



**NOTA DE ESTUDIO**

**ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES**

**COMISIÓN TÉCNICA**

**Cuestión 36: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Apoyo a la implantación**

**LA CERTIFICACIÓN COMPLETA DE AERÓDROMOS INTERNACIONALES  
COMO MEDIO PARA AVANZAR EN LA EJECUCIÓN  
DEL PLAN GLOBAL PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN**

(Nota presentada por Estados Unidos)

**RESUMEN**

El Plan mundial de navegación aérea (GANP) para 2013-2028 fija entre sus objetivos estratégicos centrales la optimización de la seguridad operacional de la aviación civil en todo el mundo. El Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) para 2014-2016 define el refuerzo de la seguridad operacional en la pista como una prioridad mundial primordial. Estas misiones abarcan la reducción de las salidas de pista, la protección contra sus posibles consecuencias y la prevención de las incursiones en pista. Un requisito vital para alcanzar estos importantes objetivos es que los aeródromos internacionales se ajusten a las disposiciones de los Anexos del Convenio de Chicago.

En esta nota se destaca como hecho significativo que reforzar la seguridad operacional en las pistas de los aeródromos internacionales depende directamente de que *los Estados procedan a su certificación completa* de acuerdo con el Anexo 14 de la OACI. La instauración de un programa efectivo de certificación de aeródromos es el camino para elevar y mantener mejores condiciones generales de seguridad operacional en los aeródromos.

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

- a) tomar nota de las consideraciones aquí expuestas;
- b) respaldar los esfuerzos de la OACI para acrecentar la seguridad operacional en los aeropuertos;
- c) pedir a la OACI que elabore orientación para asistir a los Estados en la tarea de definir, implementar y controlar un *programa estratégicamente enfocado* que aumente sensiblemente el porcentaje de aeródromos certificados dentro de cada Estado;
- d) reconocer que el propósito de un programa tal es que cada Estado use los textos de orientación para poder detectar rápidamente las deficiencias en los aeropuertos internacionales; y
- e) considerar la oferta de la Administración Federal de Aviación (FAA) de Estados Unidos de prestar asistencia a la OACI en este sentido.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos de Seguridad operacional y Capacidad y eficiencia de la navegación aérea.
<i>Repercusiones financieras:</i>	

<i>Referencias:</i>	Anexo 14 — <i>Aeródromos, Volumen I — Diseño y operaciones de aeródromos</i> Anexo 14 — <i>Aeródromos, Volumen II — Helipuertos</i> <i>Plan mundial de navegación aérea 2013-2028 (Doc 9750)</i> <i>Plan global para la seguridad operacional de la aviación 2014-2016 (Doc 10004)</i>
---------------------	---

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los aeródromos internacionales que han obtenido la certificación de acuerdo con las normas y métodos recomendados del Anexo 14 de la OACI refuerzan grandemente la seguridad operacional del transporte aéreo civil.

1.2 Como parte de su certificación, los explotadores de aeródromos internacionales certificados aceptan mantener determinados parámetros operacionales y de seguridad operacional que garantizan la existencia de los equipos esenciales de extinción de incendios y salvamento.

1.3 Los requisitos de certificación varían según el tamaño del aeródromo, los tipos de aeronave que es capaz de recibir y el número de operaciones que se realizan en él.

1.4 El verdadero valor de un programa de certificación de aeródromos radica en su capacidad de atenuar un gran número de peligros graves de seguridad operacional, con las consecuencias que tienen hoy en día para muchos aeródromos.

## 2. ANTECEDENTES

2.1 El Plan mundial de navegación aérea (GANP) para 2013-2028 fija entre sus objetivos estratégicos centrales la optimización de la seguridad operacional de la aviación civil en todo el mundo. Un requisito vital para que los aeródromos internacionales puedan alcanzar y mantener este objetivo primordial es la conformidad con los Anexos. Para tener éxito en este emprendimiento general, es necesario trabajar continuamente para armonizar las mejoras en las condiciones de seguridad operacional de los aeródromos con la modernización de la navegación aérea.

2.2 A fin de orientar nuestras actividades, el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) define el refuerzo de la seguridad operacional en la pista como prioridad mundial. Esto comprende la reducción de las salidas de pista, la protección contra sus posibles consecuencias y la prevención de las incursiones en pista.

## 3. ANÁLISIS

3.1 La OACI ha hecho grandes avances en la canalización de sus iniciativas para reforzar la seguridad operacional en la pista a través de grupos de trabajo, reuniones, seminarios y herramientas diversas. La Administración Federal de Aviación (FAA) reconoce los esfuerzos de la OACI por impulsar la optimización de la seguridad operacional en las pistas y los aeródromos y la alienta a seguir adelante.

3.2 La FAA considera que existe una relación causal directa entre la *certificación completa* de un aeródromo y las mejores condiciones de seguridad operacional en sus pistas. Ambos aspectos van de la mano. La instauración por parte del Estado de un programa efectivo de certificación de aeródromos es el camino para elevar y mantener las condiciones generales de seguridad operacional en los aeródromos internacionales. En la certificación se atienden todos los elementos de seguridad operacional para que un aeródromo pueda funcionar, como las incursiones y salidas de pista, servicios de extinción de incendios y salvamento y control de los peligros por presencia de animales silvestres.

3.3 La FAA ha diseñado un proceso con listas de verificación que facilita el establecimiento de un programa de certificación y que puede ser usado tanto por el Estado como el explotador aeroportuario en los preparativos para acceder a la certificación y en su mantenimiento. A partir de allí podrían extraerse mejores prácticas o textos de orientación que puedan usarse en la preparación para acceder a la certificación completa y que eventualmente podría llevar a que se adopte un enfoque mundial armonizado y normalizado.

#### 4. **CONCLUSIÓN**

4.1 Se recomienda en esta nota que la OACI tome una actitud más proactiva para definir, ejecutar y controlar actividades estratégicamente enfocadas que aumenten sensiblemente el porcentaje de aeródromos certificados dentro de cada Estado.

4.2 Estados Unidos, a través de la División de Aeropuertos de su Administración Federal de Aviación, se ofrece para asistir a la OACI en esta tarea.

— FIN —