



**Cuestión 5 del  
Orden del Día: Otros Asuntos**

**IMPORTANCIA DE LA PUBLICACION OPORTUNA DE LA INFORMACIÓN  
AERONAUTICA, CUMPLIENDO CON LA REGLAMENTACIÓN Y CONTROL DE LA  
INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIRAC)**

(Presentada por la IATA)

**RESUMEN**

Esta nota resalta la importancia de la publicación oportuna de la información aeronáutica de conformidad con las fechas AIRAC, en apoyo de la actualización, a nivel de toda la industria, de las bases de datos y cartas de navegación y otros recursos esenciales para la seguridad de las operaciones aéreas. Se debe efectuar los cambios en forma oportuna a fin de garantizar que todas las partes involucradas de la aviación, incluyendo las tripulaciones de vuelo, los controladores de tránsito aéreo y el personal de operaciones de vuelo, cuenten con información actual, exacta y consistente.

**Referencias:**

- Anexo 15 de la OACI

**Objetivos Estratégicos de la OACI:**

*A - Seguridad operacional  
C - Protección del medio ambiente*

**1 Antecedentes**

1.1 La mejor información tiene poco valor si no está disponible para los usuarios cuando la necesitan. Los explotadores de aeronaves que vuelan procedimientos y aerovías RNAV dependen, más que nunca, de la disponibilidad oportuna de buena información aeronáutica. Con el aumento en la complejidad del espacio aéreo, la densidad del tráfico, el volumen de cambios en la información aeronáutica y el uso de sistemas de navegación y presentación visual basados en computadoras, es más importante que nunca que los Estados publiquen la información aeronáutica con suficiente antelación como para permitir la actualización de las bases de datos y las cartas, distribuir las a los usuarios, y cargarlas en las aeronaves y en los sistemas terrestres antes de la fecha de entrada en vigor.

1.2 La parte introductoria del Anexo 15 de la OACI, *Servicios de Información Aeronáutica*, establece que “El objetivo del servicio de información aeronáutica es garantizar el flujo de información/datos necesarios para la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea

internacional.” Con el fin de apoyar dicho objetivo, la OACI estableció la Reglamentación y Control de la Información Aeronáutica (AIRAC) en el Anexo 15, Capítulo 6, a fin de permitir la publicación anticipada de información aeronáutica en una serie de fechas de entrada en vigor comunes. El *Manual para los Servicios de Información Aeronáutica* (Doc 8126) brinda mayor material de orientación sobre el AIRAC.

## 2 Discusión

### *Las operaciones de aeronaves en la actualidad*

2.1 La mayoría de las aeronaves en la actualidad cuentan con capacidad RNAV. Vuelan desde posiciones calculadas a puntos en el espacio definidos por latitudes y longitudes en las bases de datos. Ya no tienen que rastrear señales de radio desde y hacia las ayudas para la navegación aérea (NAVAID) ubicadas en posiciones fijas en tierra. Pueden volar trayectorias de vuelo óptimas, independientemente de la ubicación de las ayudas para la navegación. La flexibilidad, exactitud y confiabilidad de la RNAV permite mejoras en temas relacionados con la seguridad, la eficiencia, la capacidad y el medio ambiente. La RNAV depende de datos precisos y oportunos. Los sistemas avanzados de aviónica son tan buenos como los datos con que son alimentados.

2.2 En general, la navegación convencional basada en los VOR, NDB y otras ayudas para la navegación basadas en tierra es más precisa y confiable cuando se efectúa utilizando FMS ó GNSS con soluciones de navegación basadas en referencias a bases de datos. La información aeronáutica precisa y oportuna es muy importante tanto para la navegación convencional como para la RNAV.

### *Anexo 15 Normas y Métodos Recomendados (SARP)*

2.3 La Norma 6.1.1 del Anexo 15, establece que cierta información aeronáutica “se distribuirá mediante el sistema reglamentado (AIRAC), es decir, basando el establecimiento, suspensión o cambios importantes en 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 fijarán fechas de aplicación distintas a las fechas de entrada en vigor AIRAC respecto a modificaciones planeadas, importantes para las operaciones que exijan trabajos cartográficos, ni para actualizar las bases de datos de navegación.”

2.5 La Norma 6.2.1 del Anexo 15, establece que “En todos los casos, la información proporcionada según el sistema AIRAC se publicará en **forma impresa** y será distribuida por la dependencia AIS **por lo menos con 42 días de antelación respecto a la fecha de entrada en vigor...**”

2.6 Con respecto a la “provisión de **información en forma electrónica**,” la Norma 6.3.2 del Anexo 15 establece que “la dependencia AIS distribuirá o pondrá al alcance de los usuarios la información de manera que llegue a los destinatarios por lo menos con 28 días de antelación respecto a la fecha de entrada en vigor AIRAC.”

2.7 El Anexo 15, 6.2.2, recomienda que “Siempre que se prevean **modificaciones de importancia** y cuando sea conveniente y factible suministrar notificación anticipada, la información publicada en forma impresa debería ser distribuida por la dependencia AIS **con una antelación por lo menos de 56 días respecto a la fecha de entrada en vigor.**”

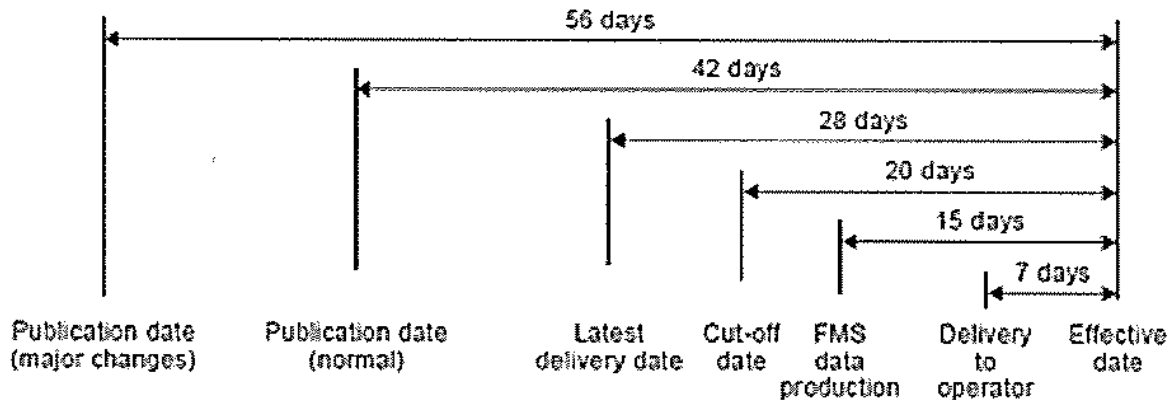
2.8 Asimismo, el Anexo 15, 6.3.3 recomienda que “Siempre que se prevean **modificaciones importantes** y cuando sea conveniente y factible, la información proporcionada en **forma electrónica** debería distribuirse/ponerse a disposición **por lo menos 56 días antes de su fecha de entrada en vigor.**”

2.9 En términos generales, se debería considerar una “**modificación importante**” a aquella que involucra un volumen, alcance o complejidad mayor de lo normal, y que requerirá más tiempo y recursos de lo normal para actualizar las bases de datos y las cartas. Asimismo, las modificaciones importantes podrían requerir una distribución anticipada a fin de permitir a los usuarios finales planificar y efectuar ajustes operacionales. Reconociendo esto, es sumamente importante que la información aeronáutica llegue al usuario final a más tardar en la fecha de entrada en vigor, siendo muy deseable que las modificaciones sean distribuidas y estén a disposición de los proveedores de servicios y usuarios lo más pronto posible. La Enmienda 36 del Anexo 15 brinda información adicional sobre lo que constituye una modificación importante en el Apéndice 4, Parte 3, como sigue:

**PARTE 3**

- 3. El establecimiento y modificación importante premeditada de:
  - 3.1 Nuevos aeródromos para operaciones internacionales IFR.
  - 3.2 Nuevas pistas para operaciones IFR en aeródromos internacionales.
  - 3.3 El diseño y estructura de la red de rutas de los servicios de tránsito aéreo.
  - 3.4 El diseño y estructura de un conjunto de procedimientos terminales (incluyendo modificaciones en las marcaciones de los procedimientos debido a cambios en la declinación magnética).
  - 3.5 Las circunstancias enumeradas en la Parte 1 si todo el Estado o una parte significativa del mismo se ven afectados o si se requiere coordinación transfronteriza.

2.10 El Doc 8126, *Manual para los Servicios de Información Aeronáutica*, contiene un diagrama que muestra las actividades relacionadas con los datos aeronáuticos hasta la fecha AIRAC de entrada en vigor:



**Figura 1: Ciclo de procesamiento para las bases de datos de navegación de a bordo**

### ***Consecuencias del incumplimiento con el sistema AIRAC***

2.11 Las modificaciones tardías y las modificaciones importantes publicadas sin suficiente antelación ejercen presión sobre los recursos posteriores de cartografía y bases de datos, procesos de mantenimiento, procesos de producción y sistemas de calidad.

2.12 Puede que las bases de datos y las cartas no logren ser actualizadas para la fecha de entrada en vigor, obligando a los explotadores de aeronaves a volar sin la información actualizada, causando tensión en las tripulaciones de vuelo, los controladores de tránsito aéreo y el personal de operaciones.

2.13 En el caso de las postergaciones y cancelaciones tardías, es posible que las bases de datos y cartas actualizadas ya hayan sido publicadas y se encuentren en el campo, privando a las tripulaciones de vuelo de la información anterior que sigue vigente.

### **3 Conclusión**

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

3.2 Si la información aeronáutica no puede ser publicada de conformidad con el cronograma AIRAC, más le convendría a la industria que ésta sea diferida hasta una fecha posterior de entrada en vigor, a fin de permitir una oportuna distribución a los usuarios.

3.3 Se debería evitar las postergaciones y cancelaciones con 20 días o menos de antelación a la fecha de entrada en vigor, ya que los datos y las cartas están terminados y los procesos de producción no permiten recuperar los datos anteriores en esa etapa del proceso. Las modificaciones no estarán disponibles para los usuarios hasta la siguiente fecha AIRAC de entrada en vigor, lo cual puede ser más de seis semanas después.

### **4 Acción sugerida:**

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Reconocer la importancia crucial que tiene una información oportuna y precisa para la seguridad, regularidad y eficiencia del transporte aéreo.
- b) Alentar a los Estados a publicar la información aeronáutica de conformidad con el sistema AIRAC.
- c) Alentar a los Estados a que, en la medida de lo posible, publiquen las modificaciones aeronáuticas importantes con cincuenta y seis (56) días de antelación o más con respecto a las fechas AIRAC de entrada en vigor.