



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

NACC/DCA/07 — NE/13
18/08/17

**Séptima Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/07)**

Washington, D. C., Estados Unidos, 19 al 21 de septiembre de 2017

Cuestión 5

del Orden del Día: Implementación regional NAM/CAR de asuntos de seguridad operacional, navegación aérea y seguridad de la aviación
5.5 Mejora de la implementación de la certificación de aeródromo y de la seguridad operacional de los aeropuertos

MEJORANDO LA IMPLEMENTACIÓN DE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS Y LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE AEROPUERTOS

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta nota de estudio presenta a la Reunión las actividades que la Oficina Regional NACC de la OACI realiza en el área de Aeródromos (AGA) en línea con los objetivos regionales del Plan regional NAM/CAR de implementación de navegación aérea basado en la performance (RPBANIP) y proporciona información sobre el estado de la certificación de aeródromos en la región y la implementación de Equipos de seguridad operacional de pista (RST).

Acción:	Las acciones sugeridas se presentan en la Sección 4.
<i>Objetivo Estratégico:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Informe Final de la Sexta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/06), Nassau, Bahamas, 10-12 de mayo de 2016• Plan Regional CAR de Implementación de la Certificación de Aeródromos – (CRACIP) — https://www.icao.int/NACC/Pages/ES/edocs-aga_ES.aspx• <i>Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea – Aeródromos</i> (Doc 9981)• <i>Informe Final de la Quinta Reunión del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG/5)</i>, Puerto España, Trinidad y Tabago, del 22 al 26 de mayo de 2017

1. Introducción

1.1 El resumen de los resultados de la auditoría llevada a cabo a través del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) reveló que un gran número de aeródromos de los Estados auditados aún no han sido certificados, ni han establecido un proceso de certificación de aeródromos.

1.2 La mayoría de Estados aún no se han asegurado que los explotadores de aeródromos implementen un Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) como parte de su proceso de certificación de sus aeródromos.

1.3 Otro alto porcentaje de preguntas de protocolo no satisfactorias provienen de las debilidades del programa de vigilancia en un Estado, incluyendo una falta de procedimiento formal de inspección utilizado para la vigilancia continua de los tenedores de la certificación de aeródromos y una falta de experiencia en áreas altamente especializadas, tales como los servicios de rescate y extinción de incendios y control de fauna/aviario.

1.4 Asimismo, varios Estados no han proporcionado suficiente orientación al personal encargado de la reglamentación y a los explotadores de aeropuertos sobre la gestión y el control de obstáculos.

1.5 Se evidencia también una falta de cumplimiento con las disposiciones relacionadas con la fricción de pista, áreas de seguridad operacional de extremo de pista, uso del pavimento y las pruebas periódicas, y la revisión de los planes de emergencia por un alto porcentaje de los Estados auditados.

1.6 Varias de las dificultades que actualmente se enfrentan en los aeródromos son de naturaleza operacional, en particular en donde es necesario dar cabida a aeronaves más grandes y/o en donde el desarrollo de un aeródromo está limitado.

1.7 De acuerdo con la información recibida por parte de los Estados y obtenida durante varios eventos relacionados con aeródromos organizados por la Oficina Regional NACC de la OACI, los Estados de la Región CAR continúan teniendo problemas con la certificación de aeródromos, como se describe a continuación:

- a) Los aeródromos construidos hace mucho tiempo no cumplen con las Normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 14, Volumen I de la OACI
- b) Falta de implementación del Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS)
- c) Falta de regulaciones de aeródromos
- d) Falta de experiencia en el área de aeródromos
- e) Falta de material de orientación para el personal a cargo de la certificación de aeródromos
- f) Falta de instrucción para que el personal de aeródromos cumpla con el monitoreo continuo debido a que los inspectores desempeñan dos papeles – Gestión del tránsito aéreo (ATM) y Aeródromos y Ayudas Terrestres (AGA)

- g) Falta de instrucción en áreas altamente especializadas: operaciones de aeródromos; servicios de rescate y extinción de incendios; gestión de aves/fauna; estudios aeronáuticos; evaluación de riesgos; ayudas visuales; señalamiento e iluminación; evaluación de obstáculos y aceptación del Manual SMS proporcionado por el explotador del aeropuerto

2. Estado de implementación de certificación de aeródromos y Equipos de seguridad operacional de pista (RST) en la Región CAR

2.1 El estado de certificación de aeródromos en la Región CAR muestra que de un total de 154 aeródromos internacionales, 74 aeródromos han sido certificados hasta mayo de 2017. El número ha aumentado de 43 aeródromos certificados representando un 28% (en marzo de 2014) a 74 aeródromos certificados hasta la fecha, representa un total de 48%. Además, un número de los aeródromos en la Región CAR han ya sea iniciado el proceso de certificación o se encuentran en planes de iniciar el proceso a corto plazo. Para finales de 2017 se estima contar con 84 aeródromos certificados, lo que representa un 54% del total.

Número de Aeródromos con base en la Tabla AOP	Aeródromos Certificados (julio 2016)	Aeródromos Certificados (Julio 2017)	% Actual	Meta de la Declaración de Puerto España (2016)
154	54	78	51%	48%

2.2 El estado de implementación del Equipo de seguridad operacional de pista (RST) en la Región CAR muestra que de 154 aeropuertos internacionales, 66 han implementado RST, representando el 43% del total.

2.3 El indicador de performance utilizado es el porcentaje de aeródromos certificados basado en la selección e información proporcionada por los Estados (CRACIP). Este Plan se encuentra disponible en: https://www.icao.int/NACC/Pages/ES/edocs-aga_ES.aspx.

2.4 Para la implementación efectiva de la certificación de aeródromos a corto, mediano y largo plazos se establecieron los siguientes plazos:



2.5 Dentro de las tareas de instrucción para el personal a cargo de la certificación de aeródromos, la Oficina Regional NACC de la OACI realizó los siguientes seminarios y talleres:

- Reunión con la Agencia Federal de Aviación (FAA) de Estados Unidos: Planificación de la Estrategia Futura para los Aeropuertos NAM/CAR, Washington, Estados Unidos, 14 de enero de 2016
- Reunión de Coordinación NAM/CAR/SAM OACI-OPS para la Asistencia del Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil (CAPSCA) Américas, Washington, Estados Unidos, 15 de enero de 2016
- Misión “RLA/09/801 TEAM” sobre Implementación de Certificación de aeródromos a Honduras, OACI/ACI, San Pedro Sula, Honduras, 30 de marzo al 1 de 3 abril de 2016
- Taller OACI/FAA para Inspectores de Aeródromos, Kingston, Jamaica, 24 al 26 de mayo de 2016
- Misión Multidisciplinaria de Asistencia Técnica “Ningún país se queda atrás” (NCLB) a Ciudad de Guatemala, Guatemala, 30 de mayo al 3 de junio de 2016
- Reunión con la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) de México y sus Grupos Aeroportuarios, Oficina Regional NACC de la OACI, Ciudad de México, México, 7 de junio de 2016
- Taller OACI/FAA para Inspectores de Certificación de Aeródromos, 14 al 16 de junio de 2016 y Misión de Seguimiento de Asistencia TEAM, Implementación de Certificación de Aeródromos, República Dominicana, 17 de junio de 2017
- Visita de Asistencia del Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil (CAPSCA) a Estados Unidos, KATL – Atlanta, 15 al 18 de agosto de 2016
- Visita de Seguimiento de CAPSCA a Tegucigalpa, Honduras, 29 al 30 de septiembre de 2016
- Sexta Reunión del Programa de Arreglo de Colaboración para la Prevención y Gestión de Sucesos de Salud Pública en la Aviación Civil (CAPSCA), Américas

2.6 Los indicadores de metas y rendimiento a ser cumplidos con respecto a la certificación de aeródromos en la Región CAR son los siguientes:

- Aumento del número de aeródromos internacionales certificados con base en los planes de certificación proporcionados por los Estados de aeródromos seleccionados
- Proporcionar instrucción al personal a cargo del proceso de certificación de aeródromos y las tareas de monitoreo continuo
- Desarrollo e implementación de directrices incluyendo listas de verificación para inspectores para conducir auditorías internas e inspecciones de aeródromos

3. Soluciones propuestas a corto, mediano y .largo plazo

3.1 En la Cuarta Reunión del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG/4), celebrada en Ottawa, Canadá, del 24 al 28 de marzo de 2014, se propuso una estrategia para apoyar el proceso de certificación en la Región CAR, que incluye cinco fases. A corto plazo, la certificación de aeródromos que cumplen con la mayoría de las SARPS del Anexo 14, Volumen I, pero requieren medidas alternativas o de mitigación luego de finalizar las cinco fases del proceso de certificación será considerada y se encuentra finalizada. Para el mediano y largo plazo, el proyecto se enfocará en aquellos aeródromos que no cumplen con algunas de las SARPS del Anexo 14, Volumen I y requieren mayor evaluación y análisis para la implementación de medidas alternativas operacionales restrictivas sin descuidar la seguridad operacional. Luego, también se requiere finalizar las cinco fases antes mencionadas.

3.2 Los aeródromos a ser considerados para su certificación a un corto, mediano y largo plazos fueron determinados con base en la información proporcionada por los Estados en el CRACIP.

3.3 Para la implementación efectiva de la certificación de aeródromos a un corto, mediano y largo plazos, las siguientes fechas límites fueron establecidas:

- Corto plazo — del 2014 al 31 de diciembre de 2016. El número se ha incrementado a 70 aeródromos certificados, lo cual representa 45%
- Mediano plazo — 1 de enero de 2017 al 31 de diciembre de 2019. Aumento de 60%
- Largo plazo – 1 de enero de 2020 al 31 de diciembre de 2022

3.4 La siguiente conclusión fue formulada por la reunión NACC/WG/5:

CONCLUSIÓN
NACC/WG/5/21

PLAN CAR DE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

Que, para apoyar y asistir a los Estados/aeródromos en el proceso de certificación de aeródromos CAR, los Estados/Territorios CAR envíen a la Oficina Regional NACC de la OACI un Plan para la certificación de sus aeródromos, a más tardar el 15 de agosto de 2017.

3.5 Hasta la fecha, la Oficina Regional NACC de la OACI no ha recibido ningún plan de certificación por parte de los Estados, se insta a los Estados enviar su plan lo más pronto posible o antes del **30 de diciembre de 2017**.

3.6 En el documento de la OACI, *Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea – Aeródromos (Doc 9981)*, Adjunto B al Capítulo 2, se incluye un ejemplo de un plan de certificación de aeródromo. Dicho ejemplo se adjunta en el **Apéndice** adjunto a esta nota de estudio.

4. Acciones Sugeridas

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la información presentada en esta nota de estudio; y
- b) apoyar la iniciativa de las tareas de certificación de aeródromo y las actividades con la participación de especialistas AGA en eventos de la OACI, así como proporcionar a la Oficina Regional NACC de la OACI el plan de certificación de aeródromo.

APÉNDICE
EJEMPLO DE UN PLAN DE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMO

