



Cuestión 6 del

Orden del Día:

Otros Asuntos

INFORMACIÓN EN AIP RESPECTO A NIVELES DE VUELO EN SEGMENTOS DE RUTAS ATS NO CONCORDANTES CON LA TABLA DE NIVELES DE CRUCERO

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN	
<p>Esta nota de estudio analiza la utilización de niveles de vuelo no concordantes a la Tabla de niveles de crucero conforme a rumbo, indicados en el Apéndice 3 del Anexo 2, que tácticamente son aplicados por los centros de control - ACC en algunos segmentos de rutas de la Región SAM, habiéndose identificado que la fragilidad en la información del AIP respecto a la aplicación de niveles de vuelo no concordantes a la Tabla del Anexo 2 de la OACI puede conducir a situaciones de riesgo, en el caso de fallas de comunicaciones.</p>	
REFERENCIAS:	
<ul style="list-style-type: none">• Anexo 2 de OACI• Doc. 4444 PANS ATM• Reunión ATSRO/08	
Objetivos estratégicos de la OACI:	<i>A - Seguridad operacional</i>

1. Introducción

1.1 Durante la Reunión ATSRO/08 se analizó información proporcionada por Aerolíneas Argentinas e IATA, respecto a la utilización de niveles de vuelo no concordantes a la Tabla de niveles de crucero conforme a rumbo, indicados en el Apéndice 3 del Anexo 2, que tácticamente son aplicados por los centros de control - ACC en algunos segmentos de rutas, con la finalidad de evitar ascensos o descensos de aeronaves en tramos muy cortos o para evitar confluencias de tránsito que dificulten la separación de aeronaves.

1.2 Al respecto, se presentaron ejemplos en la ruta UL216, entre VOR San Gabriel y el punto ZORRO (límite de FIR Amazónica y FIR Bogotá) y otro caso en la ruta UL793, entre los puntos KUBIR y OROMU, el cual es un segmento dentro de FIR Asunción. Estos casos se repiten en segmentos de otras rutas Regionales.

2. **Análisis**

2.1 Se reconoce que estas prácticas de asignación de niveles son incorporadas en las Cartas de Acuerdo (LOA) entre ACC, las cuales en la Región SAM no siempre son parte de la información que se muestra en el AIP.

2.2 Por lo tanto, los pilotos, despachadores de vuelo y las entidades que elaboran las bases de navegación, no siempre tienen acceso a las LOA, donde se estipula la aplicación para algún segmento de ruta de niveles de vuelo no concordantes al rumbo.

2.3 Se tiene un caso entre Perú y Ecuador, que respecto a la ruta regional G675 ha publicado en la sección ENR 3 del AIP-Perú, una observación para el usuario respecto al uso de niveles de vuelo no concordantes a la Tabla del Anexo 2, en el segmento entre PAGUR y URA VOR. Esta práctica de información debería replicarse en los Estados que presentan casos similares en segmentos de ruta.

2.4 Consecuentemente, se identifica que la fragilidad en la información del AIP, sección ENR 3 respecto a la aplicación de niveles de vuelo no concordantes a la Tabla del Anexo 2 en algunos segmentos de ruta, podría conducir a situaciones de riesgo, en el caso de fallas de comunicaciones.

3. **Conclusión**

3.1 Por todo lo expuesto, para los casos de segmentos de ruta que, por motivos de acuerdos ATS u otros, no se les aplica niveles de vuelo concordantes con la Tabla de niveles de crucero del Anexo 2, y dado el interés en la Seguridad Operacional, se presenta la necesidad que las áreas ATM y/o de Planificación de Espacio Aéreo definan medidas conjuntas con las dependencias responsables del AIM en sus Estados, para remarcar la información que se debe incluir en la sección ENR 3, columna 6 “*Observaciones*” de las Tablas de rutas (modelo AIP presentado en Doc. 8126).

4. **Acción sugerida:**

4.1. Se invita a los Estados participantes de la Reunión a considerar lo expuesto en esta nota de estudio y definir los cursos de acción correspondientes.