



Navegación Aérea y Aeropuertos Bolivianos

**CIRCULAR DE
INFORMACION
AERONAUTICA
(AIC)**

**NAABOL**

Teléfono: (591) 2 2316686
 Fax: (591) 2 2316686
 AFS: SLLPYOYX
 Email: ais@naabol.gob.bo

NAVEGACION AEREA Y AEROPUERTOS BOLIVIANOS
 UNIDAD DE NAVEGACIÓN AÉREA
 SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA
 Reyes Ortiz No. 74, Edificio Fedepetrol, Piso 6°

AIC
 01/23
 31-JAN-23

Todas las horas son UTC

<p align="center">ACUERDO OPERACIONAL PROCEDIMIENTOS UNIFICADOS PARA AUTORIZACIONES DE VUELOS NO REGULARES ENTRE PARAGUAY Y BOLIVIA</p>	<p align="center">OPERATIONAL AGREEMENT UNIFIED FLIGHT AUTHORIZATION PROCEDURES NON-REGULAR BETWEEN PARAGUAY AND BOLIVIA</p>
<p>1. ANTECEDENTES</p> <p>Los días 12 y 13 de julio de 2004 en la ciudad de La Paz, se llevó a cabo la Reunión Bilateral Bolivia – Paraguay, dentro de la cual se trató el tema referido a la reducción del plazo de 48 horas para solicitudes de autorizaciones de Ingreso y Sobrevuelo de aeronaves en territorio boliviano.</p> <p>Al respecto y conforme los términos acordados, relativos al establecimiento de procedimientos estándar para estas operaciones, en fecha 17 de marzo de 2005 en la ciudad de Asunción, Paraguay se da lugar a una reunión dirigida a la presentación de propuestas sobre el particular.</p> <p>En este entendido, el Estado Plurinacional de Bolivia presento como propuesta la implementación de un "Formulario Único", el cual coadyuvaría la disminución del tiempo requerido para la presentación de solicitudes, considerando que con el mismo se omitiría el envío y posterior revisión de los documentos técnicos de la aeronave y de la tripulación.</p> <p>En atención al asunto tratado, ambas delegaciones establecieron poner a consideración de sus respectivas autoridades el resultado de las coordinaciones efectuadas, para oficializar dicha propuesta mediante un Acuerdo Operacional a ser suscrito entre ambos Estados.</p> <p>2. OBJETIVO</p> <p>El objetivo principal de este Acuerdo Operacional es, implementar procedimientos que ayuden a flexibilizar el tiempo requerido para la presentación de solicitudes para Autorizaciones de Ingreso y Sobrevuelo, así como realizar un cruce de información que permita paralelamente llevar un control conjunto de las operaciones.</p> <p>3. FECHA DE VIGENCIA</p> <p>La presente Carta de Acuerdo Operacional en vigencia a partir del 1° de septiembre de 2006.</p> <p>4. LIMITACIONES</p> <p>Este acuerdo se limita a los Vuelos No Regulares Internacionales que operan en las rutas de las Regiones de Información de Vuelo (FIR) de ambos Estados, con origen y destino dentro de los mismos.</p> <p>5. PROCEDIMIENTOS</p> <p>El Formulario Único (copia adjunta – Anexo I) está dividido en dos partes que deben ser llenada, tanto por el Operador o Propietario de la (s) aeronaves (s), así como por la Autoridad Aeronáutica del país de nacionalidad de la misma.</p> <p>5.1 LLENADO DE FORMULARIO</p> <p>Primera Parte Expone la información que debe ser llenada y refrendada por el Operador o Propietario de la (s) aeronaves (s) que realizara la operación.</p>	<p>1. BACKGROUND</p> <p>On July 12 and 13, 2004, in the city of La Paz, the Bilateral Meeting between Bolivia and Paraguay was held, which dealt with the issue related to the reduction of the 48-hour deadline for applications for income authorizations and Overflight of aircraft in Bolivian territory.</p> <p>In this regard, and according to the agreed terms, regarding the establishment of standard procedures for these operations, on March 17, 2005, in the city of Asunción, Paraguay, a meeting was held to present proposals on the subject.</p> <p>In this sense, the Plurinational State of Bolivia presented as a proposal the implementation of a "Unique Form", which would help reduce the time required for the submission of applications, considering that it would omit the sending and subsequent revision of the documents aircraft and crew technicians.</p> <p>In view of the matter dealt with, both delegations established that the results of the coordination carried out should be brought to the attention of their respective authorities, in order to formalize this proposal through an Operational Agreement to be signed between both States.</p> <p>2. OBJECTIVE</p> <p>The main objective of this Operational Agreement is to implement procedures that help to make the time required for the submission of applications for Entry and Over-Flight Authorizations flexible, as well as to carry out a cross-check of information that simultaneously allows joint control of operations.</p> <p>3. DATE OF EFFECT</p> <p>This Letter of Operational Agreement, effective as of September 1, 2006.</p> <p>4. LIMITATIONS</p> <p>This agreement is limited to International Non-Regular Flights operating on the routes of the Flight Information Regions (FIR) of both States, with origin and destination within them.</p> <p>5. PROCEDURES</p> <p>The Single Form (attached copy - Annex I) is divided into two parts that must be filled either by the Operator or Owner of the aircraft (s), as well as by the Aeronautical Authority of the country of nationality of the same.</p> <p>5.1 FORM FILLING</p> <p>First part It sets forth the information that must be filled out and endorsed by the Operator or Owner of the aircraft (s) performing the operation.</p>

En esta parte la empresa que debe detallar los datos del operador (nombre, dirección, teléfono y fax) de la aeronave (tipo, matrícula, peso), de la tripulación (nombre completo y número de licencia), fechas de ingreso y salida, objeto de vuelo, número de pasajeros, datos de la carga (tipo y peso) y la ruta completa.

Cabe mencionar que debe ser afirmada por un representante legal o autoridad máxima de la empresa.

Una vez efectuada este procedimiento el formulario debe ser enviado a su Autoridad Aeronáutica para el llenado de la segunda parte.

Segunda Parte

Detalla la información que debe ser verificada y llenada en la Dirección de Aeronáutica Civil de cada Estado.

La autoridad competente debe establecer los datos registrados en las instancias correspondientes, respecto a los documentos técnicos de la (s) aeronave (s) y de la tripulación, es decir; Certificados de Matrícula y Aeronavegabilidad, Póliza de Seguro, Licencias y Certificados médicos de la tripulación.

En el caso concreto de Bolivia, si el operador pretende efectuar vuelos en la ciudad de La Paz la autoridad paraguaya debe especificar si los aviones cuentan con Tablas de Operación en Altura sobre los 13.300 pies.

Cabe aclarar, que las Administraciones Aeronáuticas del Paraguay y Bolivia conforme lo juzguen conveniente podrán requerir información y/o documentación adicional.

Asimismo, con la aplicación de este nuevo procedimiento cada Estado asumirá la responsabilidad por la veracidad de los datos proporcionados para cada operación.

Esta parte debe ser firmada por la máxima Autoridad Ejecutiva de la Dirección de Aeronáutica Civil de cada país.

5.2 PRESENTACION DEL FORMULARIO

Una vez llenado y firmado el formulario por ACC, el explotador presentara el mismo por los medios y a las direcciones del organismo que indique cada Estado con 24 horas de antelación a la fecha de vuelo programado, para que dicha instancia remita y distribuya posteriormente la autorización a las correspondientes dependencias del Servicio de Tránsito Aéreo.

6. INTERCAMBIO DE INFORMACION

El explorador deberá asegurarse de la aceptación de su solicitud, antes de la fecha propuesta para vuelo.

El explotador presentara normalmente los Planes de Vuelo (FPL) una vez obtenida la autorización correspondiente.

Las dependencias designadas por ambas Administraciones Aeronáuticas para la recepción de las autorizaciones de sobrevuelo, ingreso y salida, se informarán recíprocamente o a través de AFS, Teléfono o Fax, de la aceptación de las solicitudes.

También podrá ser utilizado como medio alternativo de transmisión el correo electrónico.

In this part the company that must detail the operator's data (name, address, telephone and fax) of the aircraft (type, registration, weight), crew (full name and license number), arrival and departure dates, object of flight, number of passengers, load data (type and weight) and the complete route.

It should be mentioned that it must be affirmed by a legal representative or maximum authority of the company.

Once this procedure has been completed, the form should be sent to your Aeronautical Authority for the filling of the second part.

Second part

It details the information that must be verified and filled in the Direction of Civil Aeronautics of each State.

The competent authority must establish the data recorded in the corresponding instances, in respect of the technical documents of the aircraft (s) and of the crew, that is to say; Certificates of Enrollment and Airworthiness, Insurance Policy, Licenses and Medical Certificates of the crew.

In the specific case of Bolivia, if the operator intends to carry out flights in the city of La Paz, the Paraguayan authority must specify if the aircraft have Operation Tables at a height above 13,300 feet.

It should be noted that the Aeronautical Administrations of Paraguay and Bolivia, as they see fit, may request additional information and / or documentation.

Also, with the application of this new procedure, each State will assume responsibility for the accuracy of the data provided for each operation.

This part must be signed by the highest Executive Authority of the Civil Aviation Authority of each country.

5.2. PRESENTATION OF THE FORM

Once the form has been completed and signed by ACC, the operator will present it by means and to the addresses of the agency indicated by each State 24 hours before the scheduled flight date, for that authority to forward and later distribute the authorization to the corresponding dependencies of the Air Traffic Service.

6. EXCHANGE OF INFORMATION

The explorer must ensure the acceptance of his request, before the proposed date for flight.

The operator will normally present the Flight Plans (FPL) once the corresponding authorization has been obtained.

The units designated by both Aeronautical Administrations for the reception of the over flights, entry and exit authorizations will inform each other through AFS, Telephone or Fax, of the acceptance of the requests.

It may also be used as an alternative means of transmission of electronic mail.

For the purpose of completing the preceding paragraphs, the indicatives of the recipients of the message will be:

A los efectos de completar los párrafos precedentes, los indicativos de los destinatarios de mensaje serán:

PARA PARAGUAY

AFS: SGASZRZX (ARO – ASUNCION)
TEL/FAX: 595-21-646091 (OFICINA ARO)
TEL/FAX: 595-21-645952 (AIS/AD)
E-MAIL: gta_dac@dinar.gov.py

PARA BOLIVIA

AFS: SLLPYAYX
TEL: (591-2) 2444450
FAX: (591-2) 5115515 / 2114468
E-MAIL: autorizaciónvuelos@dgac.gob.bo
hpenaranda@dgac.gob.bo
mpozo@dgac.gob.bo
eninahuanca@dgac.gob.bo

Las dependencias así asignadas por los Estados signatarios de este Acuerdo, informaran a los explotadores la **ACEPTACION o RECHAZO** de las solicitudes presentadas.

7. PUBLICACION Y COMUNICACION

Los Estados signatarios incluirán en la sección pertinente de sus respectivas Publicaciones de Información Aeronáutica (AIP) las disposiciones para los Explotadores, relacionadas con el procedimiento para las solicitudes de autorización de Sobrevuelos, Ingresos y Salidas.

Hasta tanto ello ocurra, ambas Administraciones difundirán una Circular de Información Aeronáutica con el contenido del presente Acuerdo Operacional, para conocimiento de los usuarios.

8. DISPOSICIONES TRANSITORIAS

A partir de la fecha de efectividad que se indica en el párrafo 2, los procedimientos que se describen en este Acuerdo Operacional anulan y/o reemplazan a cualquier otro aplicado de común acuerdo entre Administraciones de Paraguay y Bolivia, mencionados sobre este asunto.

Firmado en la ciudad de La Paz, Bolivia a los diez y siete días del mes de agosto de dos mil seis.

Esta AIC reemplaza a la AIC 01/22 de fecha 05-SEP-22.

FOR PARAGUAY

AFS: SGASZRZX (ARO – ASUNCION)
TEL/FAX: 595-21-646091 (OFICINA ARO)
TEL/FAX: 595-21-645952 (AIS/AD)
E-MAIL: gta_dac@dinar.gov.py

FOR BOLIVIA

AFS: SLLPYAYX
TEL: (591-2) 2444450
FAX: (591-2) 5115515 / 2114468
E-MAIL: autorizaciónvuelos@dgac.gob.bo
hpenaranda@dgac.gob.bo
mpozo@dgac.gob.bo
eninahuanca@dgac.gob.bo

The agencies thus assigned by the signatory States of this Agreement shall inform the operators of the ACCEPTANCE or REJECTION of the applications submitted.

7. PUBLICATION AND COMMUNICATION

The signatory States shall include in the pertinent section of their respective Aeronautical Information Publications (AIP) the provisions for the Operators, related to the procedure for requests for authorization of Over flights, Revenues and Departures.

Until this happens, both Administrations will circulate an Aeronautical Information Circular with the content of this Operational Agreement, for the users' knowledge.

8. TRANSITIONAL PROVISIONS

As of the date of effectiveness indicated in paragraph 2, the procedures described in this Operating Agreement cancel and / or replace any other applied jointly between the Administrations of Paraguay and Bolivia mentioned on this matter.

Signed in the city of La Paz, Bolivia on the seventeenth day of August, two thousand and six.

This AIC replaces AIC 01/22 dated 05-SEP-22.

**NAABOL**

Teléfono: (591) 2 2316686
Fax: (591) 2 2316686
AFS: SLLPYOYX
Email: ais@naabol.gob.bo

NAVEGACION AEREA Y AEROPUERTOS BOLIVIANOS

UNIDAD DE NAVEGACIÓN AÉREA
 SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA

Reyes Ortiz No. 74, Edificio Fedepetrol, Piso 6°

AIC**02/23****31-JAN-23***Todas las horas son UTC***INFORMACION DESPUES DEL VUELO**

La finalidad de la información después del vuelo es asegurarse de que los defectos de las instalaciones esenciales para la seguridad de las operaciones de vuelo y la presencia de aves en o alrededor del aeropuerto que constituyan un peligro posible para las operaciones de las aeronaves, que sean observadas por el piloto durante el vuelo, se notifiquen sin demora a la autoridad responsable de tales instalaciones.

En primera instancia los pilotos deben notificar por la frecuencia ATS apropiada, de los defectos de una instalación o la presencia de aves, esta información deberá ser transmitida a los Servicios de Información Aeronáutica (AIS), para que adopte las medidas necesarias.

Después del aterrizaje los pilotos que deseen presentar un informe escrito, deben hacerlo así en las Dependencias AIS de Aeródromo, en lo cual se dispone el formulario FORM. AIS-011.

Esta AIC reemplaza a la AIC 02/22 de fecha 05-SEP-22.


INFORMATION AFTER FLIGHT

The purpose of the post-flight information is to ensure that defects in facilities essential for the safety of flight operations and the presence of birds in or around the airport that constitute a possible hazard to aircraft operations, which are observed by the pilot during the flight, are notified without delay to the authority responsible for such facilities.

In the first instance pilots must notify the appropriate ATS frequency, the defects of an installation or the presence of birds, this information must be transmitted to the Aeronautical Information Services (AIS), to take the necessary measures.

After landing, pilots wishing to submit a written report must do so in the Aerodrome AIS Units, in which the FORM form is available. AIS-011.

This AIC replaces AIC 02/22 dated 05-SEP-22.

Unidad de Navegación Aérea Servicio de Información Aeronáutica	Air Navigation Unit Aeronautical Information Service		
Recibido en Oficina AIS/AD Received in AIS / AD Office			
INFORMACION DESPUES DEL VUELO INFORMATION AFTER THE FLIGHT			
Nacionalidad de la aeronave Nationality of the aircraft			
Matricula de la aeronave Aircraft registration			
Propietario/FL Nº Owner/FL Nº			
Aerodromo de salida Departure aerodrome		ATD (UTC)	
Aerodromo de llegada Arrival aerodrome		ATA (UTC)	
Instalación/servicios Installation/services	Lugar Place	Detalles del problema Details of the problem	Hora de observación Observation time
Fecha: Date:			
Nombre del piloto Pilot name		 Firma del piloto Signature pilot
*Incluye altitud /nivel de vuelo, distancia y marcación observadas desde las instalaciones * Includes altitude / level of flight, distance and marking observed from the facilities			

**NAABOL**

Teléfono: (591) 2 2316686
Fax: (591) 2 2316686
AFS: SLLPYOYX
Email: ais@naabol.gob.bo

NAVEGACION AEREA Y AEROPUERTOS BOLIVIANOS

UNIDAD DE NAVEGACIÓN AÉREA
SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA
 Reyes Ortiz No. 74, Edificio Fedepetrol, Piso 6°

AIC**03/23****31-JAN-23***Todas las horas son UTC*

IMPLANTACION DE LA GESTION DE FLUJO DE TRANSITO AEREO (ATFM) EN LAS REGIONES CAR/SAM

1. Concepto de la ATFM

1.1. La AFTM es un servicio establecido con el objetivo de contribuir a una circulación segura, ordenada y expedita del tránsito aéreo asegurando que se usa al máximo posible la capacidad ATC, y que el volumen de tránsito es compatible con las capacidades declaradas por la autoridad ATS competente.

2. Concepto de demanda y capacidad

2.1. La función de equilibrar la demanda y la capacidad consistirá en reducir a un mínimo los efectos de las limitaciones del sistema ATM. El equilibrio entre demanda y capacidad hará posible evaluar las corrientes de tránsito y capacidades de todo el sistema con miras a poner en práctica oportunamente las medidas necesarias. Un proceso de colaboración permitirá la gestión eficiente de las corrientes de tránsito aéreo mediante el uso de la información sobre el tránsito que circula por todo el sistema, las condiciones meteorológicas y los medios disponibles.

2.2. El equilibrio entre demanda y capacidad permitirá que los usuarios del espacio aéreo participen de modo óptimo en el sistema ATM, mitigando al mismo tiempo los conflictos relativos a la capacidad de espacio aéreo y de los aeródromos. La utilización en colaboración de los instrumentos que sustentan las decisiones asegurará un uso más eficiente de los recursos del espacio aéreo, proporcionará el mayor acceso posible a esos recursos, proporcionará acceso equitativo a todos los usuarios y garantizará que la demanda de recursos del espacio aéreo no exceda su capacidad.

3. Síntesis histórica

3.1. Los sistemas CNS/ATM de la OACI recibieron el respaldo de la Décima Conferencia de Navegación Aérea realizada en 1991 en la sede de la OACI en Montreal, Canadá. Ese mismo año, el Grupo Regional de Planificación y Ejecución del Caribe y Sudamericana (GREPECAS) empezó a trabajar con miras a la aplicación regional de este nuevo concepto de servicios de navegación aérea y los Estados en la Undécima Conferencia de Navegación Aérea – (AN-CONF/11, Montreal Septiembre 2003), respaldaron y aprobaron el nuevo Concepto operacional global ATM de la OACI, el cual alienta a la implantación de un sistema de gestión de servicios que permita lograr un espacio aéreo regional operacionalmente continuo, mediante la aplicación de una serie de funciones ATM.

3.2. De acuerdo con los principios de orientación establecidos por el Consejo de la OACI con respecto a la facilitación de la armonización Inter-regional, los planes regionales para la implantación de los sistemas CNS/ATM en las Regiones debían ser elaboradas de conformidad con los perfiles generales definidos en el Plan Global de Navegación Aérea para los sistemas CNS/ATM. Luego de un cuidadoso análisis de los principios de orientación de este Plan Global, el Grupo

IMPLEMENTATION OF AIR TRAFFIC FLOW MANAGEMENT (ATFM) IN THE CAR/SAM REGIONS

1. Concept of the ATFM

1.1. AFTM is an established service with the aim of contributing to the safe, orderly and expeditious movement of air traffic by ensuring that ATC capacity is used to the maximum extent possible and that the volume of traffic is compatible with the capacities declared by the competent ATS authority.

2. Concept of demand and capacity

2.1. The function of balancing demand and capacity will be to minimize the effects of the limitations of the ATM system. The balance between demand and capacity will make it possible to assess transit flows and system-wide capacities with a view to timely implementation of the necessary measures. A collaborative process will allow the efficient management of air traffic flows through the use of information about the transit through the system, the weather conditions and the means available.

2.2. The balance between demand and capacity will enable airspace users to participate optimally in the ATM system, while mitigating conflicts over airspace capacity and aerodromes. The collaborative use of decision-making tools will ensure a more efficient use of airspace resources, provide the widest possible access to those resources, provide equitable access to all users and ensure that the demand for airspace resources does not exceed its capacity.

3. Historical synthesis

3.1. The ICAO CNS / ATM systems were endorsed by the Tenth Air Navigation Conference held in 1991 at ICAO headquarters in Montreal, Canada. That same year, the Caribbean and South American Regional Planning and Implementation Group (GREPECAS) began working towards the regional application of this new concept of air navigation services and the States at the Eleventh Air Navigation Conference (AN-CONF/11, Montreal, September 2003), endorsed and endorsed the new ICAO Global ATM Operational Concept, which encourages the implementation of a service management system to achieve an operationally continuous regional airspace, through the implementation of a series of ATM functions.

3.2. In accordance with the guiding principles established by the ICAO Council with regard to the facilitation of interregional harmonization, regional plans for the implementation of CNS / ATM systems in the Regions should be developed in accordance with the general profiles defined in the Global Air Navigation Plan for CNS / ATM systems. After a careful analysis of the guiding principles of this Global Plan, the CAR / SAM Planning and Implementation Group (GREPECAS) incorporated characteristics of the CAR / SAM Regions, based on the definitions of Homogeneous Areas and Traffic Flows Main. Homogeneous areas are those portions of airspace that have similar ATM requirements and degrees of complexity while the main traffic flows are airspace where there is a significant amount of air traffic.

de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS) les incorporó características propias de las Regiones CAR/SAM, usando como base las definiciones de Áreas Homogéneas y Flujos de Tránsito Principales. Áreas homogéneas son aquellas porciones del espacio aéreo que tienen requisitos ATM y grados de complejidad similares mientras que los flujos de tránsito principales son espacios aéreos donde existe una cantidad significativa de tránsito aéreo.

3.3. Del análisis realizado por el Proyecto PNUD/OACI RLA/98/003, se desprende que, si bien en términos generales en el ámbito de las Regiones CAR/SAM no se registraban congestionamientos de tránsito que requieren de una gestión de afluencia compleja, identificándose ciertas congestiones que deberían ser evitadas en algunos aeropuertos y sectores del espacio aéreo, principalmente en períodos especiales y horas determinadas.

3.4. Del análisis realizado por el Proyecto PNUD/OACI RLA/98/003, se desprende que, si bien en términos generales en el ámbito de las Regiones CAR/SAM no se registraban congestionamientos de tránsito que requieren de una gestión de afluencia compleja, identificándose ciertas congestiones que deberían ser evitadas en algunos aeropuertos y sectores del espacio aéreo, principalmente en períodos especiales y horas determinadas.

3.5. En vista de lo anterior, el GREPECAS/12 consideró que la implantación temprana de la AFTM garantizará una afluencia óptima del tránsito aéreo hacia determinadas áreas o a través de ellas durante períodos en que la demanda excede o se prevé que excederá la capacidad disponible del sistema ATC. Por lo tanto, un sistema AFTM debería reducir las demoras de las aeronaves, tanto en vuelo como en tierra, y evitar que el sistema se recargue. El sistema AFTM ayudará al ATC a cumplir con sus objetivos y lograr la utilización más eficaz de la capacidad disponible del espacio aéreo y de los aeropuertos. La AFTM debería asimismo asegurar que no se comprometa la seguridad de las operaciones aéreas en caso de producirse niveles inaceptables de congestión del tránsito y al mismo tiempo garantizar que el tránsito se administre eficazmente sin aplicar restricciones innecesarias a la afluencia.

3.6. En el año 2005 se realizó la primera reunión del grupo ATFM/TF, en la cual se inició el proceso de planificación con el objetivo final de implantar una dependencia centralizada ATFM en las regiones de CAR/SAM, para lo cual se definieron, además, los principios, funciones y requerimientos en los cuales se basaría el servicio ATFM CAR/SAM.

3.7. En la reunión ATFM/2 realizada en el año 2006, fue presentado el documento el Concepto Operacional de la Gestión de la Afluencia de Tránsito Aéreo (CONOPS ATFM) para las Regiones CAR/SAM, tal como lo expresa su propósito, está orientado a dar una descripción de alto nivel sobre el servicio a ser prestado en las Regiones CAR/SAM en un horizonte de tiempo determinado y refleja el orden esperado de los eventos que puedan ocurrir y debería ayudar y guiar a los planificadores en el diseño y desarrollo gradual del sistema ATFM con el fin de proporcionar seguridad, eficacia y garantizar una afluencia óptima del tránsito aéreo hacia determinadas áreas o a través de ellas durante períodos en que la demanda excede o se prevé que excederá la capacidad disponible del sistema ATC:

3.8. A partir del año 2008 el Grupo de Implantación SAM/IG, coordina las tareas necesarias para la concreción del objetivo fijado, en coordinación con todos los Estados integrantes de la región.

4. Partes involucradas en la AFTM – Concepto CDM

4.1 El proceso de implantación y funcionamiento futuro de la ATFM centralizada, de las FMU y FMP en cada uno de los Estados, implica la participación de la comunidad ATFM, la cual incluye a la OACI, organizaciones internacionales, usuarios del espacio aéreo, asociaciones, explotadores, proveedores de

3.3 From the analysis carried out by UNDP / ICAO Project RLA / 98/003, although in general terms in the CAR / SAM Regions there were no traffic congestions requiring complex inflow management, congestion that should be avoided in some airports and airspace sectors, mainly in special periods and at certain times.

In view of the above, GREPECAS / 12 considered that the early implementation of AFTM will ensure an optimal influx of air traffic into or through certain areas during periods when demand exceeds or is expected to exceed the available capacity of the ATC system. Therefore, an AFTM system should reduce aircraft delays, both in flight and on land, and prevent the system from being recharged. The AFTM system will help the ATC to meet its objectives and achieve the most efficient use of available airspace and airport capacity. AFTM should also ensure that the safety of air operations is not compromised in the event of unacceptable levels of traffic is managed effectively without unnecessary restrictions on inflow.

3.4 In view of the above, GREPECAS / 12 considered that the early implementation of AFTM will ensure an optimal influx of air traffic into or through certain areas during periods when demand exceeds or is expected to exceed the available capacity of the ATC system. Therefore, an AFTM system should reduce aircraft delays, both in flight and on land, and prevent the system from being recharged. The AFTM system will help the ATC to meet its objectives and achieve the most efficient use of available airspace and airport capacity. AFTM should also ensure that the safety of air operations is not compromised in the event of unacceptable levels of traffic congestion and at the same time ensure that traffic is managed effectively without unnecessary restrictions on inflow.

3.5 In 2005, the first meeting of the ATFM / TF group was held, in which the planning process was started with the final objective of implementing a centralized ATFM unit in the CAR/SAM regions. Principles, functions and requirements on which the CAR / SAM ATFM service would be based.

3.6 At the ATFM / 2 meeting held in 2006, the Operational Concept of Air Traffic Flow Management (CONOPS ATFM) was presented for the CAR / SAM Regions, as expressed in its purpose, is aimed at giving a high-level description of the service to be provided in the CAR / SAM Regions over a given time horizon and reflects the expected order of events that may occur and should assist and guide planners in the design and gradual development of the system ATFM in order to provide safety, efficacy and ensure an optimal influx of air traffic into or through certain areas during periods when demand exceeds or is expected to exceed the available capacity of the ATC system:

3.7 Starting in 2008, the SAM / IG Implementation Group coordinates the tasks necessary to achieve the stated objective, in coordination with all the member states of the region.

4. Parties involved in AFTM - CDM Concept

4.1 The process of implementation and future operation of the centralized ATFM, of the FMUs and FMPs in each of the States, involves the participation of the ATFM community, which includes ICAO, international organizations, airspace users, associations, operators, air traffic service providers, airport operators, military aviation and the entity to which the States have entrusted the provision of a single central unit for the management of inflow.

4.2 Members of the ATFM community participate, collaborate and cooperate in the planning, development, use, regulation, operation and maintenance of the ATFM system, within the framework of the Collaborative Decision Making (CDM), requested by ICAO in Operational Concept for ATM Global Air Traffic Management (Doc 9854 AN / 458), World Air Navigation Plan (Doc 9750 AN / 963), the implementation of which will allow an acceptable solution to be all participants and the effective functioning of the ATM system.

5. Preparation activities in the AFTM Regional Implementation

servicios de tránsito aéreo, explotadores aeroportuarios, aviación militar y la entidad a la que los Estados han encargado la provisión de una dependencia central única para la gestión de afluencia.

4.2 Los integrantes de la comunidad ATFM participan, colaboran y cooperan en la planificación, desarrollo, utilización, reglamentación, operación y mantenimiento del sistema ATFM, en el marco del concepto de Toma de Decisiones en Colaboración (CDM), instado por la OACI en el Concepto Operacional de la Gestión del Tránsito Aéreo Mundial ATM (Doc. 9854 AN/458), Plan Mundial de Navegación Aérea (Doc. 9750 AN/963), cuya aplicación permitirá lograr una solución aceptable en la que se tengan en cuenta las necesidades de todos los participantes y el funcionamiento eficaz del sistema ATM.

5. Actividades de preparación en la Implantación de la ATFM Regional

5.1. Durante el año 2009 cada Estado promoverá seminarios del concepto CDM a la comunidad ATFM, el cual se aplicará en las fases de planificación ATFM.

5.2. También durante el año 2009, los Estados de la Región SAM realizarán el Cálculo de la Capacidad Aeroportuaria de los aeropuertos de interés.

6. Acceso a la Información ATFM Regional

6.1. En la reunión del GREPECAS/15, se hicieron modificaciones al CONOPS ATFM CAR/SAM, cuya nueva edición (versión 1.2) será puesta en las páginas web de las Oficinas Regionales de Lima y México (<http://www.lima.icao.int/> - <http://www.icao.int/nacc/> y en cada uno de los Estados), el cual podrá ser consultado por los integrantes de la Comunidad ATFM para la participación activa del proceso que implica la implantación de la ATFM centralizada y de las FMU y FMP en cada uno de los Estados de las regiones CAR/SAM.

Esta AIC reemplaza a la AIC 03/22 de fecha 05-SEP-22.

5.1 During 2009 each State will promote seminars of the CDM concept to the ATFM community, which will be applied in the ATFM planning phases.

5.2 Also during 2009, the States of the SAM Region will carry out the Calculation of the Airport Capacity of the airports of interest.

6. Access to ATFM Regional Information

6.1 At the GREPECAS / 15 meeting, modifications were made to the CAR / SAM ATFM CONOPS, whose new edition (version 1.2) will be posted on the web pages of the Regional Offices of Lima and Mexico (<http://www.lima.icao.int/> - <http://www.icao.int.nacc/> and in each of the States), which can be consulted by the members of the ATFM Community for the active participation of the process that involves the implementation of the centralized ATFM and of FMUs and FMPs in each of the CAR / SAM States.

This AIC replaces AIC 03/22 dated 05-SEP-22

ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA



NAABOL

Teléfono: (591) 2 2316686
Fax: (591) 2 2316686
AFS: SLLPYOYX
Email: ais@naabol.gob.bo

NAVEGACION AEREA Y AEROPUERTOS BOLIVIANOS

UNIDAD DE NAVEGACIÓN AÉREA
SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA
Reyes Ortiz No. 74, Edificio Fedepetrol, Piso 6°

AIC
04/23
31-JAN-23

Todas las horas son UTC

DERECHOS DE PROPIEDAD INTELECTUAL
PUBLICACION PRODUCTOS AIS

En cumplimiento a la RAB 95.21 "Reglamento para los Servicios de Información Aeronáutica" todo producto publicado por los Servicios de Información Aeronáutica, está protegido por los derechos de propiedad intelectual y lleva una anotación apropiada en la AIP-Bolivia, en la cual se indica que este material está sujeto a los derechos de propiedad intelectual del Estado Plurinacional de Bolivia, por lo que, ningún Producto de la Información Aeronáutica y Cartas Aeronáuticas, no puede ser **alterado ni reproducido.**

Los derechos de propiedad intelectual de la Documentación Integrada de Información Aeronáutica y Cartas Aeronáuticas, está respaldado por la Resolución Administrativa No. 1-1441/2015 de fecha 19 de octubre de 2015, otorgada por el Servicio Nacional de Propiedad Intelectual SENAPI, del Ministerio de Desarrollo Productivo y Economía, publicado en la Gaceta Oficial del Estado Plurinacional de Bolivia Edición N° 809, de fecha 19 de noviembre de 2015.

Esta AIC reemplaza a la AIC 04/22 de fecha 31-SEP-22.

INTELLECTUAL PROPERTY RIGHTS
AIS PRODUCTS PUBLICATION

In compliance with RAB 95.21 "Regulations for Aeronautical Information Services", any product published by the Aeronautical Information Services is protected by intellectual property rights and carries an appropriate annotation in AIP-Bolivia, which indicates that this material is subject to the intellectual property rights of the Plurinational State of Bolivia, the Aeronautical Information Products and Aeronautical Charts, can not be altered or reproduced.

The intellectual property rights of the Integrated Documentation of Aeronautical Information and Aeronautical Charts, is backed by Administrative Resolution No. 1-1441 / 2015 dated October 19, 2015, granted by the National Intellectual Property Service SENAPI, Ministry of Productive Development and Economy, published in the Official Gazette of the Plurinational State of Bolivia Edition No. 809, dated November 19, 2015.

This AIC replaces AIC 04/22 dated 31-SEP-22.



NAABOL

Teléfono: (591) 2 2316686
 Fax: (591) 2 2316686
 AFS: SLLPYOYX
 Email: ais@naabol.gob.bo

NAVEGACION AEREA Y AEROPUERTOS BOLIVIANOS

UNIDAD DE NAVEGACIÓN AÉREA
 SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA
 Reyes Ortiz No. 74, Edificio Fedepetrol, Piso 6°

AIC

05/23

31-JAN-23

Todas las horas son UTC

**VENTA DE LA AIP BOLIVIA Y SUSCRIPCIÓN
A PUBLICACIONES AERONAUTICAS – AÑO 2023**

Los Productos de la Información Aeronáutica, publicadas por el Servicio de Información Aeronáutica (AIS) de Bolivia, para la gestión 2023, tendrá los siguientes precios:

DISTRIBUCION NACIONAL

Los siguientes precios y formas de pago se aplican en el Estado Plurinacional de Bolivia:

**SALE OF BOLIVIA AIP AND SUBSCRIPTION TO
AERONAUTICAL PUBLICATIONS - YEAR 2023**

The Aeronautical Information Products, published by the Aeronautical Information Service (AIS) of Bolivia, for the 2023 management, will have the following prices:

NATIONAL DISTRIBUTION

The following prices and forms of payment are applied in the Plurinational State of Bolivia:

Compra y Suscripción Inicial	Costo
1. Compra y Suscripción Inicial de los Productos de la Información Aeronáutica, comprende: <ul style="list-style-type: none"> a. AIP Bolivia, 1ra edición (NAABOL) en formato digital b. Servicio de Enmiendas a la AIP Bolivia y CD c. Suplementos AIP d. Circular de Información Aeronáutica (AIC) <p>NOTA: Incluye su envío.</p>	
Importe Total	\$us. 150.00

Purchase and Initial Subscription	Cost
1. Purchase and Initial Subscription of Aeronautical Information Products, comprising: <ul style="list-style-type: none"> a. Bolivia AIP, 1st edition in digital format (NAABOL) b. AIP Amendments Service Bolivia in digital format c. AIP Supplements d. Aeronautical Information Circular (AIC) <p>NOTE: Includes your shipment.</p>	
Total amount to pay	\$us. 150.00

Compra Adicional	Costo
2. Compra adicional (Producto de Información Aeronáutica), incluye su envío.	
a. Carta de Navegación en Ruta (Espacio Aéreo Superior/Inferior)	\$us. 10.00

Additional Purchase	Cost
2. Additional purchase (Aeronautical Information Product) includes your shipment.	
a. Route Navigation Chart (upper / lower airspace)	\$us. 10.00

3. **Modo de Pago.** Se efectuará por adelantado en efectivo:

- i. Para el interior del país, a la Cuenta Bancaria: **BANCO UNION S.A** de la Cuenta No.: 10000043813703, nombre de la Cuenta: **NAABOL – ADMINISTRACION CENTRAL.** (Enviar constancia de depósito al Telefax 2-2316686. Tan pronto como se reciba la constancia de depósito se procederá al envío correspondiente)

3. **Payment Mode.** It will be made in advance in cash:

- i. For the interior of the country, to the Bank Account: **BANK UNION S.A.** Account No.: 10000043813703, name of the Account: **NAABOL – ADMINISTRACION CENTRAL.** (Send proof of deposit to Telefax 2316686. As soon as the proof of deposit is received, the corresponding shipment will proceed.)

<u>DISTRIBUCION INTERNACIONAL</u>		
Los siguientes precios y formas de pago se aplican a las líneas aéreas internacionales y en el exterior:		
Compra y Suscripción Inicial	Centro y Sud América	Resto del mundo
1. Compra y Suscripción Inicial de los Productos de la Información Aeronáutica, comprende: <ul style="list-style-type: none"> a. AIP Bolivia, 1ra edición (NAABOL) en formato digital b. Servicio de Enmiendas a la AIP Bolivia c. Suplementos AIP d. Circular de Información Aeronáutica (AIC) NOTA: Incluye su envío.		
Importe Total	\$us. 250.00	\$us. 300.00

Compra Adicional	Centro y Sud América	Resto del mundo
2. Compra adicional (Producto de la Información Aeronáutica), incluye su envío NOTA: Incluye su envío.		
a. Carta de Navegación en Ruta (Espacio Aéreo Superior/Inferior)	\$us. 25.00	\$us. 25.00

3. Modo de Pago. Se efectuarán por adelantado en efectivo, en el exterior del país, a la Cuenta Bancaria de NAABOL:

BANCO:	STANDARD CHARTERED BANK
NÚMERO DE LA CUENTA:	3544-020682-001
NOMBRE DE LA CUENTA:	BANCO CENTRAL DE BOLIVIA
CÓDIGO SWIFT:	SCBLUS33XXX
CÓDIGO FEDWIRE ABA:	026002561
CÓDIGO CHIPS:	0256
PLAZA:	NEW YORK – U.S.A.
DIRECCIÓN:	ONE MADISON AVENUE NEW YORK 10010
DEPÓSITO A LA CUENTA No.:	8702 “NAABOL – ADMINISTRACION CENTRAL”

(Enviar constancia de depósito al Telefax 591-2-2316686, tan pronto como se reciba el justificante se procederá al envío correspondiente).

SOLICITUD DE COMPRA (SUSCRIPCIÓN INICIAL) Y RENOVACIÓN ANUAL

Las solicitudes de compra (suscripción inicial) y la renovación de suscripción anual a las publicaciones del AIS Bolivia se harán por escrito (formulario adjunto), actualizando/reiterando la dirección actual se debe enviar, incluyendo la copia de justificante de pago correspondiente, directamente al ais@naabol.gob.bo ó a la siguiente dirección:

NAABOL
SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA
Reyes Ortiz No. 74 (esquina Federico Zuazo), Edificio
FEDEPETROL, Piso 6º
LA PAZ – BOLIVIA

Esta AIC reemplaza a la AIC 05/22 de fecha 05-SEP-22.

<u>INTERNATIONAL DISTRIBUTION</u>		
The following prices and forms of payment apply to international and foreign airlines:		
Purchase and Initial Subscription	Center and South America	Rest of the world
1. Purchase and Initial Subscription of Aeronautical Information Products, includes: <ul style="list-style-type: none"> a. AIP Bolivia, 1st edition in digital format (NAABOL) b. AIP Amendments Service Bolivia c. AIP Supplements d. Aeronautical Information Circular (AIC) NOTE: Includes your shipment.		
Total amount to pay	\$us. 250.00	\$us. 300.00

Additional Purchase	Center and South America	Rest of the world
2. Additional purchase (Aeronautical Information Product), includes your shipment NOTE: Includes your shipment.		
a. Route Navigation Chart (Upper/Lower Airspace)	\$us. 25.00	\$us. 25.00

3. Payment Mode. They will be made in advance in cash, outside the country, to the NAABOL Banking Account:

BANK:	STANDARD CHARTERED BANK
ACCOUNT NUMBER:	3544-020682-001
NAME OF THE ACCOUNT:	BANCO CENTRAL DE BOLIVIA
SWIFT CODE:	SCBLUS33XXX
FEDWIRE ABA CODE:	026002561
CHIPS CODE:	0256
PLAZA:	NEW YORK – U.S.A.
ADDRESS:	ONE MADISON AVENUE NEW YORK 10010
DEPOSIT TO ACCOUNT No.:	8702 “NAABOL – ADMINISTRACION CENTRAL”

(Send the proof of deposit to Telefax 591-2-2316686, as soon as the proof of deposit is received the corresponding shipment will proceed).

REQUEST FOR PURCHASE (INITIAL SUBSCRIPTION) AND ANNUAL RENEWAL

Requests for purchase (initial subscription) and renewal of annual subscription to AIS Bolivia publications will be made in writing (attached form), updating / restating the current address to which to send, including the corresponding copy of payment receipt, directly the Web: ais@naabol.gob.bo or to the following address:

NAABOL
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE
Reyes Ortiz No. 74 (Federico Zuazo corner), FEDEPETROL
Building 6th Floor
LA PAZ, BOLIVIA

This AIC replaces AIC 05/22 dated 05-SEP-22.

**SOLICITUD DE PUBLICACIONES AERONÁUTICAS
APPLICATION FOR AERONAUTICAL PUBLICATIONS**

**SUSCRIPCIÓN INICIAL O RENOVACIÓN ANUAL
INITIAL SUBSCRIPTION OR ANNUAL RENEWAL**

Los datos de esta solicitud deben ser llenadas en forma legible
The data of this request must be filled in legibly

**DATOS PERSONALES O DE LA EMPRESA
PERSONAL OR COMPANY DATA**

Instrucciones para su llenado/Instructions for filling

Nombre de la Empresa-Persona/Name of the Company-Person				Teléfono/Phone	
Dirección (donde se enviará las publicaciones AIS Address (where the AIS publications will be sent)				Código Postal/P.O. Box	Postal Code/P.O. Box
Ciudad-Localidad		City-Town		Departamento-Provincia	Department-Province
País-Estado	Country-Estate	Telefax	Facsimile	Página WEB/E-mail	WEB page/E-mail
<p>Toda solicitud debe pagarse por adelantado en efectivo. Los precios y formas de pago para la suscripción inicial están publicadas en la AIC 05/23, de fecha 31 de enero de 2023. Efectuado el pago, solicitamos comunicarnos: el monto, forma (depósito), número de documento y fecha de depósito o de envío al ais@naabol.gob.bo o telefax 591 2 2316686.</p> <p>All requests must be paid in advance in cash. The prices and forms of payment for the initial subscription are published in AIC 05/23, dated January 31, 2023. Once the payment is made, we request to communicate: the amount, form (deposit), document number and date of deposit or sent to the ais@naabol.gob.bo or telefax 591 2 2316686.</p>				Información de pago/Payment information	
				<input type="checkbox"/> Adjunto Cheque Attached check <input type="checkbox"/> Adjunto copia del comprobante de pago Attached copy of proof of payment	
				← IMPORTANTE, TOMAR NOTA/IMPORTANT, TAKE NOTE	
Enviar la solicitud a: /Send the request to: NAABOL SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA Reyes Ortiz No. 74, Edificio FEDEPETROL, Piso 6° La Paz – Bolivia Telefax 591 2 2316686 Email: ais@naabol.gob.bo				Firma del solicitante / Applicant Signature 	



NAABOL

Teléfono: (591) 2 2316686
 Fax: (591) 2 2316686
 AFS: SLLPYOYX
 Email: ais@naabol.gob.bo

NAVEGACION AEREA Y AEROPUERTOS BOLIVIANOS

UNIDAD DE NAVEGACIÓN AÉREA
 SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA

Reyes Ortiz No. 74, Edificio Fedepetrol, Piso 6°

AIC

06/23

31-JAN-23

Todas las horas son UTC

REGLAMENTACION Y CONTROL DE LA INFORMACION AERONAUTICA (AIRAC)

1. El Servicio de Información Aeronáutica hace conocer a los originadores y usuarios de la Información Aeronáutica que de conformidad a lo establecido en la Reglamentación Aeronáutica Boliviana RAB 95 Reglamento para los Servicios de Información Aeronáutica, Documentos de la OACI: PANS/AIM doc. 10066, Manual de los Servicios de Información Aeronáutica doc. 8126, es obligatoria la aplicación del Sistema de Reglamentación y Control de la Información Aeronáutica AIRAC.
2. La información relativa a cambios de las instalaciones y servicios o procedimientos exige en la mayoría de los casos incorporar enmiendas a los manuales de operaciones de las líneas aéreas o a otros documentos publicados por diversos organismos aeronáuticos. Las organizaciones responsables de mantener estas publicaciones actualizadas trabajan habitualmente según un programa preestablecido de publicaciones.
3. Cuando se prevea modificaciones y cambios, es necesaria la notificación anticipada de la información para lo cual debe fijarse la fecha de publicación con una antelación de 56 días con respecto a la fecha de entrada en vigencia. (dos ciclos AIRAC)
4. Las fechas de entrada en vigencia AIRAC, deben estar de acuerdo al calendario de fechas de entrada en vigencia predeterminadas internacionalmente convenidas, basadas en un intervalo de 28 días. Se debe usar el tiempo Universal Coordinado (UTC) para indicar la hora en que entrará en vigencia la información.
5. La información notificada no se modificará de nuevo por lo menos hasta 28 días después de la fecha de entrada en vigencia, a menos que la circunstancia notificada sea de carácter temporal y no subsista por todo el periodo
6. Cuando se trate de la publicación del material cartográfico, la fecha límite para que este material llegue al AIS, será con sesenta (60 días) de anticipación a la fecha de publicación, tiempo que le permitirá al AIS, verificar y procesar la información con la rapidez normal para evitar la posibilidad de error.
7. No se aplicarán fechas de aplicación distintas a las fechas de entrada en vigencia respecto a modificaciones planeadas importantes para las operaciones que exijan trabajos cartográficos.

INFORMACIÓN QUE DEBE NOTIFICARSE POR AIRAC

- A. El establecimiento, eliminación y cambios significativos premeditados (incluso pruebas operacionales) de:
1. Límites (horizontales y verticales), reglamentos y procedimientos aplicables a:
 - a) Regiones de información de vuelo;
 - b) Áreas de control;
 - c) Zonas de control;
 - d) Áreas con servicio de asesoramiento;
 - e) Rutas ATS;
 - f) Zonas permanentemente peligrosas, prohibidas y restringidas (comprendidos el tipo y períodos de actividad cuando se conozcan) y ADIZ;

AERONAUTICAL INFORMATION REGULATION AND CONTROL (AIRAC)

1. The Aeronautical Information Service informs the originators and users of Aeronautical Information that in accordance with the provisions of the Bolivian Aeronautical Regulations RAB 95 Regulation for the Aeronautical Information Services, and the ICAO Documents: PANS / AIM doc 10066, Aeronautical Information Services Manual doc 8126, the application of the Aeronautical Information Regulation and Control AIRAC is mandatory.
2. Information regarding changes in facilities and services or procedures requires in most cases to incorporate amendments to airline operations manuals or other published documents by various aeronautical organizations. The responsible organizations for maintaining these updated publications usually work according to a pre-established publication program.
3. When modifications and changes are anticipated, advance notice of the information is necessary, for which the publication date must be set at 56 days in advance of the effective date. (two AIRAC cycles)
4. The AIRAC effective dates must be in accordance with the internationally agreed predetermined effective dates, based on an interval of 28 days. Coordinated Universal Time (UTC) must be used to indicate the time when the information will come into effect.
5. The information notified will not be modified again for at least 28 days after the effective date, unless the notified circumstance is temporary and does not subsist for the entire period
6. When it comes to the publication of the cartographic material, the deadline for this material to reach the AIS, will be sixty (60 days) in advance of the publication date, time that will allow the AIS, verify and process the information with the normal speed to avoid the possibility of error.
7. Application dates other than the effective dates with respect to important planned modifications for the operations that require cartographic works will not apply.

INFORMATION TO BE NOTIFIED BY AIRAC

- A. The establishment and withdrawal of, and premeditated significant changes (including operational trials) of:
1. Limits (horizontal and vertical), regulations and procedures applicable to:
 - a) Flight information regions;
 - b) Control areas;
 - c) Control zones;
 - d) Advisory areas;
 - e) ATS routes;
 - f) Permanent danger, prohibited and restricted areas (including type and periods when known) and ADIZ;
 - g) Permanent zones or routes, or points thereof where the possibility of interception exists.
 2. Positions, frequencies, call signs, known irregularities and maintenance period of radionavigation aids, communications and surveillance facilities.

<p>g) zonas o rutas, o partes de las mismas en las que, con carácter permanente, existe la posibilidad de interceptación.</p> <ol style="list-style-type: none"> Posiciones, frecuencias, distintivos de llamada, irregularidades conocidas y período de mantenimiento de radioayudas para la navegación e instalaciones de comunicaciones y vigilancia. Procedimientos de espera y aproximación, de llegada y de salida, de atenuación de ruidos y cualquier otro procedimiento ATS pertinente. Niveles de transición, altitudes de transición y altitudes mínimas de sector. Instalaciones y servicios meteorológicos (comprendidas las radiodifusiones), y procedimientos. Pistas y zonas de parada. Calles de rodaje y plataformas. Procedimientos de aeródromo para operaciones en tierra (incluyendo procedimientos para escasa visibilidad). Luces de aproximación y de pista. Mínimos de utilización de aeródromo, si los publica el Estado. <p>B. El establecimiento, eliminación y cambios significativos premeditados de:</p> <ol style="list-style-type: none"> Posición, altura e iluminación de obstáculos para la navegación. Horas de servicio de aeródromos, instalaciones y servicios. Servicios de aduanas, inmigración y sanidad. Zonas peligrosas, prohibidas y restringidas con carácter temporal y peligros para la navegación, ejercicios militares y movimientos en masa de aeronaves. Zonas o rutas, o partes de las mismas en las que temporalmente existe la posibilidad de interceptación. <p>C. El establecimiento y cambios significativos premeditados de:</p> <ol style="list-style-type: none"> Nuevos aeródromos para operaciones IFR internacionales. Nuevas pistas para operaciones IFR en aeródromos internacionales. Diseño y estructura de la red de rutas de servicios de tránsito aéreo. Diseño y estructura de un conjunto de procedimientos de terminal (incluyendo cambio demarcaciones del procedimiento debido a cambio en la variación magnética). Las circunstancias mencionadas en la Parte 1, si todo el Estado o una parte considerable del mismo, está afectada o si se requiere coordinación transfronteriza 	<ol style="list-style-type: none"> Positions, frequencies, call signs, known irregularities and maintenance period of radionavigation aids, communications and surveillance facilities. Holding and approach procedures, arrival and departure, procedures noise abatement and any other pertinent ATS procedure. Transition levels, transition altitudes and minimum sector altitudes. Meteorological facilities (including broadcasts) and procedures. Runways and Stopways. Taxiways and Aprons. Aerodrome ground operating procedures (including low visibility procedures). Approach and runway lighting. Aerodrome operating minima, if published by the State. <p>B. The establishment and withdrawal of, and pre-meditated significant changes to:</p> <ol style="list-style-type: none"> Position, height and lighting of navigational obstacles. Hours of service or aerodromes, facilities and services. Customs, immigration and health services. Temporary danger, prohibited and restricted areas and navigational hazards, military exercises and mass movements of aircraft. Temporary areas, routes, or portions thereof where the possibility of interception exists. <p>C. The establishment and premeditated significant changes to:</p> <ol style="list-style-type: none"> New aerodromes for international IFR operations. New runways for IFR operations at international aerodromes. Design and structure of the air traffic services route network. Design and structure of a set of terminal procedures (including change of procedure bearings due to magnetic variation change). Circumstances listed in Part A, if the entire State or any significant position thereof is affected or if cross-border coordination is required
<p>FECHAS IMPORTANTES ASOCIADAS AL SISTEMA AIRAC</p> <p>El sistema AIRAC está asociado a tres fechas importantes.</p> <p>La fecha de entrada en vigencia; La fecha de la publicación; y La fecha límite para que los textos en bruto lleguen al AIS.</p> <p>Este Sistema tiene un intervalo de 56 días entre la fecha de publicación y la fecha de entrada en vigencia, lo cual permite un período de hasta 28 días para su distribución por los medios más rápidos a fin de que los destinatarios de la información reciban con una antelación de por lo menos 28 días antes de la fecha de entrada en vigencia AIRAC.</p> <p>Cuando no se he haya presentado ninguna información en la fecha AIRAC, se iniciará la notificación NIL y se distribuirá por NOTAM, dos ciclos antes de la fecha de entrada en vigencia del AIRAC de que se trate.</p> <p>Cuando se difunde información de conformidad con los procedimientos AIRAC, en la fecha de publicación se iniciará y promulgará un NOTAM DE ACTIVAR indicándose en la casilla B) la fecha-hora de entrada en vigor de la información, la casilla C) la fecha-hora de entrada en vigor AIRAC más 14 días (fecha de término artificial) y en el texto de la casilla E) siempre empezar con las palabras "NOTAM DE ACTIVAR", un numero de referencia de la información publicada en cuestión y un descripción breve de su contenido.</p> <p>La siguiente tabla muestra las fechas importantes asociadas al sistema AIRAC para el año 2023.</p>	<p>IMPORTANT DATES ASSOCIATED WITH THE AIRAC SYSTEM</p> <p>The AIRAC system is associated with three important dates.</p> <p>The effective date; The publication date; and The latest for raw material to reach the AIS.</p> <p>This system has an interval of 56 days between the publication date and the effective date, which allows a period of up to 28 days for distribution by the fastest means so that the recipients of the information receive with at least 28 days in advance before AIRAC effective date.</p> <p>When no information has been submitted on the AIRAC date, the NIL notification will be initiated and distributed by NOTAM, two cycles before the effective date of the AIRAC in question.</p> <p>When information is disseminated in accordance with AIRAC procedures, a TRIGGER NOTAM shall be initiated and promulgated on the publication date, indicating in item B) the effective date of the information, item C) the AIRAC effective date-time plus 14 days (date of artificial termination) and in the text of item E) must always start with the words "TRIGGER NOTAM", a reference number of the published information and a brief description of its contents</p> <p>The following table shows the important dates associated with the AIRAC system for the year 2023.</p>

FECHA LIMITE PARA QUE LOS TEXTOS EN BRUTO LLEGUEN AL AIS				FECHA DE PUBLICACION				FECHA DE ENTRADA EN VIGENCIA			
LATEST DATE FOR RAW MATERIAL TO REACH THE AIS				PUBLICATION DATE				EFFECTIVE DATE			
1	DICIEMBRE	DECEMBER	2022	29	DICIEMBRE	DECEMBER	2022	26	ENERO	JANUARY	2023
29	DICIEMBRE	DECEMBER	2022	26	ENERO	JANUARY	2023	23	FEBRERO	FEBRUARY	2023
26	ENERO	JANUARY	2023	23	FEBRERO	FEBRUARY	2023	23	MARZO	MARCH	2023
23	FEBRERO	FEBRUARY	2023	23	MARZO	MARCH	2023	20	ABRIL	APRIL	2023
23	MARZO	MARCH	2023	20	ABRIL	APRIL	2023	18	MAYO	MAY	2023
20	ABRIL	APRIL	2023	18	MAYO	MAY	2023	15	JUNIO	JUNE	2023
18	MAYO	MAY	2023	15	JUNIO	JUNE	2023	13	JULIO	JULY	2023
15	JUNIO	JUNE	2023	13	JULIO	JULY	2023	10	AGOSTO	AUGUST	2023
13	JULIO	JULY	2023	10	AGOSTO	AUGUST	2023	7	SEPTIEMBRE	SEPTEMBER	2023
10	AGOSTO	AUGUST	2023	7	SEPTIEMBRE	SEPTEMBER	2023	5	OCTUBRE	OCTOBER	2023
7	SEPTIEMBRE	SEPTEMBER	2023	5	OCTUBRE	OCTOBER	2023	2	NOVIEMBRE	NOVEMBER	2023
5	OCTUBRE	OCTOBER	2023	2	NOVIEMBRE	NOVEMBER	2023	30	NOVIEMBRE	NOVEMBER	2023
2	NOVIEMBRE	NOVEMBER	2023	30	NOVIEMBRE	NOVEMBER	2023	28	DICIEMBRE	DECEMBER	2023
30	NOVIEMBRE	NOVEMBER	2023	28	DICIEMBRE	DECEMBER	2023	25	ENERO	JANUARY	2024
28	DICIEMBRE	DECEMBER	2023	25	ENERO	JANUARY	2024	22	FEBRERO	FEBRUARY	2024
25	ENERO	JANUARY	2024	22	FEBRERO	FEBRUARY	2024	21	MARZO	MARCH	2024
22	FEBRERO	FEBRUARY	2024	21	MARZO	MARCH	2024	18	ABRIL	APRIL	2024
21	MARZO	MARCH	2024	18	ABRIL	APRIL	2024	16	MAYO	MAY	2024

<p>Nota: Fechas límite material cartográfico ver numeral 6</p> <p>Debe evitarse utilizar la fecha del ciclo AIRAC comprendida entre diciembre y enero inclusive, como fecha de entrada en vigencia para la introducción de modificaciones importantes según el sistema AIRAC.</p> <p><i>Esta AIC reemplaza a la AIC 06/22 de fecha 05-SEP-22.</i></p>	<p>Note: Deadlines cartographic materials see number 6</p> <p>The date of the AIRAC cycle between December and January inclusive should not be used as the effective date for the introduction of major modifications under the AIRAC system.</p> <p><i>This AIC replaces AIC 06/22 dated 05-SEP-22.</i></p>
--	---



NAABOL

Teléfono: (591) 2 2316686
 Fax: (591) 2 2316686
 AFS: SLLPYOYX
 Email: ais@naabol.gob.bo

NAVEGACION AEREA Y AEROPUERTOS BOLIVIANOS

UNIDAD DE NAVEGACIÓN AÉREA
 SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA
 Reyes Ortiz No. 74, Edificio Fedepetrol, Piso 6°

AIC
 07/23
 31-JAN-23

Todas las horas son UTC

DISTRIBUCIÓN DE LA INFORMACION AERONAUTICA EN FORMATO DIGITAL

Navegación Aérea y Aeropuertos Bolivianos – NAABOL, pone en conocimiento de todos los usuarios de los Servicios de Información Aeronáutica que, **mientras esté vigente la EMERGENCIA SANITARIA** en el territorio del Estado Plurinacional de Bolivia, los Productos de Información Aeronáutica se distribuirán y publicarán en formato Digital (CD).

1. Los datos y costos para obtener estos productos, se encuentran publicados en la AIC 05/23 de fecha 31 de enero de 2023.
2. El uso de estos documentos, garantiza la información necesaria para la seguridad y regularidad de la navegación aérea nacional e internacional dentro de su área de responsabilidad. La documentación vigente, es controlada con la última lista de verificación de los productos de información aeronáutica.

Esta AIC reemplaza a la AIC 07/22 de fecha 05-SEP-22.

DISTRIBUTION OF AERONAUTICAL INFORMATION IN DIGITAL FORMAT

Bolivian Air Navigation and Airports - NAABOL, informs all users of the Aeronautical Information Services that, while the **SANITARY EMERGENCY** is in force in the territory of the Plurinational State of Bolivia, the Aeronautical Information Products will be distributed and published in Digital format (CD).

1. The data and costs to obtain these products, are published in AIC 05/23 dated January 31, 2023.
2. The use of these documents guarantees the necessary information for the safety and regularity of national and international air navigation within its area of responsibility. The current documentation is controlled with the latest checklist of aeronautical information products.

This AIC replaces AIC 07/22 dated 05-SEP-22.

**NAABOL**

Teléfono: (591) 2 2316686
 Fax: (591) 2 2316686
 AFS: SLLPYOYX
 Email: ais@naabol.gob.bo

NAVEGACION AEREA Y AEROPUERTOS BOLIVIANOS

UNIDAD DE NAVEGACIÓN AÉREA
 SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA
 Reyes Ortiz No. 74, Edificio Fedepetrol, Piso 6°

AIC
08/23
31-JAN-23

Todas las horas son UTC

DISPOSICION TRANSITORIA PARA LAS
PUBLICACIONES AIS

La presente AIC tiene como propósito dar a conocer a la comunidad aeronáutica información acerca de la transición eventual y circunstancial que se viene desarrollando la actual entidad proveedora de servicios de navegación aérea "NAABOL".

VIGENCIA DE LOS PRODUCTOS DE INFORMACIÓN
AERONÁUTICA

En el marco del Decreto Supremo No. 4630 de fecha 30/11/2021, se crea la entidad "Navegación Aérea y Aeropuertos Bolivianos – NAABOL" como la Administradora de Aeropuertos y Proveedor de Servicios de Navegación Aérea del Estado Plurinacional de Bolivia.

En este contexto, mientras NAABOL se encuentre en proceso de transición de la documentación referida al AIS, las Publicaciones de los Productos de Información Aeronáutica (Suplementos a la AIP's) vigentes y/o emitidas por la anterior empresa AASANA, se mantendrán vigentes hasta que las mismas sean actualizadas parcial o totalmente por NAABOL.

Esta AIC reemplaza a la AIC 08/22 de fecha 05-SEP-22.

TRANSITIONAL PROVISIONS FOR AIS
PUBLICATIONS

The purpose of this AIC is to inform the aeronautical community about the eventual and circumstantial transition of the current air navigation services provider "NAABOL".

VALIDITY OF AERONAUTICAL INFORMATION
PRODUCTS

Within the framework of Supreme Decree No. 4630 dated 11/30/2021, the entity "Bolivian Air Navigation and Airports - NAABOL" is created as the Airport Administrator and Air Navigation Service Provider of the Plurinational State of Bolivia.

In this context, while NAABOL is in the process of transition of the documentation referred to the AIS, the Aeronautical Information Products Publications (Supplements to the AIP and the AIC's) in force and/or issued by the former company AASANA, will remain in force until they are partially or totally updated by NAABOL.

This AIC replaces AIC 08/22 dated 05-SEP-22.

ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA



NAABOL

NAVEGACION AEREA Y AEROPUERTOS BOLIVIANOS

Teléfono: (591) 2 2316686
 Fax: (591) 2 2316686
 AFS: SLLPYOYX
 Email: ais@naabol.gob.bo

UNIDAD DE NAVEGACIÓN AÉREA
 SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA
 Reyes Ortiz No. 74, Edificio Fedepetrol, Piso 6°

AIC
 09/23
 31-JAN-23

Todas las horas son UTC

<u>LISTA DE VERIFICACIÓN DE CIRCULARES DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA</u>			<u>AERONAUTICAL INFORMATION CIRCULARS CHECKLIST</u>		
Las siguientes Circulares de Información Aeronáutica (AIC) se encuentran vigentes:			The following Aeronautical Information Circular (AIC) are in force:		
Año 2023			Year 2023		
N°	Fecha	Contenido	N°	Date	Content
01/23	31-JAN-23	Acuerdo Operacional – Procedimientos unificados para autorizaciones de vuelos no regulares entre Paraguay y Bolivia	01/23	31-JAN-23	Operational Agreement - Unified Procedures for Authorizations of NON-Regular Flights between Paraguay And Bolivia
02/23	31-JAN-23	Información después del vuelo	02/23	31-JAN-23	Post Flight Information
03/23	31-JAN-23	Implantación de la gestión de flujo de tránsito aéreo (ATFM) en las regiones CAR/SAM	03/23	31-JAN-23	Implementation of Air Traffic Flow Management (ATFM) in the CAR/SAM regions.
04/23	31-JAN-23	Derechos de propiedad intelectual Publicación Productos AIS	04/23	31-JAN-23	Intellectual property rights Publication of AIS Products
05/23	31-JAN-23	Venta de la AIP Bolivia y suscripción a publicaciones aeronáuticas – año 2023	05/23	31-JAN-23	Sale of AIP Bolivia and subscription to aeronautical publications – year 2023
06/23	31-JAN-23	Reglamentación y Control de la Información Aeronáutica (AIRAC)	06/23	31-JAN-23	Aeronautical Information Regulation and Control (AIRAC)
07/23	31-JAN-23	Distribución de la información aeronáutica en formato digital	07/23	31-JAN-23	Distribution of aeronautical information in digital format
08/23	31-JAN-23	Disposicion transitoria para las publicaciones AIS	08/23	31-JAN-23	Transitional provisions for AIS publications
09/23	31-JAN-23	Lista de verificación de Circulares de Información Aeronáutica (AIC)	09/23	31-JAN-23	Aeronautical Information Circulars (AIC) Checklist
Las Circulares de Información Aeronáutica (AIC), que no figuran en la presente lista de verificación, fueron reemplazadas, canceladas, incorporadas a la AIP o suficientemente difundidas			The Aeronautical Information Circulars (AIC), which are not included in this checklist, were replaced, canceled, incorporated into the AIP or sufficiently disseminated		
Esta AIC reemplaza a la AIC 09/22 de fecha 05-SEP-22.			This AIC replaces AIC 09/22 dated 05-SEP-22.		