



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 24: Iniciativas prioritarias de seguridad operacional de la aviación y navegación aérea

MEJORA DE LA NORMALIZACIÓN DE LA PUBLICACIÓN DE LAS CARTAS DE APROXIMACIÓN PARA LAS OPERACIONES ILS CAT II/III: TÍTULOS Y MÍNIMOS

(Nota presentada por la Arabia Saudita)

RESUMEN

En esta nota de estudio se aborda la cuestión de la armonización en todos los documentos de la OACI de las convenciones de denominación y la identificación de los mínimos para las cartas de aproximación relativas a los sistemas de aterrizaje por instrumentos (ILS) para las operaciones de categorías II y III (CAT II/III). La falta de uniformidad entre el Anexo 4 de la OACI — *Cartas aeronáuticas*, los PANS-OPS (Doc 8168, Volúmenes I y II) y el *Manual de cartas aeronáuticas* (Doc 8697) ha dado lugar a diferentes prácticas de aplicación entre los Estados, lo que podría tener un impacto en la claridad de las operaciones, la facilidad de uso de las cartas y la seguridad operacional.

A medida que la comunidad de la aviación mundial incorpora cada vez más las operaciones de escasa visibilidad, la ausencia de orientaciones unificadas en relación con los títulos de las cartas de aproximación y la representación gráfica de los mínimos para las operaciones de las categorías II y III obstaculiza la normalización y la interoperabilidad.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- tomar nota de los casos de falta de uniformidad en los documentos de la OACI relativos a las convenciones de denominación de los procedimientos para las operaciones CAT II/III y al formato de mínimos;
- invitar a la OACI a iniciar un examen exhaustivo del Anexo 4, el Doc 8168 y el Doc 8697 para armonizar las orientaciones sobre los títulos de las cartas y la identificación de los mínimos; y
- promover la formulación de normas de representación cartográfica armonizadas a escala mundial para lograr una presentación uniforme, segura e interoperable de la información de aproximación de precisión.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico: <i>Todos los vuelos son seguros y protegidos.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades se llevarán a cabo en el marco del programa de trabajo y presupuesto ya existentes de la OACI.
<i>Referencias:</i>	Anexo 4 — <i>Cartas aeronáuticas</i> <i>Procedimientos para los servicios de navegación aérea</i> , Volumen I — <i>Procedimientos de vuelo</i> y Volumen II — <i>Construcción de procedimientos de vuelo visual y por instrumentos</i> (Doc 8168) <i>Manual de cartas aeronáuticas</i> (Doc 8697)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La publicación precisa y normalizada de los procedimientos de aproximación con un sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS), en particular para las operaciones de categorías (CAT) II y III, es indispensable para la seguridad operacional de los vuelos, la predictibilidad operacional y la armonización internacional.

1.2 Las disposiciones vigentes de la OACI exigen que los procedimientos se establezcan de conformidad con los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Operación de aeronaves* (Doc 8168), pero persiste la falta de uniformidad. Por ejemplo, mientras que en el capítulo 9, Volumen II, de *Construcción de procedimientos de vuelo visual y por instrumentos* (Doc 8168) se indican recomendaciones sobre los títulos de las cartas que incluyen los mínimos para las categorías II y III, los modelos de cartas del *Manual de Cartas Aeronáuticas* (Doc 8697) no respetan esas recomendaciones. Además, los Volúmenes I y II contienen información contradictoria sobre cómo debería figurar la información relativa a la CAT III en las casillas de mínimos.

1.3 Esta falta de uniformidad puede dar lugar a diferentes prácticas de aplicación entre los países, lo que genera preocupación entre los explotadores, los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) y los proveedores de cartas. Se ha tornado urgente la necesidad de orientaciones armonizadas y autorizadas, especialmente teniendo en cuenta que la práctica de aproximación de precisión avanzada se está extendiendo cada vez más por todo el mundo.

2. ANÁLISIS

2.1 Prácticas divergentes en materia de denominación de las cartas

2.1.1 En el capítulo 9 del Doc 8168, Volumen II, se sugiere que si se incluyen en la carta mínimos de las categorías II y/o III, el título debería ser “ILS RWY XX CAT II” o “ILS RWY XX CAT II/III”. Sin embargo, no hay uniformidad de aplicación al respecto en los textos de la OACI. Por ejemplo, en el modelo de carta número 9 del Doc 8697 se incluyen los mínimos para la CAT II, pero en el título “ILS RWY 24R” no se menciona la categoría II.

2.1.2 Esta disparidad puede generar confusión entre los/as pilotos/as, los/as controladores/as de tránsito aéreo y los/as integradores/as de datos, en especial al momento de interpretar la aplicabilidad de los mínimos en condiciones de escasa visibilidad.

2.2 Ambigüedades en la representación de mínimos para la categoría III

2.2.1 En el punto 1.1.4.4 del capítulo 1, sección 1, Parte II, Volumen II del Doc 8168, se establece que “La OCA/H no está relacionada con las operaciones de la Categoría III”. Sin embargo, la tabla II-5-2-1 que figura en el Volumen I del mismo documento incluye designaciones de CAT III A/B/C junto a valores mínimos asociados.

2.2.2 Esta falta de armonización plantea las siguientes preguntas prácticas:

- a) ¿Deberían presentarse procedimientos para la categoría III sin cifras mínimas?
- b) ¿Los títulos para la categoría III sirven únicamente como referencia de procedimiento?
- c) ¿Cómo podrían reflejarse estos procedimientos en los conjuntos de datos mundiales y las publicaciones de información aeronáutica?

2.3 **Consideraciones relativas a las repercusiones operacionales y la seguridad operacional**

2.3.1 La falta de uniformidad en las convenciones de cartografía podría afectar negativamente la conciencia de situación de los/as pilotos/as y aumentar su carga de trabajo, en particular, durante las fases críticas de vuelo en condiciones de escasa visibilidad.

2.3.2 Las diferentes formas de presentar títulos y mínimos también pueden dificultar la instrucción, la fidelidad del simulador, la codificación de la base de datos del sistema de gestión de vuelo (FMS) y las operaciones transfronterizas, lo que afecta, en última instancia, a la interoperabilidad mundial y la seguridad operacional de los vuelos.

2.4 **Defensa de las normas armonizadas**

2.4.1 La OACI ha realizado importantes avances en la normalización de la información aeronáutica, entre otros mediante las disposiciones del Anexo 4 — *Cartas Aeronáuticas* y del Doc 8697. Sin embargo, es necesaria una mayor uniformidad, en particular para las cartas relativas a las operaciones de categorías II y III.

2.4.2 La elaboración de normas armonizadas podría surtir los siguientes efectos:

- a) aumentar la claridad y disminuir los errores de interpretación;
- b) promover la armonización de las prácticas de cartografía a nivel mundial;
- c) consolidar la integridad de los datos en todo el servicio de información aeronáutica (AIS) y los sistemas de gestión de vuelo (FMS); y
- d) mejorar la seguridad operacional durante las aproximaciones de precisión.

3. **CONCLUSIÓN**

3.1 En esta nota de estudio se han señalado lagunas importantes y una falta de uniformidad en los documentos de la OACI en cuanto a la denominación y la identificación de las cartas de aproximación de precisión para las operaciones de categorías II y III.

3.2 La comunidad de la aviación se beneficiaría de una iniciativa unificada e integral de la OACI para examinar y armonizar los SARPS y los textos de orientación en este ámbito. Una iniciativa de esta naturaleza favorecería la seguridad, la uniformidad y la eficacia de la publicación y el uso de procedimientos para las operaciones de categorías II y III en todo el mundo.