



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE ESTUDIO

CAR/DCA/OPSAN — NE/06 Rev.
17/02/14

**Reunión de Directores de Seguridad Operacional y Navegación Aérea de la Región CAR
(CAR/DCA/OPSAN)**

Ciudad de México, México, 18 al 19 de febrero de 2014

Cuestión 4

**del Orden del Día: Indicadores del Performance Regional y Métricas para la Implantación de Mejoras en Seguridad Operacional y Navegación Aérea
4.3 Certificación de Aeródromos**

CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta nota de estudio identifica las propuestas de metas e indicadores de rendimiento a alcanzar en la certificación de aeródromos en la Región CAR, como se indica a continuación:

- Incrementar el número de aeropuertos internacionales certificados con base en los aeródromos selectos en la Región CAR
- Capacitar al personal encargado de las diferentes fases de la certificación de aeródromos en el proceso de certificación de aeródromos y las tareas de vigilancia continua
- Elaborar e implementar guías y listas de verificación para los inspectores de aeródromos para realizar auditorías internas e inspección de aeródromos.

Acción:	La acción es presentada en la Sección 5
<i>Objetivo Estratégico:</i>	Seguridad Operacional
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Anexo 14 - <i>Aeródromos</i>, Vol. I - Diseño y Operaciones de Aeródromos, Sexta Edición, julio 2013 de la OACI• Segunda Reunión del Comité de Revisión de Programas y Proyectos (CRPP/2)• Primera edición del <i>Plan global de la OACI para la seguridad operacional de la aviación</i> (GASP) (Doc 10004, 2013) revisado.

1. Introducción

1.1 El requerimiento de OACI para la certificación de aeródromos fue promulgado en noviembre de 2001, el cual incluía el establecimiento de un Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) como requisito para los aeródromos certificados. Desde entonces, pocos Estados han certificado o iniciado el proceso de certificación de aeródromo, el cual requiere el establecimiento de un régimen normativo que permita hacer cumplir en forma eficaz las especificaciones del Anexo 14, Volumen I. Actualmente, existen Estados que no cuentan siquiera con un marco normativo que incluya el establecimiento de criterios y procedimientos para la certificación de aeródromos.

1.2 El estado de la certificación de aeródromos en la Región CAR muestra que de un total de 153 aeródromos internacionales que figuran en el Doc 8733 – *Plan de Navegación Aérea de las Regiones CAR/SAM*, sólo 43 aeródromos han sido certificados, representando únicamente el 28% de los aeródromos internacionales en la Región CAR. Sin embargo, una cantidad de aeródromos en la Región CAR han iniciado su proceso de certificación o planean iniciar su proceso en el corto plazo.

1.3 Para mejor orientación de los explotadores aéreos y los encargados de la certificación de aeródromos en los Estados, la OACI reconoció la necesidad de desarrollar el documento *Procedimiento para los Servicios de Navegación Aérea – Aeródromos* (PANS-AGA) con los procedimientos para la gestión operacional de los aeródromos. Muchas de las dificultades que se enfrentan actualmente en los aeródromos son de naturaleza operacional, en particular, donde es necesario dar cabida a aeronaves más grandes y/o se ve restringido el desarrollo de un aeródromo. Se prevé que el documento sea publicado para el 12 de noviembre de 2015.

1.4 El documento propuesto PANS-AGA está orientado básicamente a los procedimientos para todas las etapas de certificación de los aeródromos, el contenido del manual de aeródromo, las condiciones críticas de los certificados de aeródromo y la gestión del cambio; y la creación de una sección nueva sobre las operaciones de aeródromo para realizar una evaluación de compatibilidad de aeródromos para el tipo de tránsito y de operación para los que están dirigidos.

2. Análisis y retos en la certificación de aeródromos

2.1 De acuerdo a la información recibida de los Estados, así como los diversos eventos organizados por la Oficina Regional NACC de OACI, relacionados con aeródromos, los Estados de la Región CAR continúan teniendo problemas con la certificación de sus aeródromos relacionados con:

- Aeródromos construidos hace muchos años que no cumplen con las Normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 14, Volumen I de la OACI
- Falta de implementación del SMS
- Falta de reglamentación de aeródromos
- Falta de personal especializado en el área de aeródromos
- Falta de material guía de orientación para el personal encargado de la certificación de aeródromos
- Falta de capacitación del personal de aeródromos para cumplir con la vigilancia continua debido principalmente a que existen inspectores que cumplen dos tareas, Gestión de Tránsito Aéreo (ATM) y Aeródromos y Ayudas Terrestres (AGA)

- Falta de capacitación en áreas altamente especializadas: operaciones en los aeródromos; salvamento y extinción de incendios; gestión de aves/fauna silvestre; estudios aeronáuticos; evaluación de riesgos; ayudas visuales, señalización e iluminación; evaluación de obstáculos e implementación del SMS.

2.2 Si bien la condición de aeródromo certificado generalmente no influye en la decisión de las líneas aéreas de operar en aeródromos no certificados, existe una mayor tendencia en la actualidad de restringir las operaciones en aeródromos no certificados. Las aerolíneas han reconocido claramente el impacto negativo que pudiera ocasionar un incidente grave o accidente en la línea aérea, no sólo por el costo que involucra un accidente/incidente, sino por la imagen de la propia empresa.

2.3 Con el creciente aumento del tránsito aéreo en la Región CAR y la importancia de garantizar las operaciones seguras, los Estados han tomado mayor conciencia sobre la importancia de la certificación de aeródromo y de las disposiciones del Anexo 15, publicando las condiciones de aeródromos certificados en la Publicación de información aeronáutica (AIP) de los Estados. Para incrementar el número de aeródromos certificados en la Región, se requiere la adopción de medidas alternativas o de mitigación en la gestión operacional a corto y mediano plazo.

3. Propuestas de solución a corto, mediano y largo plazo

3.1 Como estrategia para incrementar y apoyar el proceso de la certificación de aeródromos en la Región CAR, se propuso el Proyecto “Mejoras de la Certificación de Aeródromos” el cual incluye cinco fases de implementación: diagnóstico y capacitación del personal con la documentación de referencia; preparación de la documentación de certificación; implementación del SMS en aeródromos; inspección de certificación de aeródromos por la autoridad aeronáutica, y emisión del certificado de aeródromo.

3.2 A corto plazo, la estrategia para la certificación de aeródromos inició en 2011 con la identificación de problemas comunes en el proceso de certificación de la información proporcionada por los participantes durante el Taller Regional sobre la Resolución de los Desafíos encontrados en la Certificación de Aeródromos y con base en los resultados de las auditorias del USOAP de la OACI. En seguimiento a esta tarea, se vienen realizando varios eventos para la capacitación de los inspectores de aeródromos y personal encargado de la certificación de aeródromos.

3.3 En el corto plazo, el proyecto está orientado a la certificación de aeródromos que cumplen con la mayoría de las SARPS del Anexo 14, Volumen I, pero requieren medidas alternativas o de mitigación. Para el mediano y el largo plazo, el proyecto se enfocará en aquellos aeródromos que no cumplen con algunas de las SARPS del Anexo 14, Volumen I y requieren de mayor evaluación y análisis para la implementación de medidas alternativas operacionales restrictivas sin descuidar a la seguridad operacional.

3.4 En el 2012 el proyecto continuó sus actividades relacionadas con la Fase 1 con dos eventos sobre inspección de aeródromos, tanto para inspectores de regulación como explotadores. El primer evento se realizó en el Caribe y el segundo en México. En 2013, se llevó a cabo un Taller sobre el contenido del manual de aeródromo relacionado con la Fase 2 y en el 2014 llevará a cabo un evento importante tratando sobre la implementación del SMS que corresponde a la Fase 3.

3.4.1 Para la implementación eficaz de las propuestas de solución de corto y mediano plazo, se han establecido las siguientes fechas de cumplimiento:

- Corto plazo – desde la actualidad hasta el 31 de diciembre de 2016
- Mediano plazo - 1 enero 2017 al 31 de diciembre de 2019
- Largo plazo - 1 enero 2020 al 31 de diciembre de 2022

4. Indicadores de rendimiento, propuestas de metas y planes de acción

Certificación de aeródromos

4.1 El indicador de rendimiento a utilizar es el porcentaje de aeródromos certificados con base en los aeródromos internacionales designados en el *Plan de Navegación Aérea* (Doc 8733). A corto y mediano plazo, se espera incrementar al 60% los aeródromos certificados. A largo plazo, se espera llegar a un 80% de aeródromos certificados por las autoridades de aviación civil en la Región CAR.

4.2 El proyecto se enfocará principalmente a la capacitación del personal encargado de la certificación de aeródromos así como al explotador de aeródromo en todas las fases del proceso de certificación.

5. Acciones sugeridas

Se invita a la Reunión a:

- a) tomar conocimiento de la información presentada en esta nota de estudio; y
- b) apoyar las actividades del Proyecto “Mejoras de la Certificación de Aeródromos” con la participación de sus expertos AGA en los eventos de la OACI.