Estados SAM que no se sustituya las informaciones aeronáuticas regulares (NOTAM, Suplementos AIP y Enmiendas al AIP) por publicaciones no estandarizadas, denominadas en algunos Estados como “Safety Bulletins”.	
Referencias:	
• Anexo 15 – Servicio de Información Aeronáutica	
Objetivos estratégicos de la OACI:	<i>A - Seguridad operacional</i>

1. **Antecedentes**

1.1 En por lo menos un Estado de la Región SAM existe una práctica de utilizarse publicaciones denominadas “Safety Bulletin” por parte de aeropuertos, en sustitución a las publicaciones aeronáuticas regulares;

1.2 Además de constituir una violación de las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 15, los siguientes problemas pueden ser identificados en la aplicación de los Safety Bulletins:

- a) No hay una distribución estandarizada del Safety Bulletin y no hay garantía que todos los stakeholders involucrados efectivamente reciban la información.
- b) No hay un formato estandarizado para la aplicación de los Safety Bulletins, dificultando la interpretación de los usuarios.
- c) Los Safety Bulletins no pasan por un proceso de garantía de calidad de la información divulgada y puede constituirse una amenaza a la Seguridad Operacional.

2. **Discusión**

2.1 Los principales aspectos que conllevan a la utilización de los safety bulletins son relacionados al retraso para el envío de la información necesaria para la elaboración de la publicación

aeronáutica regular por parte del aeropuerto, así como por una demora en la elaboración, publicación y entrada en vigencia de Suplementos AIP, Enmiendas al AIP y Cartas Aeronáuticas relacionadas a los Aeropuertos (PDC, ADC, etc). Los principales factores que afectan la publicación en tiempo de las publicaciones aeronáuticas son los siguientes:

- a) Falta de planificación adecuada y a tiempo de las autoridades aeroportuarias;
- b) Burocracia y los retrasos en el procesamiento de la información del aeropuerto por del Regulador;
- c) La falta de priorización de los aeropuertos más importantes en relación al análisis de los procesos de publicación de la información aeronáutica en el Regulador y Proveedor de Servicio de Navegación Aéreas;
- d) La necesidad de una racionalización del proceso de publicación de Suplementos AIP publicaciones y cartas aeronáuticas; y
- e) La continuidad del uso de publicaciones aeronáuticas en el papel.

2.2 Un ejemplo de safety bulletin publicado para el Aeropuerto de Brasilia se adjunta como **Apéndice** a esta nota de estudio.

2.3 Considerando que la información estándar y regular prevista en el Anexo 15 y Doc. 8126 es esencial para la seguridad operacional, se solicita a la reunión que se recomiende a los Estados SAM que no se aplique publicaciones no regulares como forma de mitigar problemas y demoras en la elaboración, publicación y entrada en vigencia de Suplementos AIP, enmiendas al AIP y Cartas aeronáuticas relacionadas a las operaciones aeroportuarias (ADC/PDC).

3. **Acción sugerida:**

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la información contenida en esta nota de estudio;
- b) solicitar a la Oficina Regional SAM que haga seguimiento de la aplicación de Safety Bulletins en reemplazo de las publicaciones aeronáuticas regulares;
- c) recomendar que a los Estados SAM que no se aplique Safety Bulletins en reemplazo de las publicaciones aeronáuticas regulares;

SBBR / BSB Brasília International Airport / President Juscelino Kubitschek

Safety Bulletin 21SEP2016



See NOTAM and official charts ADC / PDC1 / PDC 2 www.aisweb.aer.mil.br

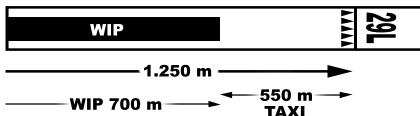
Repavimentação da Pista 11R-29L Pavement rehabilitation of Runway 11R-29L

Fase 2 Phase 2 **THR29L**

Em vigor desde 23 SET 2016 Valid since 23 sep 2016

Cabeceira deslocada temporariamente
Temporary displaced threshold

1.250 m



RWY 29L landing available under request

RWY 29L
GS / ALS / PAPI
Out of service



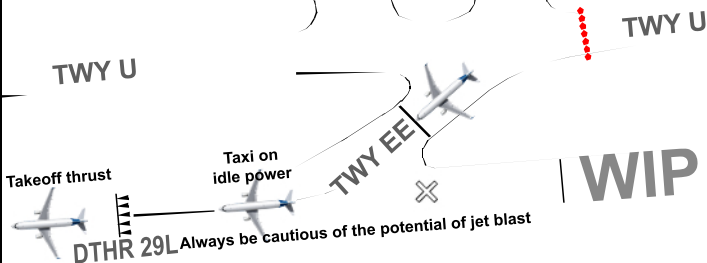
700 m WIP

DTHR 29L

threshold displacement 1.250 m

Distâncias declaradas Declared distances

RWY 11R - TORA 2050 | TODA 2050 | ASDA 2050 | LDA 2050
RWY 29L - TORA 2050 | TODA 2050 | ASDA 2050 | LDA 2050



Cabeceira Deslocada 29L

Displaced Runway Threshold 29L

SINCE 10:01 Z / UNTIL 02:59 Z

23 SEP 2016 / 01 OCT 2016