



## ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

## COMISIÓN TÉCNICA

## Cuestión 37: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión técnica

RECOPIACIÓN Y MANTENIMIENTO DE DATOS DE CERTIFICACIÓN  
DE CADA AERÓDROMO

(Nota presentada por los Estados Unidos)

## RESUMEN

La certificación de los aeródromos es un elemento esencial de la seguridad operacional en el sistema de aviación. Dado que los Estados certifican sus aeródromos o mantienen la certificación de éstos para operaciones internacionales, con arreglo a las especificaciones del Anexo 14 – *Aeródromos* al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y otros documentos pertinentes de la OACI, cabe señalar que los datos de certificación de cada aeródromo no están normalizados ni fácilmente disponibles. Actualmente, no existe una fuente o depósito central normalizado que contenga datos sobre el estado de certificación de cada aeródromo en el mundo. Si se necesitan datos de certificación de los aeródromos, la información debe solicitarse a las oficinas regionales de la OACI o a cada Estado. Los Estados Unidos proponen que la OACI defina, recopile y mantenga en un depósito central un conjunto común de datos en formato normalizado. La información debería estar disponible para cualquier Estado miembro de la OACI u organización internacional en el Sistema integrado de análisis y notificación de tendencias de seguridad operacional (iSTARS) de la OACI, disponible en el portal seguro o en una plataforma convenida análogamente.

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

- apoyar la necesidad de que la OACI recopile y mantenga una base de datos centralizada sobre el Estado de certificación de cada aeródromo;
- reconocer que un beneficio de dicha recopilación de datos es poder determinar los progresos que realiza la OACI para influir en la certificación de los aeródromos internacionales; y
- reconocer que los datos también podrían utilizarse para evaluar sectores (en cuáles Estados o cuáles aeródromos) donde aplicar recursos u ofrecer asistencia.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico Seguridad operacional
<i>Repercusiones financieras:</i>	Financiación dentro del Presupuesto del Programa regular de la OACI
<i>Referencias:</i>	Anexo 14, Volumen I — <i>Diseño y operaciones de aeródromos</i> Anexo 14, Volumen II — <i>Helipuertos</i> Doc 9060/5, <i>Manual de referencia sobre el programa de estadísticas de la OACI</i> Doc 9774, <i>Manual de certificación de aeródromos</i> Sistema integrado de análisis y notificación de tendencias de seguridad operacional (iSTARS) Preguntas del Protocolo del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP)

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 La certificación de los aeródromos es un elemento esencial de la seguridad operacional en el sistema de aviación. Como los Estados certifican sus aeródromos o mantienen la certificación de los mismos para operaciones internacionales con arreglo a las especificaciones del Anexo 14 — *Aeródromos* al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y otros documentos pertinentes de la OACI, cabe señalar que los datos de certificación de cada aeródromo no están normalizados ni fácilmente disponibles. Actualmente, no existe una fuente o depósito normalizado central que contengan datos sobre el estado de la certificación de cada aeródromo en el mundo.

1.2 Varios documentos de la OACI introducen requisitos y directrices para ayudar a los Estados en el proceso de la certificación de aeródromos. Algunos documentos proporcionan definiciones para ayudar en la aclaración del alcance o significado de la terminología. Programas de auditoría, como el USOAP, proporcionan más información sobre lo que se requiere para certificar un aeródromo. En su mayoría, estos documentos proporcionan especificaciones y orientación para que los Estados establezcan un marco normativo en la certificación de aeródromos internacionales. Se reconoce debidamente que los Estados pueden diferir en su enfoque sobre las normas de certificación, así como en la metodología para notificar el estado de la certificación de los aeródromos.

## 2. ANTECEDENTES

2.1 En las publicaciones de la OACI figuran requisitos y orientación sobre certificación de aeródromos. El párrafo 1.4.1 del Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional establece que “Los Estados certificarán, mediante un marco normativo apropiado, los aeródromos utilizados para operaciones internacionales de conformidad con las especificaciones contenidas en este Anexo y otras especificaciones pertinentes de la OACI”.

2.2 En los documentos de la OACI figuran también definiciones para la terminología sobre aeródromos. En la sección A del Capítulo 3, Modelos de reglamentos para certificación de aeródromos, del Doc 9774 de la OACI, *Manual de certificación de aeródromos*, se define aeródromo certificado como “Aeródromo a cuyo explotador se le ha otorgado un certificado de aeródromo” (pág. 3-2). Esto significa que las normas de certificación pueden ser diferentes entre los Estados. En la Sección 2.3, Aeropuertos, del Capítulo 2 de la Parte I del Doc 9060/5 de la OACI, *Manual de referencia sobre el programa de estadísticas de la OACI*, se define aeropuerto internacional como “Todo aeropuerto designado por un Estado miembro de la OACI en cuyo territorio está situado como puerto de entrada o salida para el tráfico aéreo internacional, donde se llevan a cabo los trámites de aduanas, inmigración, sanidad pública, reglamentación veterinaria y fitosanitaria y procedimientos similares” (pág. I-2-8).

2.3 Tres Preguntas del Protocolo (PQ) del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), a saber: 8.081, 8.083 y 8.086, evalúan específicamente si un Estado ha implantado eficazmente un procedimiento de certificación de aeródromo. La Pregunta del Protocolo 8.081 evalúa si el Estado ha promulgado reglamentos que detallen los requisitos para certificación de aeródromos e incluyan los criterios para determinar si un aeródromo debería certificarse. La Pregunta del Protocolo 8.083 evalúa si el Estado ha establecido un proceso para la certificación de los aeródromos. La Pregunta del Protocolo 8.086 evalúa si la autoridad normativa del aeródromo aplica plenamente los requisitos de certificación. Esta información está disponible en la base de datos iSTARS bajo PQ Tester Application.

2.4 Si bien la OACI indica que los Estados que cuentan con un proceso de certificación de aeródromos, así como ciertos criterios básicos de certificación, pueden estar disponibles en la Publicación de información aeronáutica (AIP), actualmente no existe una fuente de información central sobre la

certificación de cada aeródromo individual. A junio de 2016, no se dispone actualmente en la base de datos iSTARS de la OACI de una metodología normalizada para notificar el estado de la certificación de los aeródromos. Existen dentro del iSTARS algunas aplicaciones que proporcionan información sobre los aeródromos en todo el mundo pero ninguna de las aplicaciones notifica el estado de la certificación de los aeródromos. Si se necesitan datos sobre certificación de aeródromos, la información debe solicitarse a las oficinas regionales de la OACI o a cada Estado en cuestión.

### 3. ANÁLISIS

3.1 El propósito de la certificación de aeródromos es crear un mecanismo por el cual el reglamentador, la OACI y la industria puedan demostrar que los aeropuertos satisfacen una norma mínima de seguridad operacional para las aeronaves en un determinado aeródromo y su espacio aéreo local. Muchas fuentes dentro de la industria de la aviación y órganos normativos se basan en información actualizada y pertinente sobre la certificación de los aeródromos. Con arreglo a la nota de la Enmienda 10 del Anexo 14 en 1.4 Certificación de aeródromos, “Cuando se otorga un certificado al aeródromo, para los explotadores de aeronaves y otras organizaciones que operan en él significa que, en el momento de la certificación, cumple las especificaciones relativas a la instalación y a su funcionamiento y que tiene, de acuerdo con la autoridad de certificación, la capacidad de seguir cumpliendo esas especificaciones durante la validez del certificado. El proceso de certificación establece también el punto de referencia para la vigilancia continua del cumplimiento de las especificaciones”.

3.2 En actividades para apoyar y ayudar a diversos Estados en las diferentes regiones en el proceso de certificación de aeródromos, se registraron algunas observaciones con respecto a los datos del iSTARS y a los datos proporcionados por las oficinas regionales de la OACI.

3.3 Los datos disponibles en iSTARS indicaron que los índices de aplicación eficaz por el Estado en el USOAP para las tres Preguntas de Protocolo sobre aeródromos y ayudas terrestres (AGA) mencionadas en el párrafo 2.3, abarcan actualmente una gama que va de un mínimo de 0,08 a un máximo de 0,60. Estos índices indican el grado de adopción y reglamentación por el Estado de un proceso de certificación de aeródromos. No obstante, no indican el estado de certificación de ningún aeródromo individual.

3.4 Una opción alternativa para obtener datos de certificación de aeródromos ha sido comunicarse con las oficinas regionales de la OACI o cada Estado en cuestión o extraer información a partir de cada AIP. En su mayor parte, las oficinas regionales de la OACI han respondido muy bien y proporcionado sus datos recopilados sobre certificación de aeródromos. Una observación formulada a partir de los diversos informes de certificación de aeródromos fue que los datos recopilados presentaban diferentes formatos con datos dispares. En un informe se proporcionaba información sobre clave de aeródromos, nombre del aeródromo y designación de uso (p. ej., transporte regular o no regular; uso normal o alternativo) como elemento de datos. En otro informe se proporcionaba información sobre clave de aeródromo, ciudad del aeródromo, nombre del aeródromo y designación de uso en un campo. Ese informe también incluía campos separados sobre: claves y ciudad del aeródromo de alternativa, categoría del servicio de salvamento y extinción de incendios (RFF), números de pista, tipos de pista y resistencia del pavimento de las pistas. Un tercer informe proporcionaba clave de país y aeródromo en un campo, ciudad y nombre del aeródromo en un segundo campo y designación de uso en un tercer campo. Había múltiples variaciones entre los datos de los diferentes informes, incluyendo información sobre aeródromos internacionales y certificación. Al normalizar el formato de datos, el recopilador de los mismos debe esforzarse por integrar y normalizar los datos.

3.5 Con la información disponible y las diversas maneras de recopilar y notificar información sobre el Estado de certificación del aeródromo, resulta muy difícil obtener información pertinente sobre la

certificación de cada aeródromo. Actualmente no existe una fuente central de información sobre el estado individual de certificación de cada aeródromo. Los Estados Unidos proponen introducir una plantilla de datos normalizada con elementos que contengan el Estado de certificación del aeródromo, así como otros datos pertinentes, según se indica en el apéndice. Además, los Estados Unidos proponen que los datos de certificación de aeródromos se incluyan y estén disponibles en una de las aplicaciones sobre aeropuertos del iSTARS, o que se elabore una aplicación adicional que contenga esta información.

#### 4. **CONCLUSIÓN**

4.1 El objetivo de la presente nota es normalizar la notificación de los datos de certificación de cada aeródromo en todo el mundo y hacer que los mismos estén rápidamente disponibles facilitando el acceso a la información a través del iSTARS. Dado que la metodología para notificar el estado de certificación de los aeródromos en todo el mundo difiere según las diferentes regiones, los Estados Unidos recomiendan que se introduzca un proceso normalizado y centralizado para notificar dichos datos. El sistema iSTARS de la OACI, basado en la web, proporciona un depósito normalizado central para recopilar y recoger información sobre certificación de aeródromos.

-----

## APÉNDICE

### INFORMACIÓN PROPUESTA

1.1 En sus actividades para normalizar y armonizar la recopilación de datos sobre certificación de aeródromos, los Estados Unidos proponen recoger datos sobre información de identificador y certificador. La información de identificador debería comprender: Estado miembro, identificador de aeródromo de 4 letras de la OACI, nombre del aeródromo y ciudad del aeródromo, y la información sobre certificación debería contener: Estado de certificación del aeródromo (Sí/No), fecha de certificación, si corresponde (mes y año), fecha (mes y año) de la más reciente inspección o recertificación del aeródromo para asegurar que se mantiene el cumplimiento de los requisitos de certificación y la fecha (mes y año) de la más reciente verificación de que la capacidad del servicio de salvamento y extinción de incendios del aeropuerto (ARFF) satisface los requisitos. Si se considera esencial contar con elementos adicionales en la recopilación de datos de certificación de aeropuertos, dichos elementos deberían añadirse a la matriz o plantilla de recopilación. A continuación se presenta para examen un ejemplo de plantilla con datos teóricos.

1.2 Ejemplo de plantilla con datos teóricos:

Modelo de plantilla para certificación de aeródromos							
Estado miembro	Identificador de aeródromo de 4 letras de la OACI	Nombre del aeródromo	Ciudad del aeródromo	Estado de certificación del aeródromo (Sí/No)	Fecha de certificación inicial (mes, año)	Fecha de la más reciente recertificación o inspección (mes, año)	Fecha de la más reciente verificación de cumplimiento de ARFF (mes, año)
Estados Unidos	KORD	Chicago O'Hare International	Chicago	Sí	Mayo de 1973	Julio de 2015	Julio de 2015
Australia	YSSY	Kingsford Smith International	Sydney	Sí			
Bolivia	SLLP	Aeropuerto Internacional de El Alto	La Paz				
Jordania	OJAQ	King Hussein International	Aqaba				

1.3 Se prevé que la recopilación de información sobre certificación de aeródromos continúe entre los Estados miembros y las oficinas regionales de la OACI a través de la oficina de aeródromos. Los Estados miembros proporcionarían datos sobre el Estado de certificación de cada uno de sus aeródromos internacionales a la oficina regional de la OACI, y ésta transmitiría entonces los datos al personal iSTARS en la Sede de la OACI en Montreal. El personal iSTARS añadiría los datos a la base de datos iSTARS y los pondría a disposición de los Estados miembros mediante una de las aplicaciones, posiblemente accesible mediante la aplicación Airport Briefing.

1.4 El equipo iSTARS de la OACI mantendría la actualización de la información. Con carácter anual, o cuando dispongan de actualizaciones sobre la certificación de sus aeródromos, los Estados miembros deberían proporcionar dichas actualizaciones de la información sobre el estado de certificación original a su enlace para aeródromos en la oficina regional de la OACI. Este enlace para aeródromos transmitiría entonces los datos al personal iSTARS que los añadiría a la base de datos iSTARS.