

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
Séptima Reunión de autoridades de Aviación Civil de la Región SAM (RAAC/7)

(Salvador, Bahía, Brasil, 01-03 julio de 2002)

Asunto 4: **Transición a los sistemas CNS/ATM**
c) **Implantación RVSM.**

(Preparada por IATA)

Resumen

Esta nota de estudio presenta la posición de IATA respecto el formato de implantación del RVSM para la Región CAR/SAM y al mismo tiempo informa a los Señores Directores de la Región SAM importantes punto a ser tenidos en cuenta al momento de seleccionar un formato de implantación RVSM.

Antecedentes

La reunión de GREPECAS/10 celebrada en Las Palmas, España el pasado Octubre, determinó bajo la conclusión 10/11 implantar RVSM en la Región CAR/SAM el 01 abril del 2004. Esta conclusión establecía que la implantación sería llevada a cabo en dos fases, la primera fase cubriría del FL350 al FL390. La segunda fase, en una fecha a determinar de acuerdo con las necesidades operativas, cubriría el resto de los niveles. La razón de GREPECAS de tomar esta decisión fue para coincidir con el formato de implantación de EE.UU. en su espacio aéreo domestico.

Posterior a GREPECAS/10 EE.UU. decidió cambiar el formato de implantación, planeándolo en una sola fase que cubriría de FL290 a FL390.

Discusión

En la Tercera Reunión/Taller de Trabajo de Autoridades y Planificadores de Gestión del Tránsito Aéreo celebrada en Lima el 20 de mayo del 2002, la secretaría ICAO y la Oficina Regional de IATA presentaron diferentes notas de estudio recomendando a los Estado la implantación de RVSM en la Región CAR/SAM en una sola fase armonizando con el espacio aéreo domestico de EE.UU.

Ahora le corresponde a GREPECAS/11 a decidir si la implantación del RVSM en la Región CAR/SAM será efectuada en dos fases como fue aprobado originalmente o en una sola fase siguiendo el espíritu de armonización con el espacio aéreo de EE.UU. mantenido por GREPECAS/10.

La Oficina Regional de IATA efectuó estudios encauzados a la implantación del RVSM, obteniendo como resultado que en el cuarto trimestre del 2004 los vuelos de IATA y no-IATA, domésticos e internacionales, de pasajeros y cargo, de mas de una hora de duración (o 250 millas náuticas) serian RVSM o con capacidad RVSM el 87,76% de ellos.

En la misma investigación se mostró que los Estados de Argentina, Bolivia, Perú y Venezuela, tenían bajo su registro una importante cantidad de viejos aviones los cuales económicamente no podrían ser considerados como candidatos para ser actualizados RVSM. Consecuentemente, estos Estados deberían coordinar con sus aerolíneas para buscar una posible solución a este problema.

En adición a lo anteriormente expuesto, IATA desearía informar de otras observaciones significantes para los Estados a la hora de decidir como implantar el RVSM:

- Durante la ultima reunión de Autoridades ATM, México y Cuba informaron que implantarían en una sola fase independientemente de la decisión de GREPECAS/11.
- La implantación en dos fases implica un Análisis de Seguridad mas elaborado y costoso.
- La implantación en dos fases permite a aquellas aerolíneas precarias basadas en la Región CAR/SAM (25 % o menos de las aeronaves existentes) el tener mas tiempo para prepararse para RVSM.
- La implantación en dos fases penalizará a aquellas aeronaves basadas en la Región CAR/SAM ya RVSM aprobadas (75% o mas).
- La implantación en una sola fase penalizara solo el 12% de los vuelos de la Región CAR/SAM.
- Implantar en dos fases obligaría a USA a crear una zona de transición.
- La implantación en dos fases disminuye la seguridad, ya que los controladores deben de transferir los aviones en ascenso o descenso de una capa RVSM a otra no-RVSM, y de nuevo a otra capa RVSM.
- Implantar en dos fases podría crear confusión a aquellas tripulaciones entrando o saliendo de la Región CAR/SAM, las tripulaciones deberán usar diferentes niveles IFR dependiendo de la altitud del avión.
- La única experiencia obtenida en implantación de RVSM en dos fases fue en el Atlántico Norte, donde los flujos de tráfico son en una solo sentido.
- Si la implantación fuese efectuada en dos fases, será obligatorio determinar el tiempo necesario para que las aerolíneas sustituyan sus aviones no-RVSM por aviones RVSM con objeto de planificar la segunda fase.

La implantación del RVSM es un esfuerzo regional y todos los Estados deben convenir en un formato común de implantación. Aquellos Estados que no tengan intención de implantar RVSM en un determinado estrato de niveles de vuelo en su espacio aéreo deberían asumir la responsabilidad de la zona de transición dentro del espacio aéreo de su jurisdicción, de esta manera el concepto regional de proyecto se mantendría y el derecho de decisión del Estado sería salvaguardado.

IATA esta disponible para cooperar con los Estados y reunirse con los mismos y con las líneas aéreas, especialmente aquellas con condiciones precarias, para poder encontrar posibles soluciones.

Acción Sugerida

Se invita a la reunión a tomar nota de la información presentada en esta nota de estudio.