



**Vigésima Primera Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución del Caribe y Sudamérica
(GREPECAS/21)**

Santo Domingo, República Dominicana, 15 al 17 de noviembre de 2023

**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

Desarrollos Globales e Interregionales

**3.3 Nivel de Implementación de los Servicios de Navegación Aérea (ANS)
CAR/SAM**

ADOPCIÓN DE LAS RECOMENDACIONES DE LA ICAO COMO NORMAS NACIONALES

(Presentado por Airports Council International Latin America and Caribbean)

RESUMEN EJECUTIVO

En este documento se examinan los posibles problemas derivados de la adopción de las recomendaciones del anexo 14 de la OACI como normas nacionales sin una evaluación técnica o de riesgos, y se presentan sugerencias para resolverlos a la consideración de la reunión.

1. Introducción

1.1. Las Recomendaciones del Anexo 14 de la OACI se adoptan a veces sistemáticamente como Normas Nacionales en algunos Estados sin una evaluación técnica o de riesgos del impacto y sin tener en cuenta las circunstancias operativas locales. Esto puede causar problemas de aplicación a los operadores de aeródromos. A continuación se discuten los problemas y se hacen sugerencias.

2. Análisis

Situación actual

2.1. Se ha observado que en algunos Estados el regulador tiende a adoptar las Recomendaciones del Anexo 14, a veces sistemáticamente, como Normas Nacionales e impone estos requisitos a las operaciones de aeródromo.

2.2. Aunque las Recomendaciones del Anexo 14 pretenden ser buenas prácticas para mejorar la seguridad de los aeródromos, puede que no sean todas practicables o necesarias en todos los Estados, en todos los aeródromos, especialmente en los aeródromos existentes, y en todas las circunstancias. Los siguientes son ejemplos de Recomendaciones que a veces se promulgan como Normas Nacionales sin beneficios claros para la seguridad:

- a) Recomendación 3.5.4 relativa a una RESA de 240 m (prevista para aeródromos de código 3 y 4, pero a veces innecesariamente obligatoria para aeródromos más pequeños);
- b) Recomendación 3.9.12 - La resistencia de una calle de rodaje debería ser al menos igual a la de la pista (incluso cuando algunas de las calles de rodaje estén destinadas a ser utilizadas por aeronaves más pequeñas que la aeronave de diseño de la pista);
- c) Recomendaciones sobre los arcones de las pistas, calles de rodaje y plataformas de giro para determinadas letras de código (independientemente de la anchura actual de la pista, calle de rodaje o plataforma de giro); y
- d) Recomendación 9.2.40 sobre el número de vehículos de salvamento y extinción de incendios según la categoría del aeródromo.

Problema

2.3. La promulgación de estas Recomendaciones sin su evaluación como Normas Nacionales puede suponer costes adicionales innecesarios para las operaciones de aeródromo y los operadores aéreos y ser restrictiva para las operaciones. En algunos casos, estos requisitos son impracticables o innecesarios para que los operadores de aeródromos los apliquen debido a limitaciones físicas, por ejemplo, falta de espacio, o a la necesidad de realizar costosas obras en el aeródromo. A menudo se carece de beneficios de seguridad justificables para las circunstancias locales, como una RESA de 240 metros para un aeródromo pequeño, y los costes financieros ejercen presión sobre los limitados fondos disponibles, que podrían emplearse mejor en otras áreas más críticas para la seguridad.

2.4. Tanto para el Estado como para el explotador del aeródromo, la construcción de infraestructuras con arreglo a las Recomendaciones del Anexo 14 sin beneficios claros para la seguridad desvía recursos humanos y financieros que de otro modo se invertirían en mejoras útiles de la seguridad, por ejemplo, en formación, mejoras operativas y de las instalaciones.

Recomendaciones

2.5. Se sugiere que, en la medida de lo posible, los Estados consulten con los explotadores de aeródromos sobre la viabilidad y necesidad de promulgar las Recomendaciones del Anexo 14 como Normas Nacionales y consideren:

- a) Realizar estudios aeronáuticos conjuntos con el explotador del aeródromo sobre la viabilidad, el impacto operativo y los beneficios para la seguridad de dichas recomendaciones en el aeródromo o aeródromos en cuestión;
- b) Evaluar los costes y beneficios de la adopción de la recomendación como una evaluación del impacto reglamentario;
- c) Medios alternativos de cumplimiento que satisfagan el mismo resultado de seguridad o sean adecuados para el entorno operativo del aeródromo, por ejemplo, declarar distancias de pista más cortas en caso de inviabilidad del cumplimiento de una recomendación RESA, si tales restricciones se consideran aceptables para el Estado y el operador, o alternativas tecnológicas tales como el sistema de detención de material de ingeniería (EMAS) para RESA; y
- d) Considerar junto con el operador del aeródromo un calendario de aplicación realista si dichas recomendaciones se consideran viables tras la realización de estudios exhaustivos.

3. Recomendaciones

3.1. Se invita a la Conferencia a:

- a) Considerar las sugerencias hechas en el párrafo 2.5 anterior;
- b) Considerar la posibilidad de añadir el tema de la "Adopción de las recomendaciones del Anexo 14 como normas nacionales" al orden del día de la próxima reunión pertinente de CAR/SAM para proseguir las deliberaciones; y
- c) Debatir cualquier asunto pertinente, según proceda.

— FIN —