



ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Proyecto Regional 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 CNS correspondiente

Taller Regional sobre la Problemática en la Certificación de Aeródromos

(Lima, Perú, 27 de setiembre al 1 de octubre de 2010)

RLA/06/901
CERT/AERODR-NI/07
23/09/10

AVANCES EN LA CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

(Nota presentada por la República del Perú)

RESUMEN

La siguiente nota informativa trata sobre los avances de la certificación de aeródromos en la República del Perú. Dicha actividad se encuentra finalizando un período de revisión y redefinición tanto de su normativa como de su gestión. Asimismo los Aeródromos Internacionales se encuentran en la etapa de recertificación, la misma que se cumplirá con un renovado planteamiento de los procedimientos normativos. Se hace notar la necesidad de contar con un programa de formación y capacitación de los recursos humanos para certificación, en la Región.

Referencias:

- Ley de Aeronáutica Civil y su Reglamentación
- Anexo 14 Aeródromos (OACI)
- RAP 314 Aeródromos (en proceso de publicación)
- RAP 139 Certificación de Aeródromos
- Manual de Certificación de Aeródromos (DOC 9774 AN/969)

1. Introducción

1.1. El proceso de certificación de los aeródromos en el Perú pasa por una etapa de revisión e implementación de la normas y regulaciones nacionales (RAP's), necesarias para el tratamiento de los aeródromos. Los aeropuertos internacionales han sido certificados y actualmente se encuentran en etapa de recertificación. Esta nota informativa presenta la información general sobre la situación y la problemática relacionada con la normativa, las regulaciones y la formación de recursos humanos relacionados con la certificación de aeródromos.

2. Problemática

2.1. En el periodo del año 2000 al 2004, fueron Certificados por la Dirección General de Aeronáutica Civil, los siguientes aeropuertos: Arequipa, Cuzco, Chiclayo, Lima-Callao, Piura, Trujillo, Tarapoto, Puerto Maldonado, Tacna y Juliaca. Este trabajo fue realizado por un "Comité de Certificación".

2.2. Los documentos de referencia para la certificación fueron el Anexo 14 (OACI) Aeródromos, la Regulación Aeronáutica Peruana: (RAP 139: certificación de aeródromos) y el DOC 9774 AN/969 Manual de Certificación de Aeródromos, en la cual se proporciona una lista de verificación de las normas que deben mantenerse y del nivel de los servicios de la parte aeronáutica del aeropuerto.

2.3. Actualmente el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez se encuentra certificado. Los demás aeropuertos internacionales se encuentran en etapa de re-certificación, el certificado tiene validez de cinco (5) años, y para llevar a cabo esta tarea se han introducido modificaciones en la normativa y regulación nacional, algunas de ellas motivadas por las observaciones de la auditoría de la OACI (USOAP).

2.4. La Ley de Aeronáutica Civil y su Reglamentación establece que, las operaciones de los aeropuertos y aeródromos públicos y privados están sujetas a la obtención por el explotador del correspondiente Certificado de Operación y Servicios Aeroportuarios, conforme a los requerimientos y exigencias establecidos en las Regulaciones Aeronáuticas del Perú. Con esta medida, se ha producido un inconveniente respecto de la autorización de aeródromos para uso privado, en especial aquellos dedicados a la aviación ligera, en vista que al presente la autorización de estos aeródromos es restrictiva, con requisitos técnicos y administrativos que no pueden cumplir. A raíz de ello, se ha resuelto hacer cambios a la Ley de Aeronáutica Civil, constituyendo modificaciones que establezcan un tratamiento diferenciado a los aeródromos privados.

2.5. La RAP 314 (versión nacional del Anexo 14), ha sido recientemente elaborada por un equipo de especialistas de la DGAC y actualmente se encuentra cumpliendo los procesos previos a su publicación. El equipo de especialistas e inspectores que realizó el trabajo, experimentó un debate intenso por la disparidad de criterios para la preparación de esta regulación nacional.

2.6. La RAP 139 (Certificación de Aeródromos), vigente, establece las normas que regulan los requisitos de certificación de aeródromos de uso público que cuentan con autorización de funcionamiento y sirven a cualquier operación regular o no regular de aeronaves con una capacidad máxima de pasajeros que superan los treinta (30) asientos. La duración del Certificado de Aeródromo es de cinco (5) años. Se ha propuesto una nueva versión de RAP 139, donde se ha cambiando la aplicación de acuerdo a la Ley de Aeronáutica Civil.

2.7. Otra cuestión esencial, tiene que ver con la formación y capacitación de inspectores para la certificación de aeródromos Este tema continúa siendo un inconveniente que la DGAC ha procedido a solucionar, teniendo en cuenta que el perfil del especialista en certificación o inspector, presenta una variedad de especialidades para llevar a cabo el proceso de certificación.

3. Conclusión

3.1. En noviembre de 2006 se inició una reestructuración de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).

3.2. Recientemente se ha creado la Coordinación Técnica de Planeamiento y Certificación de Aeródromos en cumplimiento del requerimiento de OACI.

3.3. Se han planteado las modificaciones del caso a la Ley de Aeronáutica Civil del Perú, la propuesta de una nueva versión de la RAP 139 y se ha elaborado la RAP 314.

3.4. LA DGAC ha emprendido a formar y capacitar a los inspectores para la certificación de aeródromos. Por otro lado, se insta a adoptar las medidas que faciliten un apoyo educacional, técnico y operacional a los organismos reguladores de los aeródromos en la Región.

3.5. Con la armonización LAR del Anexo 14, se estandarizarán los procedimientos y las normativas de aeródromos de los estados de la Región.

- FIN -