



AP/ATM/6
NE/02
02/09/03

**Organización de Aviación Civil Internacional
Proyecto Regional PNUD/OACI RLA/98/003
Transición a los Sistemas CNS/ATM en las Regiones CAR y SAM**

**Sexta Reunión/Taller de Trabajo de autoridades y planificadores
de Gestión del Tránsito Aéreo (ATM) para la Implantación RVSM, rutas RNAV y RNP en las
Regiones CAR/SAM (AP/ATM/6 RVSM-RNAV-RNP)**

(San José, Costa Rica, 29 de setiembre al 3 de octubre de 2003)

**Asunto 3: Revisión de los asuntos relacionados con la Implantación RVSM en las Regiones
CAR/SAM**

**Estado de aplicación y vigencia de las Conclusiones relacionadas con la
Implantación RVSM en las regiones CAR/SAM**

(Presentada por la Secretaría)

Resumen

En esta Nota de Estudio se propone a la reunión llevar a cabo una revisión de las Conclusiones relacionadas con la implantación RVSM en las Regiones CAR/SAM que fueron formuladas por las Reuniones GREPECAS 11, AP/ATM/3, AP/ATM/4 y AP/ATM/5

Referencias:

Informe de las reuniones:

GREPECAS/10 - Las Palmas, Canarias, España., 23-27 de octubre de 2001

GREPECAS/11 - Manaus, Brasil, 3-7 de diciembre de 2002

AP/ATM/3 - Lima, Perú, 20-24 de mayo de 2002

AP/ATM/4 - Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, 27-31 de enero de 2003

AP/ATM/5 - Panamá, 18 al 20 de junio de 2003

1. Introducción

1.1 La reunión GREPECAS 10, mediante la Conclusión 10/11 aprobó la implantación RVSM en las Regiones CAR/SAM. Posteriormente, durante la Reunión GREPECAS 11, así como durante la tercera, cuarta y quinta Reunión/taller de Autoridades y Planificadores ATM para la Implantación RVSM, rutas RNAV y RNP en las Regiones CAR/SAM, entre otros asuntos, se examinaron aspectos relacionados con la implantación RVSM en las regiones CAR/SAM habiéndose aprobado una serie de Conclusiones y Decisiones que los Estados y Organizaciones Internacionales deberán cumplir a fin de implantar la RVSM en forma exitosa el 20 de enero de 2005.

2. Análisis

2.1 En virtud de lo anterior, el GREPECAS 11 formuló 12 conclusiones relacionadas con la implantación RVSM, mientras que en las reuniones AP/ATM/3, 4 y 5 se formularon 40 conclusiones y decisiones sobre el mismo asunto.

2.2 Los temas RVSM que serán tratados durante la presente reunión, son de carácter similar a los examinados durante las pasadas reuniones, por lo tanto sería conveniente que las conclusiones sean debidamente revisadas. Luego de la revisión debiera indicarse si continúan siendo válidas, o bien si ya han sido reemplazadas por otras conclusiones o implantadas y por lo tanto habrían perdido su vigencia.

2.3 La secretaría ha realizado una primera evaluación y ha indicado el estado de aplicación de las conclusiones/decisiones según la información disponible. Se espera que durante la reunión los Estados y Organizaciones Internacionales pudieran aportar mayor información a fin de actualizar su estado de aplicación.

3. Acción Sugerida

3.1 Se invita a la reunión a examinar las Conclusiones y Decisiones adoptadas por el GREPECAS 11 y las Reuniones/Talleres AP/ATM/3, 4 y 5 que se adjuntan en el **Apéndice A**, evaluar el estado de aplicación de cada una de ellas utilizando la metodología propuesta en 3.2 siguiente y posteriormente, actualizar el Formulario propuesto con la información que corresponda.

3.2 Para evaluar el estado de aplicación de las Conclusiones, se propone utilizar la siguiente metodología de clasificación:

- a) Luego de finalizado el examen/discusión del estado de implantación de la Conclusión que corresponda, ésta debe ser clasificada como:

Clasificación del estado de las Conclusiones	
Válida:	Que mantiene su vigencia
Finalizada:	Que ha concluido o ha sido implantada
Reemplazada:	Que ha sido sustituida por otra Conclusión

- b) En el Formulario que se adjunta en el **Apéndice** actualizar la columna “Estado de aplicación” y, si existieran observaciones que se consideren oportunas mencionar, deberán ubicarse en la columna “Observaciones”.

Ejemplo:

Conclusión y Decisión	Estado de aplicación	Observaciones
Conclusión X/X	Válida	(si correspondiere)

APÉNDICE A

Estado de las Conclusiones y Decisiones relacionadas con la implantación RVSM en las Regiones CAR/SAM		
Conclusiones y Decisiones	Estado de aplicación	Observaciones
Tercera Reunión/Taller de trabajo de Autoridades y Planificadores ATM		
<p>Conclusión AP/ATM/3/15 - Difusión del Programa RVSM Que, los Estados/Territorios y Organismos Internacionales de las regiones CAR/SAM y IATA inicien una campaña de difusión del programa de implantación RVSM en las regiones CAR/SAM.</p>	Válida	Todos los Estados y Organizaciones Internacionales CAR/SAM han iniciado una campaña de difusión del programa de implantación RVSM, pero esta conclusión se mantiene vigente hasta la implantación efectiva de RVSM.
<p>Conclusión AP/ATM/3/16 - Actualización de datos sobre preparación RVSM y estado de la flota que opera en las regiones CAR/SAM Que, los Estados/Territorios, Organizaciones Internacionales de las regiones CAR/SAM que aún no lo hayan hecho:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Inicien un proceso de consulta con sus usuarios respecto al estado de preparación RVSM de la flota tanto nacional como internacional; b) Remitan dicha información lo antes posible a las Oficinas NACC y SAM de la OACI correspondiente, a fin de ser enviada a la próxima reunión del Grupo de Tarea RVSM; y c) IATA continúe con el análisis iniciado sobre este asunto. 	Reemplazada	Conclusión reemplazada por la Conclusión AP/ATM/5/39
<p>Conclusión AP/ATM/3/17 - Simulaciones ATC Que, con la finalidad tomar una decisión sobre la armonización de los programas de implantación RVSM de Estados Unidos y de las regiones CAR/SAM, los Estados que tengan la disponibilidad de hacerlo, lleven a cabo simulaciones ATC y su resultado sea remitido a las Oficinas NACC y SAM de la OACI correspondientes para que sea enviado al Grupo de Tarea RVSM.</p>	Reemplazada	Esta conclusión ha sido reemplazada por la Conclusión AP/ATM/5/26.

<p>Conclusión AP/ATM/3/18 - Armonización de los programas de implantación RVSM de Estados Unidos y las regiones CAR/SAM</p> <p>Que, con el fin de obtener un espacio aéreo transparente entre las regiones CAR/SAM y el espacio aéreo doméstico de Estados Unidos se exhorta a los Estados Unidos y a GREPECAS a través del grupo de tarea RVSM a:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Tomar las acciones pertinentes para informar a GREPECAS sobre la conveniencia de aplicar RVSM en las regiones CAR/SAM en diciembre de 2004 a fin de armonizar la fecha de efectividad de los respectivos planes de implantación RVSM; b) Examinar si es o no posible implantar RVSM en las regiones CAR/SAM en una sola fase desde FL 290 a FL 410; y c) Encaminar los resultados de esta armonización a la Reunión GREPECAS/11 para su aprobación. 	<p>Reemplazada</p>	<p>Esta conclusión ha sido reemplazada por la Conclusión 11/23 de GREPECAS y actualizada mediante conclusión AP/ATM/4/20.</p>
<p>Conclusión AP/ATM/3/19 - Material de orientación para la aprobación RVSM de aeronaves y operadores</p> <p>Que, hasta tanto no se cuente con material de orientación regional, los Estados y Territorios CAR/SAM adopten los documentos promulgados por la FAA Interim Guidance 91-RVSM y la JAA Temporary Guidance Leaflet (TGL N° 6), Rev. 1 del 1 de octubre de 1999, para la aprobación de aeronaves y operadores que pretendan operar en espacios RVSM.</p>	<p>Reemplazada</p>	<p>Esta conclusión ha sido reemplazada por la Conclusión AP/ATM/4/18</p>
<p>Conclusión AP/ATM/3/20 - Desarrollo de material de orientación Regional para la aprobación RVSM de aeronaves y operadores.</p> <p>Que, el Proyecto Regional RLA/99/901, Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional al elaborar las Regulaciones aeronáuticas Latinoamericanas (LAR) asigne prioridad al desarrollo de material de orientación para la aprobación de aeronaves y</p>	<p>Finalizada</p>	<p>El Proyecto RLA/99/901 está preparando las regulaciones aeronáuticas latinoamericanas (LAR) las que fueron presentadas en la AP/ATM/5 y la correspondiente enmienda será presentada en la AP/ATM/6</p>

operadores que pretendan volar en espacio aéreo RVSM.		
<p>Conclusión AP/ATM/3/21 - Asignación de tareas al Grupo de Trabajo RVSM del Comité ATM del Subgrupo ATM/CNS del GREPECAS</p> <p>Que, con base en el mandato del GREPECAS, el Grupo de Tarea RVSM del Comité ATM:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Establezca tres grupos de trabajo para el desarrollo de las tareas sobre aeronavegabilidad y aprobación RVSM de aeronaves y operadores, Gestión de Tránsito Aéreo y Operaciones ATC y Supervisión del espacio aéreo y de las Operaciones RVSM, b) Los grupos en cuestión tomen en cuenta los programas de trabajo que figuran en el Apéndice F de esta parte del informe, y c) Revise el programa de implantación RVSM CAR/SAM y haga los ajustes que estime convenientes. 	Finalizada	
<p>Conclusión AP/ATM/3/22 - Portal RVSM de la Oficina SAM de la OACI</p> <p>Que, la Oficina SAM de la OACI tome las medidas pertinentes para incluir en su sitio web un portal sobre RVSM donde se informe del programa RVSM de las regiones CAR/SAM, incluyendo toda otra cuestión relacionada con este programa.</p>	Finalizada	
<p>Conclusión AP/ATM/3/23 - Evaluación de seguridad del espacio aéreo</p> <p>Que, CARSAMMA haga un estudio sobre las diferentes opciones para llevar a cabo la evaluación de seguridad del espacio aéreo de las regiones CAR/SAM para la implantación RVSM e informe sobre sus resultados a la próxima reunión del Grupo de Tarea RVSM</p>	Finalizada	

<p>Conclusión AP/ATM/3/24 - Programa de recopilación de datos estadísticos y de desvíos en la navegación</p> <p>Que:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Los Estados/ Territorios/ Organismos Internacionales, que aún no lo hayan hecho, establezcan en las dependencias ATC apropiadas, programas de recolección de datos estadísticos y de desvíos en la navegación requeridos para la evaluación de la seguridad del espacio aéreo, tomando como base los Apéndices G, H e I de esta parte del informe; y b) Remitan esa información a la agencia CARSAMMA y a la Oficina Regional de la OACI NACC o SAM respectiva; y c) En caso de no detectarse desvíos, se remita mensualmente información indicando que durante el período evaluado no se han verificado desvíos en el espacio aéreo en cuestión. 	<p>Reemplazada</p>	<p>Esta conclusión ha sido reemplazada por la Conclusión AP/ATM/5/46</p>
<p>Conclusión AP/ATM/3/25 - Programa nacional de implantación RVSM</p> <p>Que, los Estados, Territorios, Proveedores de Servicios de las Regiones CAR/SAM:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Elaboren un plan nacional de implantación RVSM que sea compatible con el programa de implantación RVSM regional; b) Tomen como base para el desarrollo de dicho documento el material de orientación que figura en el Apéndice J de esta parte del Informe; y c) Informen a las respectivas Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI el nombre, cargo y direcciones de la persona designada como punto de contacto y responsable de las coordinaciones con el programa regional RVSM. d) Mientras no se concrete lo establecido en c) anterior, temporalmente deberá designarse una persona a esos efectos antes del 30 de junio de 2002. 	<p>Válida</p> <p>Válida</p> <p>Reemplazada</p> <p>Finalizada</p>	<p>Este literal de la conclusión fue reemplazado por las Conclusiones GREPECAS 11/26 y 11/27.</p>

Reunión GREPECAS 11		
<p>Conclusión 11/23 - Implantación RVSM en las regiones CAR/SAM</p> <p>Que, los Estados de las regiones CAR/SAM y COCESNA, planifiquen la implantación RVSM en las regiones de información de vuelo bajo su jurisdicción en una sola fase, de FL 290 a FL 410 inclusive, en armonía con la región NAM, actualmente prevista para diciembre de 2004.</p>	Finalizada	
<p>Decisión 11/24 - Actividades RVSM a llevarse a cabo por el Subgrupo ATM/CNS</p> <p>Con el fin de alcanzar una implantación RVSM armoniosa en las regiones CAR/SAM, el Subgrupo ATM/CNS:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) continúe sus actividades y programa de trabajo para que la implantación de la RVSM en las Regiones CAR/SAM, se lleve a cabo en una sola fase de FL 290 a FL 410 inclusive; b) tomando en cuenta los planes de implantación, RVSM de los Estados CAR/SAM y de COCESNA, desarrolle un concepto operacional y establezca los procedimientos más apropiados, a fin de facilitar la implantación en aquellos Estados que puedan tener dificultades en cumplir con una implantación RVSM en una sola fase; y c) ponga a consideración de GREPECAS/12 los resultados alcanzados, para su evaluación y acciones pertinentes. 	<p>Válida</p> <p>Finalizada</p> <p>Válida</p>	<p>La Reunión GREPECAS 12 se llevará a cabo en marzo de 2004</p>
<p>Conclusión 11/25 - -Simulaciones ATC</p> <p>Que, con la finalidad de evaluar el impacto que tendrá la implantación RVSM, los Estados que tengan la disponibilidad de hacerlo, lleven a cabo simulaciones ATC y su resultado sea remitido a las Oficinas NACC y SAM de la OACI correspondientes.</p>	Reemplazada	<p>Esta Conclusión fue reemplazada y ampliada por las Conclusiones AP/ATM5/26 y AP/ATM5/27.</p>

<p>Conclusión 11/26 - Punto de Contacto del Proveedor de Servicio ATS</p> <p>Que, los Estados/Territorios/Organismos Internacionales que aún no lo hayan hecho, a través de las Oficinas Regionales de la OACI, suministren a la brevedad posible al Presidente del Grupo de Trabajo ATC (ATC/WG) los puntos de contacto para cada proveedor de servicio en las Regiones CAR/SAM.</p>	Finalizada	Todos los Estados/Organizaciones Internacionales han informado sobre el punto de contacto RVSM (Ver NE/06)
<p>Conclusión 11/27 - Punto de Contacto del Estado para aprobación de aeronaves y operadores</p> <p>Que, los Estados/Territorios/Organismos Internacionales, a través de las Oficinas Regionales de la OACI, suministren al Relator del Grupo de Tarea RVSM el punto de contacto de cada Estado involucrado en la aprobación RVSM de aeronaves y operadores, si esos puntos de contacto no han sido ya comunicados a la CARSAMMA.</p>	Finalizada	Todos los Estados/Organizaciones Internacionales han informado sobre el punto de contacto RVSM (Ver NE/06)
<p>Conclusión 11/28 - Sistemas automatizados del Control de Tránsito Aéreo</p> <p>Que los proveedores ATS evalúen el impacto de la implantación RVSM en los sistemas automatizados de control y planifiquen lo antes posible cualquier modificación necesaria y/o mejoras en el sistema.</p>	Válida	Esta conclusión fue ampliada por la Conclusión AP/ATM/5/42.
<p>Conclusión 11/29 - Análisis sobre la ocupación de niveles de vuelo</p> <p>Que, con miras a la implantación de la RVSM regional, los Estados/Territorios/ Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR/SAM efectúen un análisis de la ocupación de niveles entre FL290 y FL410, inclusive, considerando categoría de los vuelos, tipos de aeronaves, duración y número de operaciones por nivel de vuelo. La información puede ser recopilada usando los formularios contenidos en el Apéndice D a esta parte del Informe</p>	Finalizada	

<p>Conclusión 11/30 - Supervisión de la capacidad del mantenimiento de altitud</p> <p>Que, para supervisar la capacidad del mantenimiento de altitud de las aeronaves en los espacios RVSM, las Regiones CAR/SAM:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) utilizarán el método de supervisión con GMUs; y b) considerar el uso de GMUs suministradas por los Estados Unidos. 	<p>Válida</p>	<p>Esta conclusión ha sido ampliada por las conclusiones AP/ATM/5/44 y AP/ATM/5/45.</p>
<p>Conclusión 11/31 - Servicio para la supervisión de la capacidad del mantenimiento de la altitud</p> <p>Que, el servicio para la supervisión de la capacidad del mantenimiento de la altitud sea realizado a través de IATA, la cual contratará a un calificado contratista, siempre que la metodología de medición y los resultados del contratista sean reconocidos por otra Agencia Regional de Monitoreo, tal como APARMO o EUROCONTROL y el servicio esté disponible en iguales términos para todos los usuarios del espacio aéreo de las Regiones CAR/SAM.</p>	<p>Finalizada</p>	
<p>Conclusión 11/32 - Participación en el Grupo de Tarea RVSM</p> <p>Que, considerando la coordinación requerida y para evitar un potencial impacto negativo en los programas de implantación del RVSM de los Estados y Regiones CAR/SAM, los Estados/Territorios/Organismos Internacionales participen en forma amplia y comprometida en las actividades del Grupo de Tarea RVSM.</p>	<p>Finalizada</p>	<p>Todos los Estados y Organizaciones Internacionales están participando activamente de todas las actividades relacionadas con la implantación RVSM.</p>
<p>Conclusión 11/33 - Asignación a Brasil de la Agencia de Monitoreo Regional CAR/SAM</p> <p>GREPECAS acuerda asignar a Brasil las responsabilidades y obligaciones de la Agencia Regional de Monitoreo CAR/SAM (CARSAMMA).</p>	<p>Finalizada</p>	

<p>Conclusión 11/34 - Deberes y responsabilidades principales RVSM de la CARSAMMA</p> <p>Que, los deberes y responsabilidades principales RVSM de la Agencia Regional de Monitoreo CAR/SAM (CARSAMMA) son los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none">a) establecer y mantener un registro central de aprobaciones RVSM de operadores y aeronaves de cada Estado/Territorio que utilizan el espacio aéreo CAR/SAM donde se aplicará RVSM;b) facilitar la transferencia de datos aprobados desde y hacia otras agencias regionales de monitoreo RVSM;c) establecer y mantener una base de datos que contengan los resultados del monitoreo de mantenimiento de la altitud y desviaciones de altitud de 300 pies o más dentro del espacio aéreo de las Regiones CAR/SAM, e incluir en la base de datos, los resultados de los pedidos de CARSAMMA a los operadores y Estados para que informen sobre las causas de las desviaciones de gran altura observadas;d) suministrar información en tiempo a las autoridades de los Estados y operadores sobre los cambios o estado de monitoreo de las clasificaciones de tipo de aeronaves;e) administrar el Sistema de Monitoreo Global GPS (GMS);f) la evaluación del cumplimiento de operadores y aeronaves con requisitos de performance de mantenimiento de altitud RVSM, junto con la introducción de RVSM en las Regiones CAR/SAM;g) proveer los medios para identificar operadores sin aprobación RVSM usando el espacio aéreo de las Regiones CAR/SAM donde se aplica RVSM, y notificando del hecho a la apropiada autoridad del Estado;h) desarrollar los medios para resumir y comunicar el contenido de las bases de datos relevantes al Grupo de Tarea RVSM que toman las decisiones, a fin que sea utilizada para decir en qué momento y en qué medida aplicará RVSM en el espacio aéreo bajo su responsabilidad; e	<p>Finalizada</p>	<p>La Agencia Regional de Monitoreo Regional CARSAMMA se ha creado tomando en cuenta los deberes y responsabilidades establecidas por el GREPECAS</p>
---	-------------------	---

<p>i) realizar la evaluación de la seguridad en el espacio aéreo de las Regiones CAR/SAM.</p>		
<p>Cuarta Reunión/Taller de trabajo de Autoridades y Planificadores ATM</p>		
<p>Conclusión AP/ATM/4/15 - Recolección de Informes sobre desviaciones de altitud</p> <p>Que los Estados y Organismos Internacionales CAR/SAM inicien la recolección de información sobre:</p> <p>a) las grandes desviaciones de altura (más de 300 pies) para apoyar el análisis de riesgo y la envíen a la CARSAMMA utilizando el formulario que figura en el Apéndice H a esta parte del informe; y</p> <p>b) las aeronaves con capacidad RVSM aprobada y dicha información la remitan a la CARSAMMA para establecer la base de datos de aeronaves aprobadas y efectuar la evaluación de la disponibilidad.</p>	<p>Válida</p>	
<p>Conclusión AP/ATM/4/16 - Revisión del Borrador del Manual Guía para la implantación RVSM en las Regiones CAR/SAM</p> <p>Que, tomando en cuenta la documentación OACI sobre asuntos RVSM, los Estados y Organismos Internacionales CAR/SAM lleven a cabo una revisión del Borrador del Manual Guía para la implantación RVSM en las Regiones CAR/SAM y presenten los resultados de dicha revisión en la próxima reunión AP/ATM/5.</p>	<p>Finalizada</p>	
<p>Conclusión AP/ATM/4/17 - Lista de aeronaves comerciales registradas en las Regiones CAR/SAM</p> <p>Que los Estados y CARSAMMA utilicen la lista de aeronaves que figura en el Apéndice D a esta parte del informe para llevar a cabo el seguimiento del progreso RVSM de los operadores basados en las Regiones CAR/SAM.</p>	<p>Válida</p>	

<p>Conclusión AP/ATM/4/18 - Documentación de referencia para la aprobación y operación de aeronaves en el espacio RVSM</p> <p>Que, los Estados/Organismos Internacionales de las Regiones CAR/SAM utilicen la documentación de referencia que se proporcione a través del Grupo de Trabajo OPS/AIR en idioma español, adoptando como publicación guía la orientación transitoria (IG) 91-RVSM publicada por la FAA.</p>	<p>Válida</p>	
<p>Conclusión AP/ATM/4/19 - Concepto Operacional RVSM para las Regiones CAR/SAM (CONOPS)</p> <p>Que:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) se aprueba la versión 1.2 del Concepto Operacional (CONOPS) para la implantación RVSM en las Regiones CAR/SAM que figura en el Apéndice E a esta parte del Informe, y b) el CONOPS podrá ser enmendado periódicamente cuando se entienda conveniente. 	<p>Finalizada</p>	<p>El CONOPS fue enmendado como consecuencia de las conclusiones AP/ATM/5/29, AP/ATM/5/30 y AP/ATM/5/31.</p>
<p>Conclusión AP/ATM/4/20 - Ajuste de la fecha de implantación RVSM en las regiones CAR/SAM</p> <p>Que, los Estados/Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR/SAM ajusten la planificación de la implantación de la RVSM para el 20 de enero del año 2005 en armonía con la Región NAM.</p>	<p>Finalizada</p>	<p>Todos los Estados y Organizaciones Internacionales han adoptado la fecha indicada en la Conclusión a los fines de planificación.</p>
<p>Conclusión AP/ATM/4/21 - Modelo del AIC/NOTAM Inicial</p> <p>Que los Estados utilicen la circular de Información Aeronáutica/NOTAM presentada en el Apéndice F de esta parte del informe, efectuando los cambios necesarios a fin de que reflejen sus situaciones particulares para notificar a los operadores y usuarios del sistema su intención de implantar la Separación Vertical Mínima Reducida dentro de su espacio aéreo el 20 de enero de 2005, y que esta información sea publicada antes del 17 de abril de 2003.</p>	<p>Finalizada</p>	<p>Todos los Estados emitieron el AIC en la fecha indicada en la conclusión</p>

Quinta Reunión/Taller de trabajo de Autoridades y Planificadores ATM		
<p>Conclusión AP/ATM/5/26 - Simulaciones ATC RVSM</p> <p>Que, a fin de facilitar la implantación RVSM en las regiones CAR/SAM, los Estados / Territorios / Organismos Internacionales:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) continúen realizando simulaciones ATC RVSM y los resultados sean presentados en la reunión AP/ATM/6, incluyendo los resultados con relación al objetivo del 80% y 90% de preparación RVSM de los vuelos; b) tomen como orientación para la Planificación de esas simulaciones el resultado de las simulaciones RVSM ATC realizadas por México las cuales figuran en el Apéndice A de esta parte del informe <p><i>Nota: La expresión “(porcentaje) de preparación RVSM de los vuelos” se refiere al porcentaje de vuelos internacionales y domésticos RVSM estimados que son o serán operados con aeronaves con aprobación RVSM en un Estado o FIR..</i></p>	<p>Válida</p>	
<p>Conclusión AP/ATM/5/27 - Aspectos a evaluar en las simulaciones RVSM ATC</p> <p>Que aquellos Estados / Territorios/Organismos Internacionales que lleven a cabo simulaciones RVSM ATC tomen las medidas pertinentes para cubrir, entre otros, los siguientes aspectos:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) evaluación de la aplicación RVSM en diferentes espacios aéreos RVSM excluyentes y No excluyentes; b) detección de procedimientos específicos necesarios a desarrollar; c) aplicación de niveles de vuelo; d) análisis de la carga de trabajo del personal operativo; e) aplicación de la fraseología aeronáutica RVSM; f) impacto de la suspensión de la RVSM debido a turbulencia con mayor grado de 	<p>Válida</p>	<p>A la fecha los siguientes Estados /Organizaciones Internacionales han reportado haber llevado a cabo simulaciones RVSM ATC:</p> <p>Estados Unidos México</p>

<p>severidad a la calificada como moderada;</p> <ul style="list-style-type: none"> g) evaluación del software aplicable en los sistemas automatizados; h) capacitación del personal ATC; i) contingencias debido a ACAS; j) falla de los sistemas altimétricos de las aeronave; k) aspectos locales que puedan afectar la implantación RVSM; l) impacto en las cartas de acuerdo operacionales con dependencias ATC adyacentes; m) áreas de transición, donde sea aplicable; evaluación del objetivo de 80% y 90% de disponibilidad operacional. 		
<p>Conclusión AP/ATM/5/28 - Organización de los niveles de vuelo en las Regiones CAR/SAM</p> <p>Que los Estados/Territorios/Organismos Internacionales CAR/SAM:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) acuerden utilizar la Tabla de Niveles de Crucero del Apéndice 3 al Anexo 2 de la OACI para la asignación de niveles de vuelo en el espacio aéreo RVSM; y b) cuando se requiera, acuerden en forma bilateral con las Unidades ATC de los Estados/Territorios/Organismos Internacionales adyacentes la asignación de niveles de crucero utilizando derrotas distintas a las establecidas en la Tabla de Niveles de Crucero del Apéndice 3 al Anexo 2 de la OACI, para atender las direcciones predominantes de tránsito y se especifiquen en las respectivas Cartas de Acuerdo Operacionales los correspondientes procedimientos de tránsito apropiados. 	<p>Válida</p>	
<p>Conclusión AP/ATM/5/29 - Asignación de preferencia a aeronaves con aprobación RVSM vs. aeronaves sin aprobación RVSM en espacios aéreos RVSM</p> <p>Que la Secretaría de la OACI enmiende el CONOPS en los párrafos pertinentes a fin de</p>	<p>Finalizada</p>	<p>El texto que indica la conclusión se incluyó en la versión 1.2 del CONOPS CAR/SAM.</p>

<p>reflejar en dicho documento que el ATC, en aquellos espacios aéreos RVSM domésticos en los cuales se permiten vuelos sin aprobación RVSM, podrá asignar preferencia operacional a aeronaves con aprobación RVSM sobre aeronaves sin aprobación RVSM.</p>		
<p>Conclusión AP/ATM/5/30 - Inclusión en el CONOPS de la Tabla de Niveles de Crucero</p> <p>Que, la Secretaría de la OACI incluya en el CONOPS la Tabla de Niveles de Crucero del Apéndice 3 al Anexo 2 de la OACI que se utilizará para la asignación de niveles de vuelo en el espacio aéreo RVSM de las regiones CAR/SAM.</p>	<p>Finalizada</p>	<p>La Tabla de Niveles de Crucero del Apéndice 3 al Anexo 2 de la OACI se incluyó en la versión 1.2 del CONOPS CAR/SAM.</p>
<p>Conclusión AP/ATM/5/31 - No-implantación de espacios aéreos de transición</p> <p>Que, la Secretaría de la OACI enmiende el CONOPS para reflejar que no se implantará ningún espacio aéreo de transición dentro de las Regiones CAR/SAM como resultado de la implantación RVSM en enero de 2005.</p>	<p>Finalizada</p>	<p>Texto relacionado con la Conclusión se incluyó en la versión 1.2 del CONOPS CAR/SAM.</p>
<p>Conclusión AP/ATM/5/32 - Procedimientos de Contingencia para la Suspensión de la RVSM</p> <p>Que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales incluyan en sus cartas de acuerdo operacionales los procedimientos necesarios relacionados con la suspensión RVSM debido a condiciones meteorológicas, turbulencia, fallas de equipo u otros factores.</p>	<p>Válida</p>	
<p>Conclusión AP/ATM/5/33 - Planes Nacionales para acomodar aeronaves sin Aprobación RVSM</p> <p>Que, aquellos Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales que tengan la intención de acomodar aeronaves sin aprobación RVSM en vuelos domésticos dentro de su espacio aéreo deberían terminar su trabajo a tiempo para presentar la lista completa de los procedimientos</p>	<p>Válida</p>	

al Grupo de Trabajo ATC en la Reunión AP/ATM/7 en mayo de 2004.		
Conclusión AP/ATM/5/34 - Comunicación a la CARSAMMA sobre la condición de aprobación RVSM de las aeronaves de las Regiones CAR/SAM Que, complementando las acciones desarrolladas por las Administraciones desde la reunión GREPECAS/10: a) se incluya en el Documento LAR RVSM el requisito de cumplimiento por parte de las AACs de las Regiones CAR/SAM, de notificar con prontitud a la CARSAMMA los detalles de todas las aprobaciones RVSM publicadas por el Estado; y b) para la remisión de la información se utilice el formulario incluido en la regulación aeronáutica regional mencionada.	Válida	
Conclusión AP/ATM/5/35 - Requisitos Mínimos de Monitoreo Que, las autoridades de aviación civil cuando requieran el monitoreo mínimo del explotador para cada grupo de aeronaves, hasta que se complete el monitoreo del sesenta (60%) por ciento previsto, pueden aplicar requisitos mínimos más restrictivos.	Válida	
Conclusión AP/ATM/5/36 - Desplazamiento lateral (lateral offset) para las Regiones CAR/SAM Que, considerando el tiempo disponible hasta la implantación definitiva del RVSM en las regiones CAR/SAM y la necesidad de obtener mayor información sobre los resultados obtenidos en otras regiones, cuando una aeronave se encuentre en una zona sin control radar y/o no sea posible asegurar comunicación piloto/ATC se acepte provisionalmente un desplazamiento lateral con las siguientes condiciones: a) se aplique como procedimiento normal en la red de rutas de las regiones CAR/SAM un	Válida	Se incluyó el texto de esta Conclusión en el borrador de enmienda al Doc. 7030 que fuera remitido a la Sede de la OACI en Montreal para su revisión preliminar.

<p>desplazamiento lateral (lateral offset) de 1 ó 2 millas náuticas (1 ó 2NM),</p> <p>b) que el desplazamiento lateral se aplique a partir del eje de la trayectoria relativa a la dirección del vuelo;</p> <p>c) que sea aplicado hacia la derecha del eje de dicha trayectoria relativa a la dirección del vuelo;</p> <p>d) que el procedimiento sea adoptado a discreción del piloto;</p> <p>e) que la aeronave cuente con la capacidad de navegación adecuada, para mantener el desplazamiento a lo largo de la trayectoria prevista; y</p> <p>f) que cuando el piloto restablezca la comunicación con el ATC debe notificar que está volando con desplazamiento lateral (lateral offset).</p>		
<p>Conclusión AP/ATM/5/37 - Tareas SAM/WG</p> <p>Que la Lista de Tareas para la Implantación RVSM sea modificada señalando que las tareas 9 y 56, correspondientes al SAM/WG, han sido completadas.</p>	<p>Finalizada</p>	<p>Se modificó la lista de tarea de acuerdo a la conclusión.</p>
<p>Conclusión AP/ATM/5/38 - Informes de Grandes Desviaciones de Altitud</p> <p>Que todos los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales proporcionen un amplio informe, aún cuando no ocurran, sobre las grandes desviaciones de altitud usando el formato disponible en la página Web de la CARSAMMA y que figura en el Apéndice C a esta parte del Informe. (www.cgna.gov.br)</p>	<p>Válida</p>	
<p>Conclusión AP/ATM/5/39 - Información de la condición de aprobación RVSM a la CARSAMMA</p> <p>Que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales proporcionen a la CARSAMMA, tan pronto como sea posible, la información de las aeronaves/operadores que ya están aprobados RVSM.</p>	<p>Válida</p>	

<p>Conclusión AP/ATM/5/40 - Datos sobre condición de aprobación RVSM de otras Agencias Regionales de Monitoreo</p> <p>Que, la CAR/SAMMA utilice los datos sobre condición de aprobación RVSM de otras Agencias Regionales de Monitoreo (APARMO, NAARMO y EUROCONTROL) para complementar y cumplir con los objetivos de la evaluación de preparación RVSM de las Regiones CAR/SAM.</p>	Válida	
<p>Conclusión AP/ATM/5/41 - Análisis Costo/Beneficio</p> <p>Que, en el análisis final de Costo/Beneficio sean considerados otros factores tales como costos de los ATC, inversión, costo de combustible y porcentaje de descuento relacionado a la región CAR/SAM.</p>	Válida	
<p>Conclusión AP/ATM/5/42 - Costos de las modificaciones ATC</p> <p>Que, los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales proporcionen al Grupo de Tarea RVSM en la AP/ATM/6, el costo aproximado de las modificaciones ATC para la implantación RVSM.</p>	Válida	
<p>Conclusión AP/ATM/5/4 - Requisitos Mínimos de Monitoreo</p> <p>Que, los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales, para el proceso de aprobación RVSM, utilicen la tabla de Requisitos Mínimos de Monitoreo descrita en el Apéndice D, a esta parte del informe.</p>	Válida	
<p>Conclusión AP/ATM/5/44 - Recolección de datos del Modo C</p> <p>Que, la FAA proporcione la unidad de Monitoreo GPS con equipos de grabación de Altitud (ARD), a fin de que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales no tengan</p>	Válida	

<p>necesidad de proporcionar datos de Modo C. Los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales debieran estar preparados para obtener la recopilación de datos del Modo C, solo en caso de que falle la ARD.</p>		
<p>Conclusión AP/ATM/5/45 - Utilización de los datos ASE de otra RMA</p> <p>La CARSAMMA utilizará los datos ASE proporcionados por otras RMA's (APARMO, NAARMO y EUROCONTROL) para efectuar la evaluación preliminar de seguridad para las Regiones CAR/SAM.</p>	Válida	
<p>Conclusión AP/ATM/5/46 - Nuevo formato para la recolección de datos de tránsito</p> <p>Que, los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales adopten el nuevo formato para la recolección de datos de tránsito, con orientación para el llenado, que se muestra en el Apéndice E a esta parte del informe.</p>	Válida	
<p>Conclusión AP/ATM/5/47 - Nueva recolección de datos</p> <p>Que, los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales recolecten durante el periodo del 01 al 30 de septiembre de 2003 datos sobre los vuelos que se realicen en las Regiones CAR/SAM y los envíen a la CARSAMMA antes del 30 de octubre 2003. Que la muestra esté de acuerdo al formulario descrito en el Apéndice E a esta parte del informe y preferentemente en formato Excel.</p>	Válida	<p>Por nota LN 3/8.6.3/5760 del 16 de julio de 2003, se solicitó a los Estados/Organismos Internacionales CAR/SAM designados, que llevaran a cabo la recolección en el período indicado en la conclusión. Se espera que dichas administraciones remitan a CARSAMMA los datos obtenidos.</p>