



**NOTA DE ESTUDIO**

**ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES**

**COMISIÓN TÉCNICA**

**Cuestión 30: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Técnica**

**GARANTIZAR LA COBERTURA DE LA CERTIFICACIÓN EN LOS AERÓDROMOS  
DONDE SE COMPARTEN RESPONSABILIDADES  
ENTRE ORGANIZACIONES INDEPENDIENTES**

(Nota presentada por Qatar)

**RESUMEN**

El sistema de certificación de aeródromos que impone el Anexo 14 – *Aeródromos* de la OACI es un componente esencial del sistema de seguridad operacional de la aviación. En las normas y métodos recomendados (SARPS) y los textos de orientación conexos se suele describir un único explotador de aeródromos responsable de todos los aspectos de las operaciones de aeródromo. Sin embargo, en algunos Estados, entidades que no son los explotadores del aeródromo prestan ciertos servicios esenciales de seguridad operacional de la aviación.

Como la manera en que los SARPS y los textos de orientación están redactados se refiere a la vigilancia de un único explotador de aeródromo como responsable exclusivo de la seguridad operacional del aeródromo, su transposición estricta a la legislación nacional no permite que se reconozcan la certificación y vigilancia de varias entidades que podrían prestar servicios considerados en la certificación y que necesitan tener actividades separadas, pero coordinadas para garantizar la seguridad operacional del aeródromo.

Mientras que los SARPS del Anexo 14, Volumen I — *Diseño y operaciones de aeródromos* de la OACI se centran en el explotador de aeródromo como única entidad responsable de la seguridad operacional del aeródromo, el apartado 2.1.4 del Doc 9981, *Procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) — Aeródromos* reconoce que en algunos Estados no todos los aspectos del alcance de la certificación de aeródromos son necesariamente responsabilidad de su explotador. Sin embargo, hay poca orientación sobre las implicaciones sistémicas de este enfoque. Por ejemplo, si se detecta una deficiencia de seguridad operacional en una entidad no explotadora de aeródromos, ¿cuál sería la entidad responsable de tomar las medidas necesarias para restaurar un nivel aceptable de seguridad operacional?

Una redacción diferente de los textos de orientación de la OACI ayudaría a que los Estados adapten sus reglamentos para abordar mejor los casos en que el explotador del aeródromo no es la única entidad que presta servicios cubiertos por la certificación y sería importante para la seguridad operacional en el aeródromo.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a:

- a) reconocer la necesidad de flexibilidad en la consecución de los objetivos del sistema de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación; y

b) pedir al Consejo que examine los SARPS y los textos de orientación relativos a la certificación de los aeródromos con vistas a enmendar las disposiciones para introducir flexibilidad en el proceso de certificación tanto para los explotadores de aeródromos como para las entidades que no lo son, de conformidad con los párrafos 2.1 a 2.4 de esta nota de estudio.	
<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico de Seguridad operacional.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se necesitan recursos adicionales.
<i>Referencias:</i>	Anexo 14, Volumen I — <i>Diseño y operaciones de aeródromos</i> <i>Procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) — Aeródromos</i> (Doc 9981) <i>Manual de certificación de aeródromos</i> (Doc 9774)

## 1. ANTECEDENTES

1.1 El requisito de certificación de aeródromos figura en el apartado 1.4.1 del Anexo 14, Volumen I, con una nota subsiguiente que da instrucciones de tomar en consideración los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) — Aeródromos* (Doc 9981) y el *Manual de certificación de aeródromos* (Doc 9774).

1.2 El apartado 2.1.2 de los *PANS — Aeródromos* describe claramente el alcance de la certificación, que se refuerza en las secciones posteriores y en el Doc 9774 mediante los requisitos relativos al manual de aeródromos y el proceso de certificación.

1.3 El texto de estas disposiciones establece en general dos partes en este sistema: el explotador de aeródromo y la autoridad de vigilancia (la autoridad de aviación civil u otra entidad que haya sido designada).

1.4 Mientras que los SARPS del Anexo 14, Volumen I y los documentos conexos de la OACI se centran en el explotador del aeródromo como la única entidad responsable de la seguridad operacional del aeródromo, el apartado 2.1.4 de los *PANS — Aeródromos* reconoce que en algunos Estados no todos los aspectos del alcance de la certificación de aeródromos son necesariamente responsabilidad de su explotador. Sin embargo, hay poca orientación sobre las implicaciones sistémicas de este enfoque. Por ejemplo, si se detecta una deficiencia de seguridad operacional en un aspecto relativo a una entidad no explotadora de aeródromos, ¿cuál sería la entidad responsable de tomar las medidas necesarias para restaurar un nivel aceptable de seguridad operacional?

## 2. POSIBLE EVOLUCIÓN DEL PROCESO DE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS Y DEL SISTEMA DE VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN

2.1 Para hacer frente a una situación de este tipo, los Estados interesados deberían adoptar medidas.

2.2 La autoridad de reglamentación del Estado debería reconocer en sus reglamentos la posibilidad de que proveedores de servicios que no son explotadores de aeródromos puedan llevar a cabo actividades comprendidas en el alcance de la certificación de aeródromos.

2.3 Tales reglamentos deberían requerir que estos proveedores de servicios participen en las actividades de cumplimiento de la seguridad operacional y en los procesos relativos a la certificación, vigilancia y resolución de constataciones, en plena coordinación con el explotador del aeródromo, definido como la organización principalmente responsable de la seguridad operacional y el funcionamiento del aeródromo.

2.4 El proceso de certificación debería verificar que las actividades del proveedor de servicios se ajusten a los requisitos. También debería garantizar que la relación y la cooperación entre el explotador del aeródromo y los proveedores de servicios se formalicen mediante acuerdos de nivel de servicio u otros arreglos de trabajo.

2.5 En consecuencia, los proveedores de servicios podrían figurar en el certificado del aeródromo y así quedar sujetos a sus términos y condiciones. Este certificado se convertiría en la base de las actividades de vigilancia permanentes que se lleven a cabo.

### 3. **CONCLUSIÓN**

3.1 Dado que en algunos Estados la responsabilidad de las actividades de seguridad operacional del aeródromo puede compartirse entre un explotador de aeródromo y entidades no son explotadoras de aeródromos, resulta esencial que los sistemas de vigilancia de la seguridad operacional de esos Estados incluyan a todas las entidades que intervienen. La orientación relacionada con el sistema de certificación debería tomar esto en consideración y ser flexible en su aplicación.