



ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

A35-WP/165
TE/27
23/9/04
Español e inglés
únicamente¹

ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 24: Plan global de la OACI para la seguridad aeronáutica (GASP)

ESTRUCTURA COMÚN DE NIVELES DE CRUCERO Y UNIDADES DE MEDIDA DE ALTITUD MUNDIAL Y UNIVERSAL

[Nota presentada por la Federación Internacional de Asociaciones
de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA)]

RESUMEN

La presente nota muestra la visión de IFALPA sobre la necesidad de armonizar el procedimiento de asignación de niveles de crucero y recomienda una revisión del Anexo 5 — *Unidades de medida que se emplearán en las operaciones aéreas y terrestres*, además de la adopción a nivel mundial del sistema de niveles de crucero establecido en el Anexo 2 — *Reglamento del aire*, Apéndice 3, Tablas de niveles de crucero.

Decisión de la Asamblea en el párrafo 4.

REFERENCIAS

Anexo 2
Anexo 5
Informe de la Undécima Conferencia de navegación aérea (2003) (Doc 9828)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En los últimos 10 años se han logrado avances significativos en los sistemas de navegación a bordo, entre ellos la reducción del margen de error en los sistemas altimétricos. Esto ha permitido la implementación de la separación vertical mínima reducida (RVSM) en un número cada día mayor de Estados y regiones. La RVSM incrementa la efectividad y capacidad de la gestión de tránsito aéreo para la aviación internacional. Un elemento fundamental para lograrlo es un sistema armonizado de asignación de niveles de crucero para organizar de manera segura los flujos de tráfico.

¹ Las versiones en español e inglés fueron suministradas por IFALPA.

2. DISCUSIÓN

2.1 El Anexo 2 — *Reglamento del aire*, Apéndice 3, Tablas de niveles de crucero de la OACI provee de una estructura de asignación de niveles de crucero acorde a las normas de la OACI, establecidas en el párrafo 5.2 del Anexo. Dicha estructura fue adoptada para operaciones RVSM hasta la Enmienda 31, con la mera adición de los niveles de crucero respectivos a RVSM en una segunda tabla. Ninguna consideración adicional se le otorgó en el entorno RVSM a lo que implica las diferencias entre niveles correspondientes en la tabla expresados en pies a los expresados en metros. Aunado a lo anterior ni siquiera se consideraron las limitaciones de los equipos que utilizan el sistema métrico existentes en el cumplimiento de niveles de crucero específicos.

2.2 Las diferencias mencionadas en el párrafo 2.1, llega a tener hasta 75 ft (23 m) entre los niveles expresados en pies y los correspondientes en metros. Esto fue resaltado en la pasada 11ª Conferencia de navegación aérea (AN/Conf/11), del 22 de septiembre al 3 de octubre de 2003 (véase el WP/119) y generó la Recomendación 4/10 — Tablas de niveles de crucero: “*Que la OACI continúe estudiando la estructura común de niveles de crucero, como se resume en el Anexo 2 — Reglamento del aire, Apéndice 3*”.

2.3 Respecto a las limitaciones de los sistemas que utilizan el sistema métrico existentes referenciados en el párrafo 2.1, cabe hacer notar que los sistemas de a bordo así como los sistemas CNS/ATM en las facilidades terrestres diseñadas para utilizar unidades métricas, no facilitan el cumplimiento con todos los niveles de crucero especificados en el Anexo 2 de la OACI.

2.4 Aunado a las preocupaciones y limitaciones expresadas anteriormente, se suma el hecho de que algunos Estados utilizan sistemas de asignación de niveles de crucero que no cumplen con lo provisto en el Anexo 2 de la OACI. Estas prácticas incrementan la complejidad y el riesgo de seguridad, limita la capacidad y flexibilidad generando obstáculos sustanciales para una introducción y operación sin costuras de RVSM. Preocupante en particular, son las operaciones en los espacios aéreos que sirven de interfase entre aquellos que utilizan unidades de medida de altitud diferentes. La 11ª Conferencia de navegación aérea (AN-Conf/11), del 22 de septiembre al 3 de octubre de 2003 (véase el WP/119) compartió esta preocupación y generó la Recomendación 4/9 — Armonización del método de asignación del nivel de crucero al atravesar los límites entre regiones de información de vuelo: “*Que los Estados pertinentes, al efectuar planes para la introducción de separación vertical mínima reducida (RVSM) en interfaces entre espacios aéreos en que se emplean unidades de medida diferentes, teniendo en cuenta las consideraciones operacionales y técnicas pertinentes, deberían aplicar una estructura común de niveles de crucero de conformidad con las tablas de niveles de crucero expresados en metros o pies, que figuran en el Anexo 2 — Reglamento del aire, Apéndice 3*”. Solicitando además, al Secretario General que inste a los Estados pertinentes para que apliquen una estructura común de niveles de crucero acorde con las tablas de niveles de crucero expresados en metros o en pies como se describe en el Anexo 2, Apéndice 3.

2.5 Se debe recordar que durante el 32º período de sesiones de la Asamblea, la Comisión Técnica deliberó sobre la unificación de unidades de medida que se emplearán en las operaciones aéreas y terrestres (Doc 9726, cuestión 27). Concluyendo en base a un estudio que se elaboró utilizando datos de 1996 (A32-WP/63) que, *inter alia*, por el momento no se requerían cambios al Anexo 5, o las políticas de la OACI.

2.6 Sin embargo debe hacerse notar que las conclusiones en el párrafo 2.5 se basaron en datos que se recolectaron dos años antes de la introducción de RVSM en cualquier espacio aéreo. Adicionalmente, durante los 8 años subsecuentes, el tráfico itinerario de pasajeros internacionales ha crecido al ritmo de 6,3% por año con tráfico en entornos SI y ajenos al-SI creciendo a ritmos acelerados.

2.7 Un estudio elaborado por la Federal Aviation Administration (FAA) de los Estados Unidos, completado en 1997, indica que el 97% de la flota de aeronaves turboreactor a nivel mundial, están equipadas con equipo ajeno al SI. Además un número creciente de aeronaves ajenas al SI están siendo operadas por aerolíneas de un número reducido de Estados que utilizan unidades SI.

2.8 En función de los párrafos 2.6 y 2.7, IFALPA insta de manera contundente a revisar el uso dual de unidades de medida SI y ajenas al SI. Esta práctica ha sido responsable de manera directa de un accidente catastrófico y ha sido factor contribuyente en un sinnúmero de accidentes e incidentes involucrando aeronaves equipadas para un sistema operando en otro. Reconociendo las implicaciones que un reequipamiento pueda implicarle a algunos Estados y operadores, IFALPA cree firmemente que un sistema universal de unidades de medida debe ser obligatorio para acrecentar la seguridad aérea a nivel mundial.

3. CONCLUSIONES

3.1 Recordando el párrafo 2.4, IFALPA considera que todos los Estados deben utilizar la estructura común de niveles de crucero acorde a las tablas de niveles de crucero descritas en el Anexo 2, Apéndice 3, tan pronto sea factible.

3.2 Recordando el párrafo 2.2, IFALPA considera que la OACI debe revisar el Anexo 2, respecto a las diferencias entre niveles correspondientes expresados en pies a los niveles expresados en metros.

3.3 Recordando el párrafo 2.8, IFALPA considera que el Anexo 5, deberá ser revisado en el uso de un solo sistema universal de unidades de medida de altitud.

4. DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

4.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de la información presentada en el presente documento;
- b) acordar que los Estados deben ser instados a aplicar la estructura común de niveles de crucero descritas en el Anexo 2 — *Reglamento del aire*, Apéndice 3, tan pronto sea factible;
- c) acordar que el Anexo 2 — *Reglamento del aire*, debe ser revisado respecto a las diferencias entre niveles correspondientes expresados en pies a los niveles expresados en metros; y
- d) acordar que el Anexo 5 — *Unidades de medida que se emplearán en las operaciones aéreas y terrestres*, deberá ser revisado en el uso de un solo sistema universal de unidades de medida de altitud.