



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/15913

26/07/2017

44416

AUTOR/A: SERRANO JIMÉNEZ, María Jesús (GS); HURTADO ZURERA, Antonio (GS)

RESPUESTA:

Los requisitos establecidos por los que no es posible poner en marcha el Sistema EGNOS, Sistema de Aumentación Basado en Satélites desarrollado por la Agencia Espacial Europea (ESA), en el Aeropuerto de Córdoba son los siguientes:

La pista de vuelo debe satisfacer los requisitos del Anexo 14 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para pistas de aproximación instrumental que no son de precisión.

- Cambios en las características físicas de la pista de vuelo.
- Incorporación de nuevas ayudas visuales para la navegación y/o modificación/sustitución de las ya existentes.
- Necesidad de disponer de una estación meteorológica aeronáutica certificada (Agencia Estatal de Meteorología - AEMET-).
- Verificar que las superficies limitadoras de obstáculos sean las asociadas a una pista instrumental y los requisitos de limitación de obstáculos sean los definidos en el citado Anexo 14 para pistas de aproximación que no son de precisión.

Al ser un aeródromo de uso público es necesario establecer, al menos, un Servicio de información de Vuelo de Aeródromo (AFIS) y disponer de la designación de una Zona de Información de Vuelo (FIZ) en el espacio aéreo asociado al aeródromo AFIS.

Dependiendo de los Servicios a la Navegación Aérea que se quieran prestar, existen requisitos de la OACI para los distintos tipos de aeródromos y servicios. Actualmente Córdoba no proporciona servicio a vuelos instrumentales (ni basados en medios de navegación por satélite, ni en medios de navegación convencional), por lo que solo debe cumplir los requisitos para acoger vuelos visuales.



Una de las principales ventajas de las aproximaciones basadas en navegación por satélite es que no necesitan radio ayudas terrestres. Pero esta característica no exige al aeropuerto de cumplir los requisitos correspondientes a este tipo de maniobras, como que, entre otros, la pista al menos deba estar certificada como instrumental de no precisión.

Como se ha comentado, existe un problema de infraestructura necesaria para esta operatividad en dicho aeropuerto. La infraestructura necesaria está definida por la OACI en sus Anexos y traspuesta a la normativa nacional aplicable, siendo la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), la entidad encargada de verificar el cumplimiento de la misma.

Es importante señalar que, aún en el caso de que el aeródromo de Córdoba cumpliera los requisitos citados del Anexo 14 de la OACI y se pudiesen implantar las maniobras basadas en Navegación Por Prestaciones (codificadas mediante el acrónimo RNP APCH) haciendo uso de medios de navegación por satélite, la operación de las mismas está sujeta a la capacidad del operador. Es decir, de cara al uso de las citadas maniobras, el cumplimiento de los requisitos por parte del aeródromo es condición necesaria, pero no suficiente.

Existen requisitos también para los operadores que pretendan operar este tipo de maniobras. Estos, establecidos a nivel europeo por la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) aplican tanto a los equipos embarcados como a la formación y capacitación de las tripulaciones.

El cumplimiento de todos ellos: requisitos de aeródromo, de equipamiento específico embarcado, de capacidad de las tripulaciones, de compatibilidad del espacio aéreo, de servicios de tránsito aéreo, así como otros específicos que pudieran surgir en este caso particular (por ejemplo por orografía, condiciones meteorológicas específicas...), es lo que, en último término, garantizan el buen funcionamiento y seguridad de este tipo de operaciones.

Madrid, 03 de octubre de 2017

