



Organización de Aviación Civil Internacional

**RLA/06/901 - Asistencia para la implantación de un sistema regional de ATM considerando el concepto operacional de ATM y el soporte de tecnología en comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS) correspondiente
TALLER REGIONAL SOBRE LA PROBLEMÁTICA DE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS**

Lima, Perú, 27 de setiembre – 1 de octubre de 2010

LIMITACIONES DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA, PARA AVANZAR EN LA CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

(Nota presentada por Argentina)

RESUMEN	
Esta nota de estudio presenta las dificultades encontradas por el Estado Nacional, para avanzar en la certificación de sus aeropuertos.	
Referencias: - Anexo 14 Vol. 1 - Manual de Certificación	
Objetivos Estratégicos	<i>Incentivar a los explotadores de aeródromos a efectos de lograr una homogeneidad en los procesos de certificación de aeropuertos.</i>

1 Introducción

1.1 La información que se incorpora a las Publicaciones de Información Aeronáutica, no tiene previsto un campo para notificar la condición de certificación de un aeródromo.

1.2. Los usuarios y operadores aéreos, no disponen de otros medios de información oficial, respecto a la condición de certificación de un aeropuerto, excepto el certificado que pueda exhibir el explotador.

2 Problemática

2.1 La Autoridad Aeronáutica de cada Estado, es responsable de la información publicada, respecto a las condiciones, instalaciones y servicios de los aeropuertos.

2.2 La inclusión en la AIP de los datos relacionados con los aeródromos, resulta motivo de análisis por parte del Subgrupo AIS/MAP, por lo que la República Argentina propuso, (mediante Nota de Estudio 20, AGA/AOP/SG/4-, presentada en ocasión de la Cuarta Reunión

del Subgrupo del GREPECAS de Aeródromos y Ayudas Terrestres / Planificación Operacional de los Aeródromos AGA/AOP/SG/4, realizada en la Ciudad de México, entre el 15 y el 19 de noviembre de 2004), solicitar su evaluación e implementación.

2.3. La Autoridad Aeronáutica Argentina, ha dado todos los pasos correspondientes para implementar la certificación de sus aeropuertos, incluyendo la confección de su propio Manual de Certificación, la difusión de tal proceso entre los explotadores, las ventajas y beneficios que ello genera, etc. Cabe agregar que, para la Autoridad Aeronáutica Argentina, el hecho de certificar un aeropuerto, apunta a alcanzar los estándares de seguridad, regularidad y eficiencia, plasmados en los protocolos y procedimientos establecidos para tal fin.

2.4. Argentina exige para la totalidad de sus aeródromos públicos y privados que obtengan una “Habilitación” de la Autoridad Aeronáutica previamente a que dicho aeródromo sea librado al uso. Ello implica que por un Decreto Ley (decreto 92/70) el gobierno argentino le exige a la Autoridad Aeronáutica que: *“la habilitación de los aeródromos quedará supeditada al cumplimiento previo de las normas que con tal carácter, figuran insertas en el Anexo 14 al Convenio de Aviación Civil Internacional, si de las mismas no se han notificado diferencias a la Organización de Aviación Civil Internacional”*. Es por ello que desde el año 1970 Argentina viene exigiendo a todos sus aeródromos (incluidas las pistas de tierra) el cumplimiento de las Normas del Anexo 14.

2.5. Como consecuencia de esto, se ha incorporado al Manual de Certificación, la obligatoriedad de cumplimiento de las normas establecidas en el Anexo 14 y en caso de ausencia de las mismas, la adopción como norma, del Método recomendado existente, tal como se encuentra enunciado en el Manual de Certificación de Aeródromos, según se describe:

OBLIGACIONES DEL EXPLOTADOR DE AERODROMO

3.1. CUMPLIMIENTO DE NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS

3.1.1 *El explotador de aeródromos cumplirá las normas y los métodos Recomendados especificados en el Anexo 14 Volumen I-“Aeródromos” y Volumen II-“Helipuertos” de la OACI y toda otra condición aprobada en el Certificado de Aeródromo expedido por la Autoridad Aeronáutica.*

3.1.2 *Al respecto se tendrá en cuenta que sobre un área o aspecto determinado pueden existir especificaciones de distinto carácter (Norma, Método Recomendado o ambos).*

3.1.3 *En consecuencia, y a los efectos del cumplimiento de lo establecido en 3.1.1 el explotador de aeródromo deberá observar el siguiente procedimiento:*

1º) si existe solamente una Norma (y no hay Método Recomendado) cumplirá el texto de la Norma; o

2º) si existe solamente un Método Recomendado (y no hay Norma) cumplirá el texto del Método Recomendado; o

3º) si existe una Norma y uno o más Métodos Recomendados relacionados con ella, cumplirá el texto de la Norma y, si está a su alcance, tratará de cumplir con lo establecido en el/los textos de/los Métodos Recomendados.

2.6. Cabe aclarar que, a criterio de la Autoridad Aeronáutica, tal decisión surge de la conveniencia de priorizar aquellos aspectos del Anexo 14, en los que la ausencia de Norma, pudiera comprometer la seguridad operacional de un aeropuerto, citándose a modo de ejemplo algunos de los puntos del Anexo 14 en los que solo existe Método Recomendado (ausencia de norma):

3.1.5 Emplazamiento del umbral (de una Pista)

3.1.7 Pista principal, (longitud verdadera de la pista)

3.1.8 Pista secundaria, (longitud verdadera de la pista)

3.1.9 Pistas con zonas de parada o zonas libre de obstáculos,

3.1.11 Distancia mínima entre pistas paralelas,

3.1.13 Pendientes longitudinales,

3.1.15 Cambios de pendiente longitudinal,

3.1.17 Distancia visible,

3.1.18 Distancia entre cambios de pendiente,

3.1.19 Pendientes transversales,

3.1.21 Resistencia de las pistas,

3.2 Márgenes de las pistas,

3.3.8 Pendiente de la plataforma de viraje en la pista,

3.3.9 Resistencia de la plataforma de viraje en la pista,

3.3.10. Superficie de la plataforma de viraje en la pista,

3.3.12. Márgenes de la plataforma de viraje en la pista,

3.4.12. Pendientes de las franjas de pista,

3.4.14. Pendientes trasversales

3.4.16. Resistencia de las franjas de pista,

3.5.6. Objetos en las áreas de seguridad de extremo de pista,

3.5.7. Eliminación de obstáculos y nivelación de las áreas de seguridad de extremo de pista,

3.5.8 Pendientes de las áreas de seguridad de extremo de pista,

3.5.11 Resistencias de las áreas de seguridad de extremo de pista,

3.6. Zonas libres de obstáculos,

3.7.2. Pendiente de las zonas de parada,

3.7.3. Resistencia de las zonas de parada,

3.7.4. Superficie de las zonas de parada,

3.9.5 Anchura de las calles de rodaje,

3.9.6 Curvas de las calles de rodaje,

3.9.7. Uniones e intersecciones,

3.9.8. Distancias mínimas de separación de las calles de rodaje,

3.9.9. Pendientes longitudinales (de las calles de rodaje),

3.9.13. Resistencia de las calles de rodaje,

3.9.14. Superficie de las calles de rodaje,

3.9.16. Calles de salida rápida,

3.10. Márgenes de las calles de rodaje,

3.11.2. Anchura de las franjas de las calles de rodaje,

3.11.3. Objetos en las franjas de las calles de rodaje,

3.11.4. Nivelación de las franjas de las calles de rodaje,

3.11.5. Pendientes de las franjas de las calles de rodaje

3.13. Plataformas, etc.

2.7. Si bien inicialmente, se percibió una expectativa favorable por parte de algunos explotadores, de aeródromos, los que presentaron los Manuales correspondientes para iniciar los procesos de certificación, en los aeropuertos de Mendoza/El Plumerillo, y Córdoba/Ing. Ambrosio Talavera, la iniciativa no tuvo continuidad por parte de los responsables, al manifestar la Autoridad Aeronáutica, las observaciones iniciales correspondientes la mayoría de ellas al incumplimiento de los Métodos Recomendados.

2.8. Es indudable que la carga de trabajo, las inversiones y las exigencias que ello conlleva, desalientan el esfuerzo inicial y la Autoridad Aeronáutica, no cuenta con un elemento adecuado que le permita volver a alentar a los explotadores a la prosecución del trámite o a considerar los aspectos desfavorables, en caso de no hacerlo.

2.9. Por tal motivo, se considera que la difusión oficial de la condición de Aeródromo Certificado, configuraría un modo de incentivo para alcanzar tal condición, por parte de los explotadores

3 Acción sugerida

3.1. Se sugiere analizar el tema planteado, en el ámbito de los Subgrupos AGA/AOP y AIS/MAP, a efectos de su elevación al GREPECAS, a fin de adecuar el formato AIP, de manera que permita disponer de un campo que incorpore la condición de aeródromo certificado, o sus exenciones en caso de existir.

3.2. Asimismo se sugiere analizar en el ámbito de los Subgrupos AGA/AOP la conveniencia de adecuar a norma, al menos los métodos recomendados de mayor incidencia en la seguridad operacional.