



A35-WP/172
EX/57
20/9/04

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 15: Protección del medio ambiente

PROBLEMAS CAUSADOS POR LA PROHIBICIÓN DE LOS VUELOS NOCTURNOS EN ALGUNAS PARTES DEL MUNDO

(Nota presentada por la India)

RESUMEN

En esta nota se presentan los problemas causados por la prohibición de los vuelos nocturnos en algunas partes del mundo, lo cual produce limitaciones con respecto a la capacidad para ocuparse del tránsito aéreo. Dichas limitaciones, junto con el aumento del volumen de tráfico, producen congestión del tránsito aéreo y desequilibrio en la utilización de la infraestructura aeronáutica. Es preciso examinar nuevamente la necesidad de continuar con la práctica de la prohibición de los vuelos nocturnos, a fin de poder contar con disponibilidad ilimitada en los aeropuertos y mejorar la capacidad para hacer frente a la demanda en materia de tránsito sin añadir infraestructuras ni comprometer los procedimientos de seguridad operacional.

1. INTRODUCCIÓN

El suministro de servicios de transporte aéreo eficientes y fiables reviste suma importancia desde el punto de vista económico. La práctica actual de mantener la prohibición de los vuelos nocturnos en los aeropuertos de algunas regiones del mundo produce limitaciones y congestión en materia de tránsito. Esta situación se ha visto agravada a raíz de que la reglamentación nacional de algunos países impone un toque de queda a las operaciones del transporte aéreo por motivos de comodidad ambiental local. Esta restricción repercute perjudicialmente en la disponibilidad de turnos en esos aeropuertos. Lo que es más, también crea problemas en muchos otros países, principalmente en los países en desarrollo, ya que éstos se ven obligados a tramitar gran volumen de operaciones regulares internacionales durante horas poco habituales de la noche, lo cual produce graves desequilibrios en la utilización de sus instalaciones y servicios. Por una parte, la infraestructura aeroportuaria y las instalaciones y servicios de navegación aérea hacen frente a una congestión aguda durante ciertos períodos de la noche y, por la otra, durante gran parte de las horas diurnas su utilización permanece muy por debajo del nivel posible. Además, el espacio aéreo se congestiona durante las horas nocturnas, lo cual crea tensión en las dependencias de control de tránsito aéreo.

La necesidad de imponer la prohibición de los vuelos nocturnos surgió a raíz de una planificación urbana desacertada en las ciudades aeroportuarias. Muchos aeropuertos, que estaban situados en las afueras de las ciudades, se vieron cercados por áreas pobladas al haberse permitido el crecimiento de ciudades cercanas a los aeropuertos sin la debida planificación previa. Para comodidad de un pequeño núcleo de población que habita en las cercanías de los aeropuertos, se han impuesto restricciones a las operaciones aeroportuarias que luego ocasionan problemas y molestias en ciudades de otras partes. Los pasajeros del transporte aéreo y la comunidad aeronáutica no deberían estar sometidos a inconvenientes debido a una planificación urbana inadecuada.

2. CUESTIONES RELACIONADAS CON LA PROHIBICIÓN DE LOS VUELOS NOCTURNOS

2.1 La necesidad de introducir la prohibición de los vuelos nocturnos en algunos aeropuertos obedecía a los altos niveles de ruido causados por las aeronaves de diseño antiguo, muy distintos a los niveles de ruido de las aeronaves actuales, ya que anteriormente sólo se cumplía con los requisitos del Capítulo 2, de la OACI. Las aeronaves actuales cumplen con los requisitos del Capítulo 3 y producen un nivel de ruido muy inferior. Además, las aeronaves que se suman a la flota hoy día, típicamente son 20dB más silenciosas que las aeronaves de 30 años atrás. Esto corresponde a una reducción del 75% de las molestias relacionadas con el ruido. En el futuro, los motores de las aeronaves han de generar niveles de ruido aún inferiores.

2.2 La práctica imperante de imponer la prohibición de vuelos nocturnos en varios aeropuertos del mundo perjudica asimismo la capacidad para ocuparse del tránsito aéreo así como la infraestructura de los aeropuertos en otras partes. Esta restricción a las operaciones del tránsito aéreo produce desequilibrios en la capacidad para ocuparse del tránsito, requisitos de infraestructura distorsionados y procedimientos operacionales que podrían comprometer la seguridad operacional y las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI. Las restricciones relativas a la prohibición de los vuelos nocturnos no sólo limitan el crecimiento de las operaciones del transporte aéreo, sino que ocasionan inconvenientes al público viajero.

2.3 Muchos de los aeropuertos que deben atender la creciente demanda de tránsito aéreo se ven limitados porque su reglamentación nacional relativa al medio ambiente impone la prohibición de los vuelos nocturnos. Tal limitación de las corrientes de tránsito aéreo también repercute perjudicialmente en la capacidad de atención al tránsito aéreo en varios otros aeropuertos. Es preciso estudiar nuevamente si la prohibición de vuelos nocturnos en los aeródromos debe continuar, con la idea de lograr que los aeropuertos se encuentren disponibles para las operaciones durante todo el día. Con esto, se lograría una utilización óptima de la infraestructura de ciertos aeropuertos del mundo, que actualmente se ven perjudicados por la imposición de dicha prohibición de vuelos nocturnos en aeropuertos de otras partes.

2.4 Demanda en materia de vuelos nocturnos

2.4.1 La explotación económicamente viable de las líneas aéreas sólo es posible si suficiente número de pasajeros o suficiente cantidad de cargas se transporte valiéndose de los servicios de las mismas a un cierto precio dado que alcanza para cubrir los gastos. Varios otros factores pueden influenciar la selección por parte del cliente, pero el más importante es posiblemente el factor de la conveniencia — que en realidad se refiere a la oportunidad y frecuencia de los vuelos. La disponibilidad de capacidad en las horas diurnas también puede afectar la demanda en materia de vuelos nocturnos. La importancia económica de los vuelos nocturnos todavía está determinada principalmente por la función que los mismos desempeñan en cuanto a una utilización eficiente de las aeronaves por las líneas aéreas.

2.4.2 A menudo, los vuelos nocturnos son necesarios a fin de ofrecer niveles competitivos de servicio. Los vuelos de larga distancia, que dominan el período nocturno, generalmente atraviesan varios husos horarios, lo cual limita sus oportunidades en materia de programación de horarios y la posibilidad para efectuar conexiones con los servicios regionales en cada extremo. Actualmente, hay mayor número de vuelos de larga distancia sin escalas gracias a las mejoras en el diseño de las aeronaves o porque se les ha permitido seguir rutas más directas y más cortas, o bien debido a una combinación de estos dos factores.

2.5 Teniendo en cuenta los adelantos y las mejoras tecnológicas en torno a la reducción del nivel del ruido, ya no se justifican las restricciones a las operaciones impuestas anteriormente a raíz de los niveles elevados de ruido. Por consiguiente, ya es hora de examinar nuevamente dichas restricciones y disminuir la prohibición de los vuelos nocturnos.

2.6 Se podría disponer de una capacidad aeroportuaria muy superior y el tránsito aéreo podría funcionar sin grandes limitaciones. La capacidad de explotación de los aeropuertos aumentaría considerablemente sin que fuera preciso crear mayor infraestructura ni procedimientos operacionales complejos.

3. **DECISIÓN DE LA ASAMBLEA**

3.1 Se invita a la Conferencia a tomar nota del contenido de este documento y resolver que:

- a) la prohibición de los vuelos nocturnos impuesta por algunos países a las operaciones de los servicios de transporte aéreo, que produce limitaciones en los turnos, con los correspondientes desequilibrios en cuanto a la utilización de los derechos de tráfico, ha pasado a ser un impedimento al acceso al mercado y al crecimiento de las operaciones de transporte aéreo y, por consiguiente, debería eliminarse;
- b) todos los funcionarios con poder de decisión deberían basar sus decisiones en investigaciones fiables sobre los efectos de la prohibición de los vuelos nocturnos. Todas las partes interesadas deberían actuar en forma conjunta para llegar a una solución equilibrada con la industria del tránsito aéreo y las poblaciones que habitan en las cercanías del aeropuerto; y
- c) todos los Estados deberían dar cumplimiento estricto a los SARPS de la OACI y ningún Estado debería imponer unilateralmente normas que van más allá de los SARPS, y que pueden resultar perjudiciales para las operaciones de transporte aéreo de otros Estados.