



ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 33: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Control y análisis

SITUACIÓN ACTUAL DEL PROCESO DE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS DEL SISTEMA DE LA AVIACIÓN CIVIL DE CUBA

(Nota presentada por Cuba)

RESUMEN	
Esta Nota Informativa describe la situación actual de Cuba con respecto a la implantación del Proceso de Certificación de aeródromos del Sistema de la Aviación Civil de Cuba.	
<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota se relaciona con los Objetivos estratégicos Seguridad Operacional y Capacidad y eficiencia de la navegación aérea.
<i>Repercusiones financieras:</i>	N/A
<i>Referencias:</i>	Decreto/Ley 255 sobre la Aviación Civil Reglamento Orgánico del IACC Regulación Aeronáutica Cubana (RAC-14). Parte I, Aeródromos Manual Aeronáutico (MAC) de Certificación de Aeródromos de la República de Cuba Manual sobre el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional para aeródromos de la República de Cuba

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Proceso de Certificación de Aeródromos de la República de Cuba comenzó a raíz de la aprobación de la enmienda 4 al Anexo 14, Volumen I, aplicable desde el 1 de noviembre de 2001, la que estableció que los aeródromos internacionales deberían ser Certificados por las Autoridades de Aviación Civil, incorporándose la misma al Reglamento de Aeródromos de la República de Cuba que existía en aquel entonces, el cual constituía el marco normativo apropiado que permitió iniciar su implantación.

1.2 Conjuntamente con la aprobación de la normativa que incluyó en nuestro Reglamento el requisito de Certificación, se elaboró el Manual de Certificación de Aeródromos, tomando como base el Doc. 9774 OACI (1ra Edición 2001) circulado a los Estados, donde se establecen los procedimientos de certificación por el cual un Estado certifica un aeródromo mediante la aprobación o aceptación de un Manual, posterior a la solicitud del operador y de su necesidad de contar con el aval público que otorga la Autoridad de Aviación Civil, en correspondencia con las normas aplicables a los aeródromos internacionales.

1.3 El Proceso de Certificación de la República de Cuba cuenta con cinco etapas en su desarrollo, las cuales consideran los siguientes pasos:

- a) Solicitud oficial para el tratamiento de la expresión de interés por parte del operador;
- b) Evaluación de la solicitud formal de certificación del aeródromo;
- c) Evaluación de las instalaciones, equipos y servicios del aeródromo, bajo los criterios establecidos tanto en la RAC como en el MAC;
- d) Otorgamiento del certificado de aeródromos, y
- e) Publicación en la AIP de la condición de aeródromo certificado.

2. DESARROLLO

2.1 El Sistema Aeroportuario de la Republicad de Cuba que administra el operador denominado ECASA (Empresa Cubana de Aeropuertos y Servicios Aeronáuticos), cuenta con diez aeródromos internacionales oficialmente declarados en el Plan de Navegación Aérea y publicados en la AIP/Cuba. Las primeras certificaciones fueron emitidas en el año 2003. Actualmente de los diez (10) aeródromos internacionales cinco (5) están Certificados, lo que representa un 50%.

2.2 El Programa Estatal de la Seguridad Operacional considera un Programa de Vigilancia que establece la inspección, comprobación de las condiciones de explotación de los aeródromos internacionales cada año, así como la revisión periódica y seguimiento por parte del Estado de la vigencia del certificado, además permite la evaluación de las acciones que toma el operador dirigidas al cumplimiento de los Planes de Medidas Correctivas, en aras de lograr una operación segura en cada uno de nuestros aeródromos.

2.3 En el manual de certificación de Aeródromos del operador se incluye como elemento esencial para obtener el Certificado del aeródromo las evidencias de implementación de un SMS y en correspondencia con el Anexo 14, Volumen I, en la RAC-14 el IACC estableció con efecto a partir del 24 de noviembre del 2005, en consonancia con el Doc. 9774 OACI, la estructura sugerida para la implementación de los subsistemas que conforman la estructura de un SMS y su gestión y acciones de mitigación de los riesgos.

2.4 Las principales causas que generan las constataciones que se identifican en el proceso de Certificación de aeródromos, el cual cuenta con un marco legal estructurado en Cuba en correspondencia con las exigencias de la OACI, están en lo fundamental vinculadas al déficit de recursos financieros para asegurar las acciones dirigidas a la gestión de los riesgos. No obstante, se logran niveles razonablemente aceptables de seguridad operacional en nuestros aeródromos internacionales, los que son vigilados y verificados por los inspectores de la Autoridad de la Aviación Civil, quienes cuentan con las competencias requeridas.

3. CONCLUSIONES

3.1 El Estado Cubano se encuentra actualmente en el proceso de implantación del Doc 9981 OACI (1ra Edición 2015) también denominado PANS Aeródromos, aplicable a partir del 10 de noviembre del 2016, el cual le concede un espacio medular a las evaluaciones de la seguridad operacional para los aeródromos y a la compatibilidad dirigida a la aceptación para la operación de aeronaves de mayor porte que no cumplen con las claves de referencias para la operación de los

aeródromos y permite una tolerancia y margen de aceptación, flexibilizando el proceso de Certificación de aeródromos y asegurando niveles razonables de seguridad operacional, que deben cumplir los operadores para ser Certificados por la Autoridad de Aviación Civil.

3.2 La situación actual que presenta el Estado de Cuba con el Proceso de Certificación de sus aeródromos internacionales se considera satisfactoria, teniendo como referencia el cumplimiento de las Metas Regionales de Seguridad Operacional y de Navegación Aérea acordadas para la Región Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC), y deriva de un notable esfuerzo que realiza el Instituto de la Aeronáutica Civil y su operador de aeródromos internacionales; el proceso implementado permite tener identificadas nuestras debilidades y fortalezas y contar con una estrategia consolidada en correspondencia con las exigencia actuales y futuras de la OACI.

— FIN —