



## NOTA DE ESTUDIO

### DUODÉCIMA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, 19 - 30 de noviembre de 2012

#### Cuestión 6 del

orden del día: Dirección futura

6.2: Normalización – Enfoque de elaboración de SARPS relativos al concepto de Cielo único

#### DIRECTRICES PARA ESTUDIOS AERONÁUTICOS – INDIA

(Nota presentada por la India)

##### RESUMEN

En esta nota se destaca la necesidad de directrices globales para que los Estados las apliquen de modo uniforme al realizar estudios aeronáuticos a fin de evaluar la penetración de estructuras que pueden permitirse en las superficies limitadoras de obstáculos (OLS).

**Medidas propuestas a la Conferencia:** Se invita a la Conferencia a considerar las medidas apropiadas para elaborar directrices globales.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 En las economías que se desarrollan rápidamente, los aeropuertos han llegado a ser el centro de actividad económica con la consiguiente demanda de construcción de estructuras y edificios elevados que penetran en las superficies limitadoras de obstáculos (OLS). Los Estados permiten la construcción de dichas estructuras después de llevar a cabo estudios aeronáuticos con respecto a las superficies de los PANS-OPS que están normalmente protegidas. Debido a la falta de directrices globales, los Estados han desarrollado sus propios criterios. Es necesario definir directrices armonizadas para permitir la construcción de tales estructuras alrededor de un aeropuerto. Por una parte, las directrices normalizadas garantizarán la seguridad operacional y la regularidad de las operaciones de vuelo y, por otra, facilitarán el crecimiento económico de la ciudad.

## 2. ANÁLISIS

2.1 Las OLS se establecen alrededor de los aeropuertos según el Anexo 14 — *Aeródromos* de la OACI para proteger el espacio aéreo y garantizar la seguridad operacional y la regularidad de las operaciones de aeronaves. Aun cuando las OLS son rígidas, el párrafo 4.2.20 del Anexo 14 permite penetrar en las superficies horizontal interna y cónica, según sigue:

**“4.2.20 Recomendación.—** No debería permitirse la presencia de nuevos objetos ni agrandar los existentes por encima de la superficie cónica y de la superficie horizontal interna, excepto cuando, en opinión de la autoridad competente, el objeto estuviera apantallado por otro objeto existente e inamovible, o se determine, tras un estudio aeronáutico, que el objeto no

*comprometería la seguridad, ni afectaría de modo importante la regularidad de las operaciones de aviones.”*

2.2 Las superficies de los PANS-OPS descritas en los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Operación de aeronaves* (PANS-OPS, Doc 8168) garantizan la seguridad operacional de los vuelos con procedimientos de aproximación por instrumentos especificando las altitudes/alturas mínimas para cada tramo del procedimiento y los diseñadores de procedimientos las usan para la construcción de procedimientos de vuelo por instrumentos.

2.3 Aun cuando se permita penetrar en la superficie cónica y en la superficie horizontal interna mediante un estudio aeronáutico, no hay directrices uniformes con respecto a la medida en que los edificios pueden penetrar en la superficie, la densidad de los obstáculos, etc. Ante la ausencia de directrices uniformes, los Estados siguen sus propios criterios para permitir que los obstáculos penetren en las superficies, mientras que las superficies de los PANS-OPS están normalmente protegidas. Los criterios adoptados por los Estados difieren de uno a otro y establecen precedentes citados por otros Estados, lo que conduce a la proliferación de obstáculos alrededor de los aeropuertos y a la posible degradación de los niveles de seguridad operacional. Dicha proliferación de obstáculos repercutirá negativamente en el desarrollo de nuevos procedimientos de aproximación por instrumentos IAL y pueden constituir una dificultad operacional para las operaciones de aeronaves.

2.4 Las directrices normalizadas para los estudios aeronáuticos garantizarán la seguridad operacional y la regularidad de las operaciones de vuelo y facilitarán el crecimiento urbano alrededor de los aeropuertos y el desarrollo económico general.

### 3. CONCLUSIONES

3.1 Se invita a la Conferencia a tomar nota de los problemas mencionados y a considerar la adopción de medidas apropiadas para la elaboración de directrices globales y uniformes para la realización de estudios aeronáuticos.

— FIN —