



## 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/12  
27/09/10

### ESTADO DEL PROCESO DE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS EN CHILE

(Nota presentada por la República de Chile)

#### RESUMEN

Esta nota informativa presenta el proceso de Certificación de Aeródromos llevada a cabo por Chile, en que etapa se encuentra y cuales han sido los problemas que se ha encontrado a lo largo del proceso

#### Referencias:

- Anexo 14 al Convenio de Chicago.
- Manual de certificación de aeródromos (Doc 9774)
- Ley 18.916, Código Aeronáutico.
- DAR 14 "Reglamento de Aeródromos".
- DAP 14-02 "Certificación de Aeródromos".

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1. La Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile, como autoridad aeronáutica en materia de Certificación de Aeródromos, ha trabajado en el proceso establecido por la OACI en el Anexo 14, y replicado en Chile en el Reglamento de Aeródromos (DAR 14). Para ello, incorporó esta norma en el mencionado reglamento en el año 2005 y, además, estableció, en mayo de 2008, la normativa nacional denominada "Certificación de Aeródromos" (DAP 14-02), en la cual se indica el procedimiento a seguir y los requisitos que los operadores de aeródromos deben cumplir.

1.2. Del mismo modo tanto en el DAR14, como en la DAP 14-02, se ha establecido que en Chile se certificarán todos los aeropuertos y aquellos aeródromos públicos donde se realicen operaciones de transporte aéreo comercial regular con aeronaves de treinta (30) o más asientos. En una primera etapa, se considerarán los 07 Aeródromos que se encuentran habilitados para recibir vuelos internacionales, que para Chile se denominan Aeropuertos, y luego los otros 08 Aeródromos que tienen la capacidad enunciada anteriormente.

1.3. Para ello, el año 2003, se tomó la decisión que para comenzar era necesario conocer la línea base, o sea, conocer el estado del sistema aeroportuario de Chile, en los temas relacionados con la Certificación, para esto se nombró un equipo multidisciplinario de especialistas aeronáuticos en materias de aeródromos, servicios de aeródromos, servicios de tránsito aéreo, meteorología aeronáutica y seguridad operacional, los cuales, en sus respectivas área evaluaban el funcionamiento del Aeropuerto. A este proceso se denominó Pre-Certificación, que involucró en una primera etapa, año 2003, la evaluación de los siete (07) Aeropuertos y la segunda etapa, desde el año 2005 al 2007, se efectuó la evaluación de los ocho (08) Aeródromos restantes.

1.4. Luego de ello, se procedió a levantar los informes respectivos. Los principales problemas se enfocaban a las no conformidades reglamentarias, relacionadas con las características físicas o falta de infraestructura horizontal, donde destaca el no poseer Área de Seguridad de Extremo de Pista (RESA), al igual se detectó la falta de la implantación de un Sistema de Seguridad Operacional.

1.5. En este contexto, el Estado de Chile a través de su autoridad aeronáutica coordinó con los entes gubernamentales correspondientes la solución de estas observaciones, producto de esa acción al día de hoy, el Aeropuerto Arturo Merino Benítez cuenta con RESA, y se elaboró un plan de solución para los otros Aeropuertos con el Ministerio de Obras Públicas de Chile, que comenzó a aplicarse este año. Asimismo en materias de Seguridad Operacional, el 04 de Junio de 2010, se publicó el Programa Nacional de Seguridad Operacional del Estado de Chile, que es el marco normativo base para la implementación del SMS, con ello se comenzó a trabajar en los Manuales SMS, donde se considera la implementación en los Aeropuertos de Chile a contar del mes de Enero del año 2011.

1.6. Al día de hoy, Chile no ha Certificado Aeródromos, se espera comenzar con el proceso en forma definitiva desde el año 2012, considerando que se ha tomado como criterio mínimo para la Certificación el tener implementado el Sistema de Seguridad Operacional, ya que con ello se pueden mitigar los riesgos de no cumplir con algún requisito respecto de las características físicas o infraestructura horizontal establecidas en el Anexo 14 y el DAR 14.

## **2. PROBLEMÁTICA**

2.1. Considerando lo anteriormente expuesto, se puede apreciar que el principal problema radica en la no implementación del Sistema de Seguridad Operacional, debido a que no se contaba con un Programa Nacional de Seguridad Operacional que permitiera a la autoridad aeronáutica establecer los criterios y directrices para la implantación del SMS en los aeropuertos.

2.2. Por otra parte, en Chile, la construcción y mantenimiento de la infraestructura horizontal de los Aeropuertos está en manos de un Ministerio distinto al que pertenece la autoridad aeronáutica, motivo que dificulta la coordinación respecto de la priorización de las necesidades de mantenimiento o construcción de infraestructura.

## **3. CONCLUSIÓN**

3.1. Es necesario para dar comienzo a la Certificación de Aeródromos, que cada uno de ellos cuente con un Sistema de Gestión de Seguridad Operacional implementado, dado que con ello, y con el análisis que se debe realizar, se puede mitigar el riesgo que pueda implicar el no cumplir con la normativa establecida, evidenciando esto y gestionar su cumplimiento.

3.2. Para Chile, el llevar a cabo un proceso de Pre-Certificación, permitió que al día de hoy se haya avanzado bastante en que los Aeropuertos y Aeródromos, cuenten con todos los procedimientos necesarios para el funcionamiento de ellos, como así también el contar con el Manual de Operaciones de Aeródromos, el cual es actualizado anualmente y aprobado por la Autoridad Aeroportuaria.

3.3. Asimismo, se hace necesario que para cumplir con este proceso, y como conclusión del Taller, se elabore, por parte de la Oficina Regional, un Plan de Acción, que permita a todos los Estados Sudamericanos, poder llegar a cumplir con la Certificación de Aeródromos.