

UNDÉCIMA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, 22 de septiembre - 3 de octubre de 2003

**Cuestión 6 del
orden del día: Cuestiones relativas a la navegación aeronáutica**

POSTURA DE IATA SOBRE AYUDAS NO VISUALES PARA APROXIMACIÓN Y ATERRIZAJE DE CAT II/III

(Nota presentada por la IATA)

RESUMEN

Las compañías aéreas miembros de la IATA instan a la implantación de un GNSS mundialmente armonizado, compatible e interfuncional para todas las fases del vuelo. En cuanto a las soluciones del GNSS para CAT II/III, inquieta a las compañías aéreas el retardo de programación y el aumento previsto de sus costos en general.

Por consiguiente, las compañías aéreas miembros de la IATA requieren la confirmación de soluciones eficientes y de buena relación de costo beneficios para el GNSS en operaciones de CAT II/III antes de comprometerse o adoptar decisiones de invertir en el GNSS para CAT II/III y antes de aceptar poner fuera de servicio al ILS.

El MLS solamente debería implantarse como medida provisional en determinados casos en los que no pueda mantenerse el ILS para CAT II/III o si se demuestra que el MLS es funcional y proporciona beneficios económicos.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Reunión departamental especial de comunicaciones/operaciones de la OACI en 1995 elaboró una estrategia de la introducción y aplicación de ayudas no visuales para la aproximación y el aterrizaje que se basaban en la expectativa de que el GNSS para CAT II/III estaría disponible en el plazo de tiempo hasta 2005. Aunque los servicios CAT I se prevén ahora al año 2006, el GNSS para CAT II/III probablemente no estará disponible antes del período 2010-2015.

¹ Las versiones en árabe, español, francés e inglés fueron proporcionadas por la IATA.

1.2 Las compañías aéreas miembros de la IATA respaldan una estrategia de riesgo mínimo para continuar con las operaciones CAT II/III, a fin de asegurar que no hay ninguna disminución en la capacidad de los aeropuertos y en la eficiencia operacional.

2. ESTRATEGIA

2.1 A largo plazo

2.1.1 La IATA insta a la implantación de un GNSS mundialmente armonizado, compatible e interfuncional para todas las fases del vuelo, incluidas las operaciones CAT II/III.

2.1.2 Los Estados y organizaciones tales como Eurocontrol y la FAA están en la actualidad colaborando para encontrar soluciones GNSS de CAT II/III y deben compartir los recursos para proporcionar una indicación precisa de su disponibilidad y de las fechas para una solución GNSS de CAT II/III.

2.1.3 Los Estados deben colaborar con los usuarios del espacio aéreo antes de considerar las operaciones CAT II/III para asegurar que la solución total proporciona mejoras claras y demostrables de eficiencia y de buena relación de costo a eficacia. La puesta fuera de servicio de instalaciones ILS no debe llevar a una disminución de los servicios proporcionados a las compañías aéreas para CAT II/III.

2.2 Medidas provisionales

2.2.1 Los servicios MLS deberían ser considerados en consulta con los usuarios del espacio aéreo interesados, solamente en determinados aeropuertos en los que no pueda mantenerse el ILS para CAT II/III o cuando los beneficios operacionales y/o económicos del MLS hayan sido demostrados. Si se instalara el MLS, el suministro de ILS debería mantenerse por todo el período de transición hasta que se cuente con sistemas de aterrizaje GNS (GLS), si son técnicamente viables y cuando haya una suficiente demanda de los usuarios.

2.3 Transición

2.3.1 La transición desde ILS debería solamente iniciarse después de una prueba de su viabilidad y confirmación de la eficiencia y buena relación de costo a eficacia de las nuevas soluciones, y después de que los interesados hayan presentado oficialmente un plan firme de transición con compromisos vinculantes.

3. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA

3.1 Se invita a la Conferencia a:

- a) tomar nota de que la meta a largo plazo de las compañías aéreas miembros de IATA es la implantación de procedimientos GNSS mundialmente armonizados, compatibles e inter-funcionales para todas las fases del vuelo, incluidas operaciones CAT II/III, en condición de que se demuestre que estas últimas son eficientes y de buena relación de costo beneficio;
- b) recomendar a los Estados que emprendan la migración desde el ILS al GNSS para CAT I/III cuando se haya demostrado que el nuevo sistema es eficiente y de buena relación de costo beneficio;

- c) recomendar a los Estados que se aseguren de que no hay ningún deterioro de los servicios relacionados con ayudas no visuales para la aproximación y el aterrizaje durante la fase de transición;
- d) recomendar a los Estados que solamente consideren la implantación del MLS en determinados casos en los que no pueda mantenerse el ILS para CAT II/III, o cuando se hayan demostrado de los beneficios económicos de la operación del MLS.
- e) recomendar a los Estados que colaboren con los usuarios del espacio aéreo para determinar si una solución propuesta para CAT II/III proporciona mejoras de eficiencia y existe una buena relación de costo beneficio, antes de que adopten medidas para poner fuera de servicio las instalaciones ILS.

— FIN —