

UNDÉCIMA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, 22 de septiembre - 3 de octubre de 2003

**Cuestión 4 del
orden del día: Medidas para aumentar la capacidad
4.2: Medidas regionales**

LOGROS DEL APANPIRG PARA AUMENTAR LA CAPACIDAD DEL ESPACIO AÉREO EN LA REGIÓN ASIA/PACÍFICO

(Nota presentada por Singapur)

RESUMEN

El APANPIRG ha contribuido a impulsar las iniciativas para aumentar la capacidad del espacio aéreo en la Región Asia/Pacífico. En noviembre de 2001 se implantó la RVSM en la estructura de rutas revisadas del mar de China meridional y se extendería a la Bahía de Bengala en noviembre de 2003. La estructura de rutas ATS revisada entre Asia y Oriente Medio/Europa, al sur de la cordillera del Himalaya (EMARSSH) se implantó sobre la Bahía de Bengala en noviembre de 2002. Estas iniciativas han aportado considerables beneficios, tanto a los proveedores ATS como a los usuarios de la región. Singapur, como miembro y presidente actual del APANPIRG, se complace en comunicar estos logros a la Conferencia.

La medida recomendada a la Conferencia figura en el párrafo 4.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Grupo regional Asia/Pacífico de planificación y ejecución de la navegación aérea (APANPIRG) ha llevado a cabo recientemente dos iniciativas importantes para aumentar la capacidad en la Región Asia/Pacífico. En noviembre de 2001 se implantó la separación vertical mínima reducida (RVSM) en la estructura de rutas revisada del mar de China meridional, mientras que la estructura de rutas ATS revisada entre Asia y Oriente Medio/Europa, al sur de la cordillera del Himalaya (EMARSSH) se implantó sobre la Bahía de Bengala en noviembre de 2002. Estas iniciativas han aportado considerables beneficios, tanto a los proveedores de servicios de tránsito aéreo (ATS) como a los usuarios de la región. Singapur, como miembro y presidente actual del APANPIRG, desea destacar los logros de estas iniciativas regionales para aumentar la capacidad.

2. SEPARACIÓN VERTICAL MÍNIMA REDUCIDA (RVSM)

2.1 En 1998, el APANPIRG creó un Equipo especial RVSM de la OACI para implantar la RVSM en la Región Asia/Pacífico.

Implantación en el Pacífico occidental y el mar de China meridional

2.2 El Equipo especial RVSM de la OACI, dirigido por los Estados Unidos, comenzó la planificación para la implantación de la RVSM en la zona del Pacífico occidental y del mar de China meridional en abril de 2000, durante su sexta reunión, celebrada en Singapur. El equipo especial, integrado por especialistas de Estados de la región y organizaciones internacionales tales como la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA) y la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo (IFATCA), elaboró el plan operacional que se extendió a doce regiones de información de vuelo (FIR) y a una zona de responsabilidades.

2.3 El Equipo especial perfeccionó el plan operacional durante las cinco reuniones siguientes, celebradas en Hong Kong, Bangkok, Kuala Lumpur, Denpasar y Singapur. También se implantaron los elementos claves necesarios para apoyo de las operaciones RVSM. Entre ellos, cabe mencionar los requisitos de planificación de vuelo, asignación de niveles RVSM, coordinación de control del tránsito aéreo (ATC), contingencias en vuelo y procedimientos para suspensión de operaciones RVSM. Además, para garantizar que la decisión de mantenimiento de altitud satisficiera los requisitos de seguridad operacional de la RVSM, se adoptó una especificación de performance mínima para los sistemas altimétricos de a bordo. Para operar en el espacio RVSM todas las aeronaves tenían que tener la aprobación RVSM. Las aeronaves que no tuvieran la aprobación RVSM podrían transitar el espacio aéreo únicamente en circunstancias especiales y con sujeción a la aprobación de los proveedores ATS.

2.4 El 16 de enero de 2002, se completó en Singapur el plan operacional para la implantación RVSM. China, Estados Unidos de América, Filipinas, Malasia, Singapur, Tailandia y Viet Nam firmaron las Cartas de Acuerdo suplementarias para facilitar la introducción de la RVSM. Camboya firmó las Cartas de Acuerdo con los Estados interesados en febrero de 2002. Estas Cartas destacaron el compromiso unánime de los Estados para mejorar la gestión del tránsito aéreo en la región.

2.5 La RVSM se introdujo en la zona del Pacífico occidental y del mar de China meridional en dos fases. El 21 de febrero de 2002, Camboya, China, Filipinas, Malasia, Singapur, Tailandia y Viet Nam implantaron con éxito la RVSM en sus respectivas FIR. Los Estados interesados acordaron aplicar la RVSM desde el FL 310 al FL 410 para permitir que los explotadores que no habían obtenido la aprobación RVSM continuaran operando por debajo del FL 300 en la región. La transición fue suave. Algunos pequeños incumplimientos de los requisitos de planificación de vuelo y errores ocasionales en cuanto a la asignación de niveles en algunas rutas se rectificaron para fines de la primera semana de operaciones RVSM, gracias a la cooperación y acción rápida de los Estados y las líneas aéreas interesadas.

2.6 En la segunda fase, el 31 de octubre de 2002, la RVSM se implantó en Hong Kong, Indonesia (Jakarta y Ujung Pandang), República Democrática Popular Lao y Viet Nam (Ha Noi) y el resto del espacio aéreo oceánico de la zona de responsabilidad Sanya. También en el marco de la segunda fase de implantación, todos los Estados de la zona del Pacífico occidental y del mar de China meridional extendieron la aplicación de la RVSM del FL 290 al FL 410. Indonesia introdujo la RVSM en las FIR Jakarta y Ujung Pandang, del FL 350 al FL 390. Una vez más, la transición se efectuó suavemente y sin mayores irregularidades.

Implantación en la Bahía de Bengala

2.7 Después del éxito en la implantación de la RVSM en la zona del Pacífico Occidental y el Mar de China Meridional, Singapur asumió la presidencia del Equipo especial — que comenzó la labor para — extender la labor de la RVSM sobre la Bahía de Bengala y el Mar Árabe. Esta fase se llevará a cabo juntamente con la implantación de la RVSM en la Región Oriente Medio, prevista para el 27 de noviembre de 2003. El objetivo es lograr operaciones RVSM con continuidad para las corrientes de tránsito entre Asia, Oriente Medio y Europa.

2.8 El progreso realizado por los Estados y las líneas aéreas en el proceso de implantación ha sido alentador. Los elementos clave para las operaciones RVSM, que incluyen el proceso de aprobación de aeronavegación y operacional, procedimientos de vuelo, procedimientos ATC y los procedimientos de contingencia conexos, se están implantando. Se prevé que todos los preparativos, incluyendo la instrucción del personal de operaciones, se completarán dentro de poco para facilitar la implantación de la RVSM en noviembre de 2003.

Beneficios de la RVSM

2.9 La introducción de la RVSM en la zona del Pacífico occidental y el Mar de China Meridional ha hecho que estén disponibles otros seis niveles de vuelo para las aeronaves que estén adecuadamente equipadas. Los niveles adicionales han permitido a las líneas aéreas operar en sus perfiles verticales óptimos o cerca de ellos. Junto con una reducción considerable de los retardos en tierra, esto se ha traducido en importantes economías de combustible para las líneas aéreas. En general, la aplicación de la RVSM ha aumentado la capacidad del espacio aéreo, ha aliviado la congestión en las principales rutas ATS y ha mejorado la eficiencia de las operaciones de los servicios de tránsito aéreo. Se esperan los mismos beneficios para cuando la RVSM se implante en la Bahía de Bengala y en el Mar Árabe.

3. ESTRUCTURA DE RUTAS ATS REVISADA ENTRE ASIA Y ORIENTE MEDIO/EUROPA, AL SUR DE LA CORDILLERA DEL HIMALAYA (EMARSSH)

3.1 En 2000, el APANPIRG creó el Equipo especial EMARSSH para avanzar en el desarrollo de una estructura de rutas revisada para responder al aumento del tráfico internacional e interior entre Asia y Europa.

3.2 A fin de facilitar la labor del Equipo especial, el APANPIRG nombró un equipo básico dirigido por la OACI. Los miembros del equipo básico provenían de Arabia Saudita, Australia, Hong Kong, India, Irán, Singapur y la IATA.

Principios empleados

3.3 Los principios empleados en la elaboración de la estructura de rutas EMARSSH fueron:

- a) las funciones de las aeronaves actuales; la tecnología y los procedimientos CNS/ATM nuevos se emplearon para elaborar una estructura de rutas ATS a fin de reducir la congestión y mejorar la seguridad operacional;
- b) las rutas principales EMARSSH se elaboraron fundamentalmente para los vuelos internacionales de media y larga distancia; y
- c) en la medida posible, las rutas principales EMARSSH se separaron lateralmente, con un mínimo de cruces que pudieran resultar en puntos de paso obligado.

3.4 La estructura de rutas EMARSSH fue diseñada en apoyo de tres operaciones de la performance de navegación requerida (RNP), dado que la mayoría de los vuelos efectuados dentro de la Región Asia/Pacífico podían satisfacer el nivel RNP 10 de precisión de navegación, o mejor. El beneficio inmediato fue que las rutas EMARSSH podían establecerse con una separación de 50 NM sin afectar las operaciones ATS en las rutas adyacentes, aumentando así la capacidad del espacio aéreo. Esta ventaja fue particularmente importante en la Bahía de Bengala donde, antes de la implantación de la EMARSSH, la separación lateral de 100 NM era la mínima requerida.

Implantación

3.5 La EMARSSH se implantó en dos fases. En la primera fase, se implantaron rutas adicionales entre Perth y Jakarta así como entre Auckland/Sydney/Melbourne y Surabaya en diciembre de 2001.

3.6 Durante una serie de ocho reuniones, el Equipo especial EMARSSH elaboró un conjunto de rutas paralelas espaciadas a una distancia mínima de 50 NM a través de la Bahía de Bengala, India y el Mar Árabe. Además, el Equipo especial realineó algunas rutas sobre la Península Arábiga y Egipto, y elaboró rutas a través de la FIR Tehran para aumentar la capacidad disponible en la FIR Kabul. Todas estas rutas se implantaron en la segunda fase, el 28 de noviembre de 2002.

3.7 En general, la ejecución de la segunda fase se realizó sin inconvenientes, salvo algunos problemas iniciales. Por ejemplo, algunos Estados necesitaban más tiempo para adaptarse a la nueva estructura de rutas y, por lo tanto, impusieron distancias adicionales además de las normas de separación mínima de la OACI. Con la solución de estos problemas, las demoras ahora son considerablemente inferiores a las de los niveles anteriores a EMARSSH.

Beneficios

3.8 La implantación de la estructura de rutas EMARSSH ha resuelto algunos de los puntos de paso obligado anteriormente identificados, particularmente los puntos sobre la Bahía de Bengala, y creó mucha capacidad que se necesitaba para los vuelos entre Asia y Oriente Medio/Europa. Lo que es más importante, ha preparado el camino para la implantación de la RVSM sobre la Bahía de Bengala y el Mar Árabe. Las líneas aéreas también reciben con satisfacción la nueva estructura de rutas. Sin embargo, se reconoce que las demoras para los vuelos hacia el Oeste pueden reducirse aún más si los vuelos se distribuyen a través de las rutas disponibles sobre la Bahía de Bengala, si se destina una ruta para los vuelos que aceptan operar con un número Mach común (por ejemplo, M.84) y si las líneas aéreas distribuyen sus horas de salida. El Equipo especial, los Estados interesados y las líneas aéreas están trabajando juntos para resolver estas cuestiones.

4. MEDIDA PROPUESTA A LA CONFERENCIA

4.1 Mediante la estrecha cooperación de la OACI, los Estados interesados y Organizaciones Internacionales tales como IATA e IFALPA, el APANPIRG ha llevado a cabo con éxito dos importantes iniciativas para aumentar la capacidad dentro de un período relativamente breve. Se invita a la Conferencia a tomar nota de estos logros del APANPIRG.

APÉNDICE

CUADRO DE LA ESTRUCTURA DE RUTAS EMARSSH

