



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

EXPERIENCIA DE COLOMBIA EN CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

(Nota presentada por Colombia)

RESUMEN

Esta Nota Informativa, presenta las características del proceso de Certificación de los Aeródromos Internacionales en Colombia, como INPUT al taller Regional sobre la problemática de certificación de aeródromos, citado por OACI, con el fin de dar conocer de primera mano dicha problemática y tratar de identificar alternativas de solución que permitan desarrollar de manera más eficiente y efectiva la certificación operacional de los aeródromos, cumpliendo así el compromiso internacional con la aviación civil comercial.

Referencias	Anexo 14, Vol. I Hoja de Ruta de la aviación civil a nivel mundial. Plan Nacional de Aeronavegación (Colombia)
Objetivos estratégicos	Esta nota Informativa se relaciona con los Objetivos estratégicos A1, A2 y A4.

1. INTRODUCCION

1.1 Frente a los sofisticados y acelerados desarrollos de la industria aérea, las distintas organizaciones (Estados, Regiones, Industria) de la aviación civil en el mundo, han venido priorizando los objetivos de la seguridad operacional para que las aeronaves realicen sus operaciones de aterrizaje y despegue de manera más segura y eficiente.

1.2 Para tal fin la Hoja de Ruta de la Aviación Civil a Nivel Mundial, promovida por la Organización de Aviación Civil Internacional- OACI, la Industria y los Estados miembros, es el instrumento básico que los distintos organismos han identificado con el fin de contribuir a la reducción del riesgo de accidentes e incidentes en la aviación comercial.

1.3 Las exigencias de la Hoja de Ruta se orientan a la “*disponibilidad de personal técnico calificado y competente, equipos seguros y eficientes, altos grados de calidad en la gestión del tránsito aéreo y una infraestructura aeronáutica sólida y confiable*” (tomado del documento IATA: Hoja de Ruta para la Seguridad Operacional a Nivel Mundial, presentado en la reunión del 20 de mayo de 2008 en la ciudad de Bogotá-Colombia).

1.4 Para asegurar la solidez de la infraestructura aeronáutica instalada en los aeródromos, esta se enmarca, entre otros aspectos, en la obligatoriedad de obtener un Certificado de Operación del aeródromo, (OACI exige que deben certificarse los aeródromos internacionales) donde los Estados deben adoptar la regulación para la certificación, facilitar los procedimientos, establecer un plan de acción y fijar las normas correspondientes para la vigilancia.

1.5 Por disposición de OACI (ANEXO 14-1.4. Certificación de Aeródromos) los aeródromos internacionales deben obtener un certificado operacional y formuló además entre otros documentos el Documento 9774 denominado Manual de Certificación de Aeródromos, como guía para el procedimiento de la certificación de aeródromos y el Documento 9859 *Manual de Gestión de la Seguridad Operacional –SMS*.

1.6 En consecuencia, la parte 14 numeral 14.2.3.2, de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, RAC, estableció la obligatoriedad de la certificación a los aeródromos internacionales y dio como plazo hasta el 6 de abril de 2013 para que los aeródromos mencionados se certifiquen ante la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil.

1.7 De otra parte la Comisión Nacional de Competitividad de la Presidencia de la República de Colombia, incluyó dentro de sus estrategias de gestión un capítulo sobre el desarrollo del sistema nacional aeroportuario especialmente los aeropuertos de clase A, B y C, categoría comercial. Para ello propuso el Plan Nacional de Infraestructura Aeroportuaria el cual contempla la Certificación de Aeródromos, considerando que dicha Certificación contribuye a la sostenibilidad de las empresas aéreas y es parte esencial para la competitividad del país, ya que los aeropuertos se constituyen en infraestructuras de integración entre las regiones y los países, repercuten en las economías y son centros de conexión importantes de carga y pasajeros.

2. ANALISIS

2.1. Características del Proceso de Certificación de Aeródromos en Colombia

2.1.1. Organización:

2.1.1.1. Reglamentación

2.1.1.1.1. Siguiendo los lineamientos de OACI, la Autoridad Aeronáutica Colombiana, reglamentó la obligatoriedad de la certificación de los aeródromos internacionales de Colombia a través de los RAC, parte 14.

2.1.1.1.2. En los RAC parte 14 se priorizó los 12 aeródromos internacionales existentes y en el Plan Nacional de Aeronavegación se prevé que en el mediano y largo plazo, se incluyan aquellos aeródromos que tienen una operación regular comercial y están ubicados en las capitales de los departamentos de Colombia.

2.1.1.2. Área Funcional

2.1.1.2.1. Se designó a la Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria como la responsable de Coordinar los procesos de certificación de aeródromos, establecer los planes de acción y verificar el cumplimiento de los compromisos. Para adelantar y coordinar el proceso de Certificación Operacional el Grupo de Supervisión Aeroportuaria de la Dirección mencionada, debe adelantar y coordinar con las instancias competentes los trámites necesarios tendientes a la obtención de la certificación de los aeródromos con categoría internacional.

2.1.1.2.2. La Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria ya fijó el Cronograma de Certificación para los 12 aeródromos internacionales que tienen que cumplir con la Certificación en el mes de abril de 2013.

2.1.1.3 Manual para la Certificación de Operación de Aeródromos

2.1.1.3.1 El Manual fue publicado en el mes de febrero de 2008 y se distribuyó a todos los operadores de los aeródromos internacionales.

2.1.1.4 Grupo de Inspectores

2.1.1.4.1 Para cumplir con el proceso de certificación al 6 de abril de 2013, la Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria en coordinación con el Centro de Ciencias y Estudios Aeronáuticos adelantan un proceso de capacitación intensivo, para dos Grupos de Funcionarios (30 técnicos de las diferentes especialidades), quienes se desempeñarán como Inspectores de Aeródromos, los cuales terminaran el primer ciclo de capacitación a finales de octubre de 2010.

2.1.2. Deficiencias Físicas Relacionadas con las Dimensiones del Aeródromo y Operacionales del Mismo.

2.1.2.1. En los aeródromos de Colombia, es muy difícil la aplicación de las normas de certificación exigidas, por las características geográficas, meteorológicas y problemas operacionales que estos presentan, adicional a que son posteriores a la existencia de los aeropuertos objeto de certificación.

2.1.2.2. Estas se clasifican en:

- a. **Condiciones geográficas:** Colombia es un país montañoso, rodeado por dos océanos, elementos que en muchos casos se constituyen en barreras naturales que imposibilitan el cumplimiento de las normas.

Ejemplo: El aeródromo internacional de la ciudad de Bucaramanga, (ubicado al nororiente del país) está sobre la cima de una montaña y se puede anotar que la pista es un portaviones, donde no hay espacio para mejorar la franja de seguridad. El aeródromo internacional de la ciudad de Santa Marta está ubicado en la costa del océano Atlántico y no tiene espacio para la construcción de la RESA. Además, para que los aeródromos puedan cumplir con la norma establecida sobre las franjas de seguridad, es necesario adquirir terrenos que actualmente son ocupados por asentamientos humanos y la solución de estos problemas, requieren cuantiosos recursos que el Estado colombiano no está en capacidad de proveer, al menos ni en el corto, ni mediano plazo.

- b. **Condiciones meteorológicas:** Por la posición en la zona tórrida, Colombia presenta fenómenos meteorológicos muy dinámicos que generan techos de nubes bajas, niebla, alta pluviosidad gran parte del año y vientos cortantes, entre otros fenómenos, que afectan la navegación aérea.
- c. **Problemas Operacionales:** Entre los problemas operacionales están los obstáculos ubicados en el aeródromo (como antenas, elementos no frangibles, otros) y el peligro aviario debido a las temporadas largas de lluvia durante el año en casi todo el país,

2.1.3 Deficiencias de los Modelos de Administración Aeroportuaria, Ausencia de una Cultura por lo Técnico y Ausencia de Guías Estandarizadas de Trabajo.

2.1.3.1 Modelo de Administración Aeroportuaria

2.1.3.1.1 El modelo de administración de los aeropuertos en Colombia, es un factor estructural que afecta la certificación de los aeródromos internacionales en Colombia.

2.1.3.1.2 En cumplimiento de la política (Ley 105/93) de descentralización del sistema aeroportuario, la Autoridad Aeronáutica inició el proceso de concesión de los aeropuertos y a la fecha ya ha entregado 18 aeropuertos al sector privado, tres de los cuales que son internacionales Aerocivil continua con la explotación del lado aire y sus servicios conexos.

2.1.3.1.3 Las primeras concesiones tienen más de quince años y en los contratos de concesión no se consideró específicamente la obligatoriedad de cumplir con los requisitos de la certificación de aeródromos, constituyéndose hoy en día en un elemento de negociación y designación del responsable ante los tribunales de arbitramento. Esto aunado a que el objeto del concesionario es buscar una mayor rentabilidad, muchas veces con sacrificio de la operación.

2.1.3.1.4 De otra parte, la estructura organizacional del Estado Colombiano y el modelo gerencial de los aeropuertos a cargo de Aerocivil, no permiten la gobernabilidad de los mismos restringiendo significativamente la toma de decisiones, la ventaja de oferta monopolística que tiene un aeropuerto, la libertad comercial y la disponibilidad de los recursos, entre otros aspectos. Igualmente, la competitividad y el desarrollo aerocomercial, en algunos casos, presiona a los Estados para la apertura de frecuencias de vuelos internacionales en aeropuertos regionales, los cuales no están preparados ni cumplen con la totalidad de las exigencias para ser aeródromos internacionales, retrasando así los procesos de certificación.

2.1.3.1.5 Con el modelo de administración actual, los aeropuertos tienen una baja rentabilidad y requieren incluso de subsidios para su sostenimiento operacional.

2.1.3.2 Precaria Asimilación de una Cultura por lo Técnico:

2.1.3.2.1 Otro aspecto que afecta los procesos de certificación, es el factor cultural de toma de conciencia por impulsar de manera más eficiente, eficaz y efectiva, los procesos de cumplimiento de las normas técnicas para lograr aeródromos más seguros y competitivos. El problema puede ser la alta rotación del nivel directivo y de gran parte de los administradores de los aeropuertos, quienes en cortos periodos deben asimilar la complejidad de un aeropuerto y el sofisticado mundo aeronáutico en lo tecnológico, administrativo, procedimientos operacionales y demás.

2.1.3.3 Ausencia de procedimientos estandarizados para el desarrollo del trabajo de Certificación:

2.1.3.3.1 Aunque la OACI cuenta con Guías para apoyar los procesos de certificación de aeródromos, hay ausencia de Guías Metodológicas estandarizadas y enmarcadas dentro de los sistemas de Calidad que hoy en día han demostrado ser efectivas en las organizaciones que las han adoptado. Estas pueden asegurar la aplicación con criterios uniformes para el desarrollo del trabajo de inspección del aeródromo, en las guías metodológicas para los estudios de casos de seguridad operacional y en el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, entre otros.

3. CONCLUSIONES

3.1. La certificación de aeródromos es un proceso fundamental orientado a cumplir con estándares de seguridad operacional.

3.2. Es una exigencia de la reglamentación aeronáutica vigente de OACI y de los Estados.

3.3. La mitigación de los riesgos en el transporte aéreo, es un proceso que contribuye a la Competitividad y al desarrollo del sector.

3.4. Es necesario que los Estados comprometidos con la certificación de aeródromos, en cooperación con OACI, identifiquemos alternativas de solución que permitan superar las dificultades existentes en los aeródromos de la Región.

4. ACCION SUGERIDA

4.1. Se recomienda a OACI y a los Estados presentes en esta reunión, poner en discusión la formulación de un Plan de Acción, donde se consignen las actividades derivadas de las problemáticas comunes con el fin de contribuir a superar las dificultades que se presentan en el desarrollo del proceso de certificación de aeródromos en la Región.

4.2. Igualmente se fije un Cronograma de Trabajo, donde se estipule además la gestión y/o gestiones respecto de las recomendaciones que surjan de esta reunión y si es del caso se formulen ante la 37 Asamblea General.

FIN