



## 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/08  
23/09/10

### PROBLEMÁTICA EN LA CERTIFICACION DE AERODROMOS EN EL ESTADO ECUATORIANO

(Nota presentada por la DGAC del Ecuador)

#### RESUMEN

Esta nota informativa resume la problemática presentada en el proceso de certificación de los aeródromos en la República del Ecuador, mismos que corresponden a: factores políticos, económicos, infraestructura, recursos humanos y capacitación.

#### Referencias:

- ♦ Ley de Aviación Civil
- ♦ Código Aeronáutico
- ♦ Regulación Técnica RDAC Parte 139
- ♦ Normativa Ecuatoriana Aeródromos 14
- ♦ Anexo 14 al Convenio Sobre Aviación Civil Internacional y Manuales relacionados con las especificaciones de este Anexo
- ♦ Manual de Certificación de Aeródromos Doc. 9774; y
- ♦ Manual de Gestión de la Seguridad operacional Doc. 9859

## 1. Introducción

1.1. La Dirección General de Aviación Civil como Autoridad Aeronáutica de la República del Ecuador y cumpliendo con lo establecido en el Anexo 14 al Convenio Sobre Aviación Civil Internacional, Certificación de Aeródromos se inició el proceso acogiendo las recomendaciones impartidas por la OACI.

1.2. El marco normativo ecuatoriano para los procesos de certificación se lo realiza en aplicación de la Regulación Técnica RDAC, Parte 139, misma que fue enmendada y aprobada por el Concejo Nacional de Aviación Civil mediante Resolución No. 052/2004 y publicada en Registro Oficial No. 518 de febrero 3 de 2005; los procesos de certificación de los aeródromos en el Estado Ecuatoriano se inician en el 2004 con la siguiente cronología:

- QUITO: QUIPORT como Operador del aeropuerto presenta la solicitud de inicio del proceso en abril 13, 2004, mismo que culminó con la emisión del “Certificado de Aeropuerto” en septiembre de 2006.

- **GUAYAQUIL:** El proceso de certificación del aeropuerto José Joaquín de Olmedo de la ciudad de Guayaquil, operado por TAGSA, se inició en agosto de 2006; mismo que hasta la presente fecha no se ha concluido.
- **CUENCA:** El Operador del Aeropuerto Mariscal Lamar de la ciudad de Cuenca es la Corporación CORPAC, no ha presentado la carta de intención para la certificación del aeródromo, consecuentemente la DGAC está exigiendo que se inicie este proceso de acuerdo al convenio de transferencia.
- **LATACUNGA:** El aeropuerto internacional “Cotopaxi” de la ciudad de Latacunga, administrado por la DGAC, inició su proceso de certificación en mayo de 2009 con la capacitación del personal; proceso que ha sido suspendido mientras duren los trabajos de “Rehabilitación Integral”.
- **MANTA:** El Aeropuerto Internacional “Eloy Alfaro” de la ciudad de Manta, administrado por la DGAC no ha iniciado el proceso de certificación, estimando dar efectuarlo en el 2011.

## 2. Problemática

2.1. La problemática presentada en los procesos de certificación de los aeropuertos del Estado Ecuatoriano, se ha visto mermados por los factores:

- **Políticos:** Las leyes y disposiciones emitidas por el Gobierno Nacional enmarcadas en los asuntos de globalización y concesión de las empresas del Estado.
- **Económicos:** Debido a que los Operadores de los aeródromos, no disponen de los recursos económicos suficientes para mejorar su infraestructura, a fin de cumplir con las normativas vigentes; cabe señalar que la infraestructura en la mayoría de los casos corresponden a instalaciones aeroportuarias construidas en los años 60 y 70.
- **Infraestructura:** Los aeropuertos de manera general se encuentran implantados en las ciudades, lo que no permite la ampliación de sus zonas aeronáuticas y el cumplimiento de normativas vigentes, consecuentemente las operaciones aéreas se limitan a la disponibilidad de la capacidad operativa de los aeródromos.
- **Recurso Humano y Capacitación:** Los Operadores de los aeropuertos internacionales de las ciudades de Quito y Guayaquil, para el proceso de certificación, inicialmente no tenían el suficiente recurso humano con conocimientos aeronáuticos, razón por la cual tuvieron que iniciar procesos de capacitación a corto plazo e incorporar a personal técnico que laboró en la DGAC.; en lo relacionado con el Operador del aeropuerto de la ciudad de Cuenca, a la presente fecha está iniciando procesos de capacitación.

## 3. Conclusión

3.1. Las normativas emitidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y contenidas en el Anexo 14, son orientadas a satisfacer las necesidades operacionales de los países en desarrollo; no contemplan las necesidades de los Estados que conforman nuestra región.

3.2. Las infraestructuras aeroportuarias existentes en el país no satisfacen algunos de los requisitos establecidos en las normativas emitidas por la Organización de Aviación Civil Internacional.

3.3. Los Operadores Aeroportuarios tienen objetivos económicos; la seguridad operacional y procesos de certificación por los costos elevados que éstos representan son desplazados a segundo plano.

3.4. Por la baja demanda de pasajeros, los ingresos de varios aeropuertos satisfacen básicamente los gastos correspondientes a administración y mantenimiento de las instalaciones aeroportuarias, imposibilitando la inversión en la infraestructura y capacitación a corto plazo de sus recursos humanos.

- FIN -