



Organización de Aviación Civil Internacional

RLA/99/901 – Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional

Segunda Reunión del Panel de Expertos en Aeródromos (RPEAGA/2)

Lima, Perú, 30 de enero al 3 de febrero de 2012

RPEAGA/2 — NE/10

27/01/12

Cuestión 4

del Orden del Día: Otros Asuntos

Propuesta de texto al Capítulo de Servidumbres Aeronáuticas del LAR 154

(Presentado por la Uruguay)

Resumen

Esta nota de estudio presenta un texto sobre las generalidades y aplicación de las servidumbres aeronáuticas..

Referencias

- Proyecto de LAR 153 y LAR 139
- Anexo 14, Volumen I, Julio 2009
- 14CFR Part 139 FAA (EUA)
- CAR Part III (Canadá);
- GASR Subparts A, B, C, D, E, F, G, H, J, K y Z (Group of Aerodrome Safety Regulators);
- Regulation (EC) No 1108/2009 (European Parliament and Council of the European Union);
- CAA Part 139 (Nueva Zelanda);
- MOS Part 139 (Australia);
- Cap. 393 Air Navigation: The Order and the Regulations (Inglaterra).
- Reglamentos nacionales vigentes de los Estados miembros del SRVSOP.
- Instrucciones para el trabajo de los Paneles de Expertos del SRVSOP
- Manual para los redactores de los LAR

1. Introducción

1.1 El fraccionamiento de tierras, las modificaciones o ampliaciones de centros poblados y las propiedades vecinas a los aeródromos y aeropuertos comprendidos en las zonas de protección que para cada caso establezca el Estado, estarán sujetos a restricciones especiales en lo referente a construcción y mantenimiento de edificaciones, instalaciones y cultivos que puedan afectar la seguridad de las operaciones aeronáuticas.

1.2 Se define como servidumbre a los planos de zonas de protección de cada aeródromo o aeropuerto, que incluyan las áreas en que está prohibido levantar cualquier obstáculo de las características indicadas en el artículo anterior. Si, no obstante, éstos fueran levantados, se intimará al propietario su eliminación bajo apercibimiento de ser realizada por la vía judicial en la forma que establecerá el Estado y con cargo al infractor, el cual no podrá reclamar indemnización de ningún género.

1.3 Una servidumbre de paso es aquella a la que los propietarios y ocupantes de inmuebles tienen la obligación a permitir el libre acceso a los mismos de las misiones de socorro, rescate, asistencia o investigación en caso de accidentes, así como de los funcionarios encargados de la mensura o inspección de los inmuebles, en relación con la construcción o ampliación de aeródromos y aeropuertos o aplicación de las demás limitaciones del dominio en beneficio de la navegación aérea.

1.4 Una servidumbre aeronáutica dentro y alrededor de los aeródromos puede tener restricciones y limitaciones del derecho de dominio a las que están sometidas las superficies de prevención, riesgo y peligro destinados a la operación de tráfico aéreo y movilización en tierra.

1.5 Las construcciones e instalaciones en los terrenos adyacentes o inmediatos a los aeródromos comprendidos dentro de la zona de protección y seguridad, están sujetas a las restricciones, limitaciones y servidumbres aeronáuticas. En estas zonas no podrán efectuarse plantaciones de árboles, instalaciones o construcciones que obstaculicen la navegación aérea.

1.6 La AAC debe reglamentar la aplicación de las Servidumbres Aeronáuticas en las proximidades de los aeródromos basado en la Ley del Estado.

2. Aplicabilidad

2.1 Todo Operador de Aeródromo debe controlar la ejecución de obras comprendidas dentro de la zona de protección y seguridad alrededor del aeródromo y notificar a la AAC para verificar que estas construcciones cumplan con las restricciones que implique estar ubicadas en las servidumbres aeronáuticas.

2.2 La AAC a fin de garantizar la seguridad operacional de la navegación aérea puede disponer la destrucción de las plantaciones, obras y construcciones que constituyan obstáculo a la navegación y un peligro para las operaciones aéreas en coordinación con el Operador del Aeródromo; además El Operador de aeródromo debe coordinar con la AAC cuando se detecte la presencia de obstáculos para suprimirlos o reducir su altura en las servidumbres aeronáuticas.

2.3 Las instalaciones de líneas eléctricas, telefónicas o de cualquier otra naturaleza, torres para servicio de radio, radar, televisión y en general cualquier otra que pueda representar obstáculo a la seguridad de la navegación aérea debe ser evaluada por el Operador de Aeródromo y establecer procedimientos de mitigación del riesgo que represente mediante las señalización, iluminación o eliminación del obstáculo en las proximidades al aeródromo y que sean aceptables a la AAC.

3. Obligaciones del regulador

3.1 La AAC debe coordinar y exigir al Operador de Aeródromo la colocación de señales de peligro sobre las construcciones, áreas elevadas y en general sobre cualquier obstáculo que represente riesgo para la circulación aérea en el área definida de las servidumbres aeronáuticas.

3.2 La AAC deberá establecer normas y criterios de limitación de obstáculos y orientar a quienes estén directamente afectados en concordancia con los criterios de las superficies limitadoras de obstáculos y las áreas de influencia del aeródromo como corredores de aproximación y radio ayudas cercanas de esta Reglamentación.

3.3 La AAC debe notificar a la población y a las autoridades aeroportuarias los problemas de índole social y económica que se presentarían si no se lograra que las servidumbres aeronáuticas se mantengan despejadas; el Operador de aeródromo debe monitorear periódicamente alrededor del aeródromo los obstáculos existentes y la existencia de nuevas construcciones o instalaciones de nuevos obstáculos que afecten las zonas protegidas.

3.4 La AAC debe coordinar con las autoridades municipales cercanas al aeródromo, organizaciones de servicios de comunicaciones telefónicas, telefonía celular, radio emisoras, etc., para reglamentar la zonificación, con objeto de imponer límites a la altura de los edificios, de los árboles, de las torres para antenas de comunicaciones, las antenas de telefonía celular, etc., de forma que en el futuro se reduzca al mínimo la penetración de las superficies limitadoras de obstáculos. La AAC también debe autorizar a los Operadores de aeródromos (o a los municipios del lugar para que adquieran servidumbres aéreas o derechos de propiedad (siempre que no esté ya concedida tal autorización), incluso el derecho de expropiación por razones de utilidad pública. Los gobiernos pudieran también adoptar disposiciones que obligaran a notificar la posible existencia de obstáculos, a fin de garantizar la seguridad de las operaciones de las aeronaves.

3.5 La AAC deberá establecer normas y criterios y orientar a quienes estén directamente afectados a los efectos de determinar la servidumbre de paso para que los propietarios y ocupantes de inmuebles a los efectos de que los mismo tengan la obligación de permitir el libre acceso a los mismos de las misiones de socorro, rescate, asistencia o investigación en caso de accidentes, así como de los funcionarios encargados de la mensura o inspección de los inmuebles y los obstáculos, en relación con la construcción o ampliación de aeródromos o aplicación de las demás limitaciones del dominio en beneficio de la navegación aérea como se establece en esta reglamentación.

4. Obligaciones del operador

4.1 Las autoridades municipales o regionales, las entidades planificadoras y las autoridades que otorgan los permisos de construcción deberían, reglamentar la zonificación de alturas, que tenga en cuenta las correspondientes superficies limitadoras de obstáculos y áreas de influencia, con el mismo criterio poner límites con miras al futuro en coordinación y aceptables a la AAC.

4.2 Todo Operador de aeródromo debe cooperar con las autoridades locales y la AAC para que las medidas adoptadas garantizasen el máximo grado de seguridad y eficiencia posible en relación con las operaciones de las aeronaves, los máximos beneficios económicos para las poblaciones circundantes y la menor limitación posible de los derechos de los propietarios.

4.3 Todo Operador de aeródromo tiene la responsabilidad de limitar los obstáculos en los terrenos del aeródromo y suprimir o que se disminuyan de altura los obstáculos existentes fuera de sus límites. Para cumplir con esta última responsabilidad quizá sea preciso negociar la adquisición o la expropiación de servidumbres aeronáuticas, o títulos de propiedad.

4.4 El Operador de Aeródromo debe designar a alguien del personal para que tenga a su cargo garantizar que las zonas de aproximación, de salida y de maniobras del aeropuerto estén libres de obstáculos que comprometan la seguridad.

4.5 El Operador de Aeródromo debe vigilar constantemente para que no se levanten nuevos obstáculos alrededor del aeródromo y notificar a la AAC las dificultades, incumbencia de éstas, que pudieran suscitarse; además todo Operador de aeródromo debe organizar un programa de visitas de inspección, regulares y frecuentes, a todas las zonas circundantes del aeródromo para verificar de que no se ha iniciado ninguna obra ni se ha descubierto ningún obstáculo natural (por ejemplo, árboles) que puedan trasgredir alguna de las superficies limitadoras de obstáculos, antes de que constituyan un problema. Este programa de visitas debería incluir la observación diaria de toda la señalización de pintura y las luces de obstáculos, tanto en el aeropuerto como fuera de él, y las medidas que hubiera que tomar en caso de avería de las luces.

5. **Conclusiones**

5.1 Se invita a la reunión a revisar y aprobar el texto propuesto para el capítulo de Servidumbres Aeronáuticas en el LAR 154.

- FIN -