

UNDÉCIMA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, 22 de septiembre - 3 de octubre de 2003

**Cuestión 4 del
orden del día: Medidas para aumentar la capacidad
4.1: Medidas mundiales**

NECESIDAD DE EXAMINAR LA PROHIBICIÓN DE VUELOS DURANTE CIERTAS HORAS NOCTURNAS PARA MEJORAR LA CAPACIDAD DE LOS AEROPUERTOS

(Nota presentada por la India)

RESUMEN

En esta nota se presenta la opinión de que las prácticas actuales de prohibición de vuelos durante ciertas horas nocturnas en algunos aeropuertos conduce a situaciones de restricción en la capacidad para gestionar el tránsito aéreo. Estas restricciones, con volúmenes cada vez mayores de tráfico, dan como resultado la congestión del tránsito aéreo y el desequilibrio en la utilización de la infraestructura aeronáutica. Es necesario volver a examinar la conveniencia de mantener la prohibición de vuelos durante ciertas horas nocturnas, para permitir la disponibilidad sin restricciones de los aeropuertos y mejorar la capacidad para cumplir con la demanda del tránsito sin ampliar la infraestructura y manteniendo el compromiso con los procedimientos de seguridad.

Las medidas propuestas a la Conferencia figuran en el párrafo 3.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El crecimiento de las operaciones de transporte aéreo a nivel mundial exige continuamente un aumento de la infraestructura y capacidad de los aeropuertos. Los esfuerzos de los Estados y la OACI han cosechado solamente resultados limitados. Es difícil aumentar la capacidad de los aeropuertos debido a las exigencias de grandes inversiones y la no disponibilidad de espacio. Por una parte, la insuficiencia de capacidad se siente a causa de la mayor demanda del tránsito aéreo, por otra parte, la capacidad disponible no se está utilizando plenamente como consecuencia de la prohibición de vuelos durante ciertas horas que se impone a las operaciones nocturnas. La industria del transporte aéreo no puede permitirse tales lujos excesivos. La práctica vigente de prohibición de vuelos nocturnos en varios aeropuertos a nivel mundial afecta desfavorablemente la capacidad de gestionar el tránsito aéreo y la infraestructura de los aeropuertos también en otros aeropuertos.

1.2 Al enfrentarse con mayores volúmenes de tráfico, los explotadores de aeropuertos/proveedores de servicios pueden tener que recurrir a diversas medidas, como ampliaciones de la infraestructura de los aeropuertos y procedimientos para mejorar la capacidad con el fin de enfrentar el tráfico creciente. Estas medidas pueden complicar más la disposición física de los aeródromos conduciendo a entradas en la pista y errores humanos.

1.3 Existe una clara necesidad para determinar otras opciones sencillas disponibles para mejorar la capacidad de los aeropuertos con las que se pueda enfrentar la situación de mayores volúmenes de tráfico. Una sería examinar la necesidad de mantener la prohibición de vuelos nocturnos en aeródromos, permitiendo que el aeropuerto estuviera disponible durante todo el día para operaciones. Esto daría como resultado una utilización óptima de la infraestructura de los aeropuertos que se ven afectados por la imposición de prohibiciones de vuelos nocturnos en otros.

2. ANÁLISIS

2.1 Un gran número de aeropuertos, que se enfrentan con una demanda constantemente creciente de tránsito aéreo, se ven limitados por sus reglamentaciones nacionales sobre el medio ambiente que resultan en la imposición de prohibiciones de vuelos nocturnos. Estas restricciones sobre la afluencia del tránsito aéreo influyen negativamente en la capacidad para gestionar el tránsito aéreo también en varios otros aeropuertos, ya que éstos tienen que cargar con el peso del tránsito principalmente durante determinadas horas para cumplir los requisitos de las prohibiciones de vuelos durante ciertas horas en otras partes.

2.2 La necesidad de introducir la prohibición de vuelos nocturnos se debía al ruido ambiental provocado por los motores de las aeronaves en tiempos en que los niveles de ruido de los motores eran muy altos comparados con los niveles actuales. Las aeronaves actuales homologadas según los requisitos del Capítulo 3 provocan ruidos mucho más bajos. Las aeronaves que entran en las flotas actualmente son generalmente 20db más silenciosas que las aeronaves de hace 30 años. Esto significa un 75% de reducción de las molestias por ruido. Se espera que los motores de las aeronaves en el futuro provoquen niveles de ruido aún menores.

2.3 La práctica existente de prohibición de vuelos nocturnos en los aeropuertos de algunas regiones del mundo conduce a limitaciones en el tránsito y duplica la congestión; una vez en los aeropuertos que no tienen prohibiciones de vuelo durante ciertas horas ya que la mayor parte del tránsito se limita a determinadas horas para cumplir las prohibiciones de otros aeropuertos, y nuevamente en los aeropuertos que cuentan con horarios de prohibición de vuelos durante ciertas horas. Mientras que por una parte la infraestructura del aeropuerto y las instalaciones de navegación aérea se enfrentan a una congestión aguda durante determinadas horas de restricción en la noche en los aeropuertos de los países en desarrollo, por otra parte la misma infraestructura se mantiene inactiva por el resto del día. No se justifica esperar que los aeropuertos sin prohibiciones de vuelos durante determinadas horas mejoren su capacidad para gestionar el tránsito con el fin de enfrentar la situación de congestión que se forma durante determinadas horas, y eso se podría evitar si se eliminaran las actuales limitaciones de funcionamiento con limitaciones de vuelo durante las horas nocturnas en otras partes.

2.4 Estas limitaciones sobre el tránsito aéreo provocan desequilibrios en las capacidades de tratamiento, necesidades excesivas de infraestructura y procedimientos de funcionamiento que pueden resultar comprometedores para la seguridad y las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI. Las limitaciones relativas a la prohibición de vuelos nocturnos no solamente limitan el crecimiento de las operaciones del transporte aéreo, también causan inconvenientes al público viajero. A la luz de los adelantos tecnológicos, si se eliminan las prohibiciones de vuelos durante ciertas horas, se dispondría de una capacidad adicional considerable en los aeropuertos y el tránsito aéreo estaría en condiciones de funcionar sin demasiadas limitaciones. Las capacidades de funcionamiento de los aeropuertos aumentarían de manera considerable sin la necesidad de crear infraestructuras o procedimientos de funcionamiento complejos.

2.5 En la nota AN-Conf/11-WP/28 de la Secretaría de la OACI se mencionan los estudios emprendidos por NAV Canada y sus conclusiones, además se explican las medidas adoptadas por la OACI para evitar entradas indebidas en la pista. La India apoya plenamente las medidas adoptadas por la OACI y otras medidas que se están elaborando pero también considera necesario que se vuelva a examinar la necesidad de mantener la prohibición de vuelos nocturnos en varias regiones, como medida suplementaria para mejorar la capacidad para cumplir las demandas de los volúmenes de tráfico mayores.

3. **MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA**

3.1 Se invita a la Conferencia a que:

- a) tome nota de este documento; y
- b) inste a los Estados que hayan impuesto prohibiciones de vuelos en horas nocturnas a que examinen la necesidad de estas restricciones en vista de la amplia reducción de los niveles de ruido de los motores de las aeronaves y que pongan los aeropuertos a disposición para el tránsito aéreo sin limitaciones horarias.

— FIN —