



## ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

## COMISIÓN TÉCNICA

## Cuestión 36: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Apoyo a la implantación

## ENFOQUE REGIONAL PARA LA GESTIÓN DE SUPERFICIES LIMITADORAS DE OBSTÁCULOS

(Nota presentada por Egipto)

## RESUMEN

Existe una creciente necesidad de establecer un enfoque regional para garantizar el desarrollo de un régimen de gestión de superficies limitadoras de obstáculos en cumplimiento de los requisitos de seguridad vigentes y que sea conforme con las costumbres y reglamentaciones de los países de la región.

Egipto ha adoptado un régimen de gestión de superficies limitadoras de obstáculos para abordar las lagunas que presentan las normas constructivas aplicadas en zonas circundantes a aeropuertos egipcios. Debe señalarse que los componentes de este régimen, incluidos productos, aeropuertos, gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea, órganos administrativos pertinentes responsables de obras de construcción y otras entidades que realizan trabajos en los alrededores de aeropuertos, conforman un entorno en el que deben limitarse los riesgos derivados de las lagunas existentes o por cualquier otro elemento que pueda afectar a la seguridad operacional de conformidad con las responsabilidades de cada entidad.

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

- confirmar y respaldar su solicitud al Consejo para garantizar que los beneficios de la cooperación regional, a través de organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), destinada a la gestión de superficies limitadoras de obstáculos se recojan íntegramente en disposiciones de la OACI, particularmente en su enfoque de observación continua (CMA), en las diversas enmiendas al Anexo 14 y en los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea – Aeródromos* (PANS-Aeródromos);
- respaldar la necesidad de desarrollar textos de orientación claros y efectivos sobre la forma de implantar un régimen de control y gestión de obstáculos (Anexo 14, Capítulo 4 - Superficies limitadoras de obstáculos); y
- reconocer las repercusiones positivas, reales o potenciales, de la cooperación entre Estados de la región en el seno de organizaciones regionales a fin de establecer y aplicar un régimen común de gestión de superficies limitadoras de obstáculos.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico - Seguridad operacional
<i>Repercusiones financieras:</i>	

<sup>1</sup> La versión en árabe ha sido suministrada por Egipto.

<i>Referencias:</i>	Doc 9317 Anexo 14, Capítulo 4 Recomendación 4/6 del Grupo regional de seguridad operacional de la aviación — Oriente Medio, RASG-MID/4 – “Additional RGS SEIs as follows: TGS/4 on Aerodrome Safeguarding with Egypt as Champion supported by Sudan”.
---------------------	---

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 En el Doc 9734, parte B, de la OACI, *Manual de vigilancia de la seguridad operacional* se reconoce la validez del enfoque regional para la gestión de la seguridad operacional, que se considera una parte importante de las funciones de gestión de la seguridad operacional que realizan organizaciones regionales de seguridad operacional. En ese mismo sentido lo reconocen diversos foros de la OACI así como Resoluciones de la OACI aprobadas en las Asambleas de sus 37° y 38° periodos de sesiones, en 2010 y 2013 respectivamente.

1.2 Uno de los pilares más importantes para reforzar la seguridad operacional de la aviación civil es la reciente implantación e impulso al Sistema de gestión y franqueamiento de obstáculos (áreas de servicios aeronáuticos) como un proceso continuo. Para garantizar la seguridad operacional en términos de gestión de superficies limitadoras de obstáculos, es necesario tener debidamente en cuenta los diversos componentes del sistema de la aviación civil. Ello incluye productos, organizaciones, aeropuertos, sistemas de navegación aérea basados en tierra y aire, y organizaciones o entidades administrativas pertinentes que realizan trabajos de construcción. Esas entidades conforman una red completa en la que se establecen relaciones entre ellas a distintos niveles. Por tanto, las medidas que puedan tomarse en un área pueden afectar a la seguridad operacional en otra área.

1.3 Egipto, uno de los primeros países en firmar el Convenio de Chicago, desarrolló e implantó a finales de los años ochenta un régimen de gestión de superficies limitadoras de obstáculos. Este régimen se actualiza permanentemente para incluir nuevos requisitos de seguridad operacional.

1.4 A través de una coordinación permanente con la Oficina regional para Oriente Medio de la OACI y con el Grupo de trabajo sobre seguridad operacional en la pista, Egipto ha desarrollado un manual para la implantación de los requisitos del Anexo 14, Capítulo 4, basado en el régimen egipcio. Cualquier Estado puede utilizar este manual para establecer un régimen similar de conformidad con la reglamentación en vigor en cada país de la región.

## 2. EXPERIENCIA DE EGIPTO EN LA GESTIÓN Y EVALUACIÓN DE OBSTÁCULOS

2.1 Las normas del Anexo 14 permiten establecer un régimen para la protección continua de las áreas de servicios aeronáuticos a fin de garantizar la seguridad operacional de la aviación civil. Sin embargo, dichas normas son por lo general difíciles de implantar en todos los aeropuertos, especialmente porque se han desarrollado para su aplicación en aeropuertos existentes, por lo que en ocasiones la labor requerida es compleja.

2.2 En consecuencia, Egipto ha elaborado un régimen específico simplificado para las superficies limitadoras de obstáculos. Es un régimen que depende de un seguimiento continuo y de la coordinación de la autoridad de aviación civil con los explotadores de aeropuertos, así como con las entidades administrativas responsables de la reglamentación en la esfera de la construcción y cualquier

otra entidad responsable de actividades de construcción en las zonas afectadas. En este proceso, la autoridad de aviación civil tiene un papel claro y fundamental en la coordinación entre dichas entidades.

2.3 Inicialmente se establecieron los fundamentos jurídicos. Dichos fundamentos han sido respaldados mediante leyes y decisiones ministeriales para sancionar la construcción, sin la debida autorización previa de la autoridad de aviación civil, de edificios que puedan afectar a la seguridad operacional de la aviación civil o que superen las alturas permitidas.

2.4 Las leyes y decisiones ministeriales adoptadas han abordado no sólo los requisitos del Anexo 14, sino también otros relativos a equipos y ayudas a la navegación a fin de alcanzar los niveles de seguridad operacional requeridos. Se ha establecido un Grupo de trabajo permanente de carácter estatal sobre obstáculos. En él participan representantes de todas las especialidades técnicas con el objetivo de examinar y estudiar detenidamente las solicitudes y los emplazamientos en términos de sus posibles repercusiones sobre rutas y equipos de navegación.

2.5 En 2010 se elaboraron textos técnicos para la gestión de obstáculos, considerados pioneros en su género. Dichos textos se utilizan en cursos de capacitación sobre la gestión de obstáculos del personal administrativo de los aeropuertos egipcios. En ellos se reseñan los requisitos nacionales e internacionales en esta esfera y la forma de aplicarlos localmente, así como los problemas que pueden encontrarse y algunas de las soluciones propuestas.

2.6 A la vista de la continua y rápida construcción invasiva de edificios y las dificultades para realizar actividades de seguimiento necesarias mediante métodos tradicionales, se utilizan imágenes por satélite para determinar las zonas sobre las que es necesaria una labor de vigilancia, así como para mejorar la situación de los aeropuertos egipcios.

2.7 Egipto, a la vista del papel fundamental que juegan las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) para prestar asistencia a los Estados participantes y del esfuerzo que debe seguir realizándose para mantener la eficiencia organizacional en la gestión de la seguridad operacional y en sus responsabilidades de vigilancia, y considerando además que la gestión de superficies limitadoras de obstáculos es uno de los elementos de la seguridad operacional que deben garantizarse, ha publicado a través del Grupo de trabajo sobre seguridad operacional en la pista de la Oficina Regional Oriente Medio, textos de orientación sobre el establecimiento del régimen de protección requerido, incluidas reglas claras para abordar este asunto en su conjunto.

2.8 Egipto también ha ofrecido apoyo técnico a Estados de la región miembros del MID Go Team. Esta labor se ha realizado sobre todo mediante talleres en los que se ha hecho hincapié en aclarar los elementos de la gestión de superficies limitadoras de obstáculos, tal como se especifica en el Anexo 14, y la relación con la protección de instalaciones navegación aérea, junto con algunos ejemplos y casos que reflejan problemas a los que debe hacer frente el personal y la forma de gestionarlos.