



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

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

IMPLEMENTACIÓN DE LAS NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS REVISADOS DEL ANEXO 14 VOLUMEN 1 SOBRE SUPERFICIES LIMITADORAS DE OBSTÁCULOS (OLS)

(Nota presentada por Singapur)

RESUMEN

En esta nota se informa a la Asamblea sobre los progresos realizados en relación con la versión revisada del Anexo 14 — *Aeródromos*, Volumen I - *Diseño y operaciones de aeródromos*, normas y métodos recomendados (SARPS) sobre la superficie limitadora de obstáculos (OLS) y las iniciativas de la OACI para asistir a los Estados en su implementación.

Los SARPS OLS revisados fueron adoptados por el Consejo de la OACI el 28 de marzo de 2025, tras un proceso de examen de una década que comenzó en 2015. Estas revisiones entraron en vigor el 4 de agosto de 2025 y serán aplicables a todos los Estados a partir del 21 de noviembre de 2030.

El Equipo Especial sobre las Superficies Limitadoras de Obstáculos (OLSTF) de la OACI está compuesto por especialistas en la materia de Estados y organizaciones internacionales, con relatoría de Singapur. La Secretaría de la OACI y el equipo especial están elaborando iniciativas de apoyo a la implementación para facilitar a los Estados el tránsito hacia los SARPS OLS revisados.

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

- tomar nota de las iniciativas de la OACI para apoyar a los Estados en la implementación de los SARPS OLS revisados del Anexo 14, Volumen 1, antes de la fecha de aplicabilidad del 21 de noviembre de 2030;
- instar a los Estados a que utilicen plenamente las iniciativas de apoyo a la implementación de la OACI y a que apliquen los SARPS OLS revisados lo antes posible;
- alentar a los Estados a que determinen y notifiquen a la OACI qué tipo de apoyo adicional necesitarían para implementar los SARPS OLS revisados; y
- instar a la Secretaría de la OACI a que considere ofrecer apoyo adicional a la implementación, según requieran los Estados, y a que proporcione actualizaciones periódicas en los eventos de la OACI de categoría 1 y 2 sobre el estado de la implementación nacional.

<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>	No se requieren recursos adicionales.
<i>Referencias:</i>	Anexo 14 — <i>Aeródromos</i> , Volumen I — <i>Diseño y operaciones de aeródromos</i> <i>Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Aeródromos (PANS-Aeródromos)</i> (Doc 9981) <i>Manual de servicios de aeropuertos</i> , parte 6 — <i>Limitación de obstáculos</i> (Doc 9137)

1. ANTECEDENTES

1.1 En el 38º período de sesiones de la Asamblea de la OACI en 2013 se pidió un examen exhaustivo de las normas y métodos recomendados (SARPS) sobre superficies limitadoras de obstáculos (OLS) que figuran en el Anexo 14 — *Aeródromos*. En 2015, se estableció el Equipo Especial sobre las Superficies Limitadoras de Obstáculos (OLSTF) de la OACI, al que se le encomendó examinar la eficacia de los SARPS existentes, dado que los requisitos se establecieron en la década de 1950, y analizar la creciente presión que sufren los Estados para promover el desarrollo urbanístico en torno a los aeródromos. El equipo está integrado por especialistas en la materia de los Estados miembros de la OACI y de las organizaciones internacionales¹.

2. REVISIÓN DE LOS SARPS OLS DEL ANEXO 14 DEL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

2.1 El examen al que procede el OLSTF tiene como objetivo que los SARP OLS estipulados en el Anexo 14 Volumen 1 — *Diseño y operaciones de aeródromos* sean efectivos para proteger el espacio aéreo alrededor de un aeródromo frente a obstáculos que podrían afectar a la seguridad operacional de la aviación. Como parte de ese examen, el equipo especial tuvo en cuenta los avances tecnológicos de los equipamientos de navegación y la aviónica de las aeronaves, así como la aparición de procedimientos modernos de vuelo por instrumentos.

2.2 El OLSTF también tuvo en cuenta el hecho de que el concepto de “modelo único” en el que se basan los requisitos de OLS en vigor ya no tiene presentes los diversos tipos de aeronaves y operaciones de vuelo realizadas en los aeródromos, y puede no ser razonable que se imponga de manera uniforme en todos los aeródromos. Para proteger las superficies que rodean los aeródromos de manera más eficaz, y también para poder liberar espacio aéreo que no requieren las operaciones de aeronaves a favor de usos no relacionados con la aviación, como el desarrollo urbanístico, el examen también pretendió brindar a los Estados la capacidad de decidir sobre las superficies en función del tipo de operaciones de cada aeródromo.

2.3 Tras un examen exhaustivo que se demoró más de una década, el OLSTF elaboró un conjunto de SARPS OLS revisados del Anexo 14, Volumen 1, (“SARPS OLS revisados”) que requieren menos espacio aéreo para salvaguardar las operaciones de las aeronaves, al tiempo que preservan la seguridad operacional de la aviación y de la navegación aérea (véase la imagen que figura en el apéndice de esta nota para comprobar cuáles son las diferencias en el espacio aéreo requerido para salvaguardar las operaciones de las aeronaves entre las superficies existentes y las revisadas). En el examen también se analizaron los datos de la trayectoria de vuelo para determinar las superficies de retención necesarias para salvaguardar las operaciones de la aeronave al dirigirse a la pista. Las superficies se clasificaron en superficies despejadas de obstáculos (OFS) o superficies de evaluación de obstáculos (OES), que conjuntamente procuran que no se soslaye ningún objeto que pueda afectar la seguridad operacional de la aviación. Las OFS son superficies más cercanas a la pista, esenciales para las aeronaves en la fase final de aproximación a tierra. Las OES, a su vez, son superficies destinadas a proteger los procedimientos de vuelo y las operaciones realizadas en la pista. Para poder examinar los SARP OLS de forma pormenorizada, el OLSTF también trabajó con el Grupo Experto en Operaciones de Vuelo y el Grupo Experto en Procedimientos de Vuelo por Instrumentos de la OACI y tuvo en cuenta las aportaciones de organizaciones internacionales como el Consejo Internacional de Coordinación de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA), el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Asociación

¹ Los miembros del OLSTF son: (Estados) Alemania, Australia, Austria, Brasil, Canadá, España, Estados Unidos, Francia, Italia, Japón, Reino Unido, República Popular China y República Popular de Corea; (Organizaciones internacionales) ACI, Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea, IATA, IFALPA e ICCAIA.

Internacional de Transporte Aéreo (IATA) y la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA). Se consultó a los Estados mediante la comunicación de la OACI AN 4/1.1.58-23/33, de 30 de mayo de 2023.

2.4 Los SARP OLS revisados, que fueron adoptados por el Consejo de la OACI el 28 de marzo de 2025, entraron en vigor el 4 de agosto de 2025 y serán aplicables a todos los Estados el 21 de noviembre de 2030.

3. IMPLEMENTACIÓN EN SINGAPUR DE LOS SARPS OLS REVISADOS

3.1 Singapur ha iniciado la implementación de los SARPS OLS revisados, con un proceso general de implementación compuesto por cinco fases y la asignación de considerables recursos para la coordinación interinstitucional y la labor intersectorial. Las fases de implementación en Singapur, ejecutadas simultáneamente, son las siguientes:

Fases	Actividades
Planificación	(1) determinar el tipo de operaciones realizadas en cada aeródromo en función de las necesidades operativas actuales y futuras; (2) identificar las superficies revisadas necesarias para proteger las operaciones actuales y futuras, incluidas las posibles expansiones del aeródromo; y (3) indicar las partes interesadas afectadas y diseñar un plan de participación.
Implementación	(1) adaptar las superficies a los requisitos nacionales, con posibles restricciones del espacio aéreo, como las debidas a las operaciones militares, las condiciones operativas locales y el entorno de obstáculos existente dentro y alrededor de los aeródromos.
Elaboración de una plantilla	(1) elaborar una plantilla de alturas combinadas para todos los aeródromos afectados que comprenda las superficies aplicables en cada uno de ellos sobre la base de los SARP OLS revisados y los requisitos nacionales correspondientes; y (2) en áreas donde las superficies se superponen, para determinar la superficie más delimitadora.
Comunicación	(1) divulgar los cambios esperados derivados de los SARP OLS revisados entre las diversas partes interesadas, incluidos los explotadores de aeródromos y las agencias de infraestructura y planificación urbanística; (2) transmitir el plan de implementación y sus aspectos principales a las partes interesadas; y (3) tramitar las consultas y los comentarios de las partes interesadas.
Enmiendas legislativas	(1) precisar la legislación nacional afectada; (2) preparar la legislación nacional enmendada; (3) consultar con las partes interesadas; y (4) publicar la legislación nacional enmendada.

4. APOYO A LA IMPLEMENTACIÓN DE LA OACI PARA LOS ESTADOS

4.1 Los cambios en el Anexo 14, Volumen 1, SARP OLS requieren un cambio de paradigma en la forma en que los Estados entienden y aplican las OLS, de ahí que tal vez necesiten asistencia de la OACI en su transición hacia los nuevos requisitos del Anexo 14.

4.2 La Secretaría de la OACI ha trabajado con la relatoría del OLSTF para determinar y elaborar la instrucción, ayudas y programas que sirvan a los Estados en dicha transición. Así, se ha creado un curso específico de la OACI sobre OLS revisadas, un sitio web sobre la implementación de OLS y otras iniciativas que ayudan a facilitar el uso de las nuevas superficies limitadoras de obstáculos en los aeródromos. La OACI pondrá en marcha el curso de capacitación sobre OLS y trabajará con las respectivas oficinas regionales para organizar seminarios web y talleres en los próximos meses².

4.3 También se alienta a los Estados a compartir sus planes de implementación y las dificultades encontradas en la aplicación de los SARP OLS revisados. Otros Estados pueden acceder a esta información a través de una plataforma común de la OACI, como medio de apoyo en su propia implementación. A través de ese intercambio, la OACI podrá ajustar sus actividades de transición para apoyar la implementación de los SARP OLS revisados de forma más adaptada.

4.4 Debido al esfuerzo que supone y los recursos que necesitan los Estados para aplicar los SARPS OLS revisados, la OACI consideró justificado un período de transición más largo de 5 años. Se espera que los Estados necesiten apoyo para la transición hacia los SARP OLS revisados antes de la fecha de aplicabilidad del 21 de noviembre de 2030. A este respecto, se recomienda que los Estados determinen y notifiquen a la OACI qué tipos de apoyo adicional van a necesitar en el proceso de implementación. Para acompañar la implementación oportuna de los SARP OLS revisados por parte de los Estados, también se insta a la Secretaría de la OACI a colaborar con ellos a través de iniciativas adicionales de apoyo a la implementación según sea necesario y proporcionar actualizaciones periódicas en los eventos de la OACI de categoría 1 y 2, por ejemplo en el 43º período de sesiones de la Asamblea en 2028, aclarando cuál es el estado de implementación nacional y de qué iniciativas adicionales de apoyo a la implementación dispone la Organización.

— — — — —

² La primera convocatoria del curso de instrucción OLS está programada para diciembre de 2025. La oficina regional de la OACI en Asia y el Pacífico (APRO) también organizó un taller similar del 2 al 5 de septiembre de 2025. Está previsto se organicen talleres similares en el resto de las oficinas regionales.

APPENDIX

ILLUSTRATION OF DIFFERENCES IN AIRSPACE REQUIRED TO SAFEGUARD AIRCRAFT OPERATIONS BETWEEN EXISTING AND REVISED SURFACES

Chart 1: Along the runway

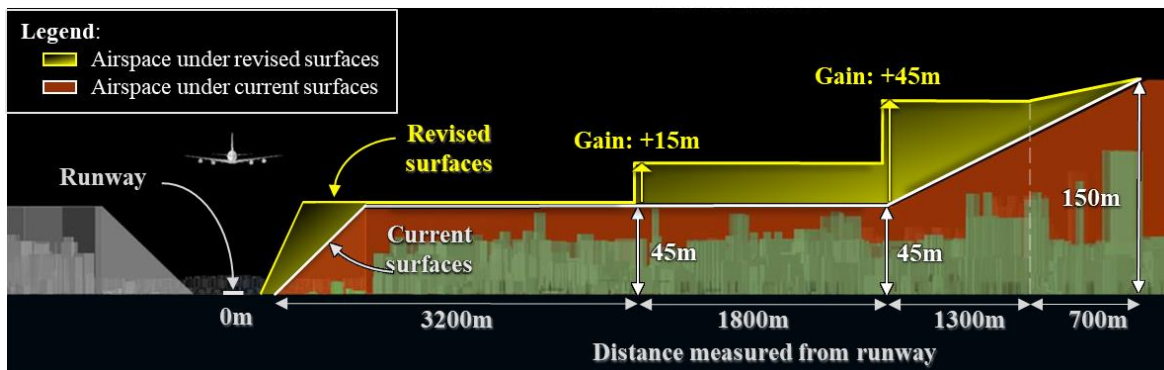
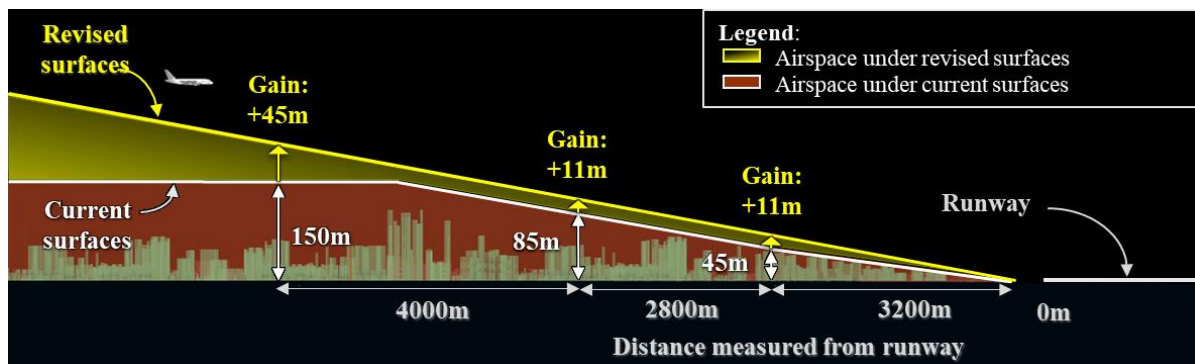


Chart 2: At the ends of the runway³



— END —