



Organización de Aviación Civil Internacional
OFICINA NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y CARIBE

3ª Reunión del Grupo de Trabajo de Expertos Centroamericanos en Navegación Aérea (CA/ANE/WG/3)

Ciudad de Belice, Belice, 28 al 30 de junio de 2004

CA/ANE/WG/3 - NE/11

31/05/04

**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

Actividades generales en las áreas de la navegación aérea

4.1 Aeródromos y Ayudas Terrestres (AGA)

ASUNTOS DE AERÓDROMO

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Esta nota presenta la última información relativa a los aspectos técnicos de aeródromos.

Referencias :

- OACI Carta a Estados AN 4/5.7-03/80, 25 de julio 2003, Plan de acción de OACI para introducción de las NLA
- OACI Carta a Estados AN 4/1.2.20-40/16, 26 de marzo 2004, adopción de Enmienda 6 del Anexo 14, Vol. I
- OACI Carta a Estados AN 4/16.5-04/15, 26 de marzo 2004, adopción de Enmienda 3 del Anexo 14, Vol. II
- OACI Carta a Estados AN 4/1.1.49-04/22, 26 de marzo 2004, Propuesta para elevar a categoría de Norma ciertos métodos recomendados del Anexo 14, Vol. I
- OACI Carta a Estados AN 19/9-04/26, 26 de marzo 2004, Programa Universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional-Adscripción expertos a OACI.
- OACI Carta a Estados AN 13/1.1-04/39, 30 de abril 2004, Propuesta enmienda anexos 2,10,11, 14 y PANS-ATM
- Comité Regional CAR/SAM de Prevención del Peligro Aviario
- Asociación Latinoamericana y Caribeña de Pavimentos Aeroportuarios.

1. Introducción

1.1 Aparte de las actividades que se relacionan con el proceso de Certificación de Aeródromos en los Estados, y la continuación del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) a partir del año 2005 la OACI, mediante cartas sucesivas remitidas a los Estados, ha procedido a informar respecto del Plan de Acción para la introducción de los nuevos aviones de mayor tamaño (NLA) en el servicio de la aviación civil internacional, y para la adopción de las Enmiendas 6 y 3 del Anexo 14 - Volúmenes I y II, respectivamente. Se ha propuesto elevar a la categoría de Norma ciertas prácticas recomendadas del Anexo 14, Vol. I. La OACI ha invitado a los Estados para que a través de la designación de expertos cumplan con una serie de requisitos y puedan formar parte de los equipos de la auditoría de la OACI. En esta Nota también se presenta un recuento sobre el estado de las actividades del Comité Regional CAR/SAM de Prevención de Peligro Aviario y de la Asociación Latinoamericana y Caribeña de Pavimentos (ALACPA).

2. Discusión

2.1 *Plan de Acción de la OACI para la introducción de nuevos aviones de mayor tamaño en el servicio de la aviación civil internacional*

2.1.1 En la medida en que este tipo de nuevas aeronaves de grandes dimensiones (NLA) inicien sus servicios comerciales, los aeródromos evolucionarán introduciendo las modificaciones necesarias para cumplir con las normas y métodos recomendados del Anexo 14, Volumen I. En aquellos casos en los que no sea posible hacer las modificaciones pertinentes, los Estados, para garantizar los niveles de seguridad pertinente deberían realizar estudios aeronáuticos, con la finalidad de: evaluar apropiadamente la efectividad de las instalaciones y servicios existentes, determinar los procedimientos operacionales correspondientes, la implantación de medidas alternativas y de restricciones operacionales.

2.1.2 De acuerdo a lo señalado en el párrafo anterior, la OACI publicará durante el segundo semestre del presente año, una Circular mediante la cual se den las orientaciones necesarias sobre las cuestiones relativas a las instalaciones y servicios de aeropuertos, gestión del tránsito aéreo y operaciones de vuelo que se deberán tener en cuenta a la hora que tengan lugar las operaciones de las NLA en los aeropuertos existentes. La citada Circular también comprenderá información que facilite la comprensión de las disposiciones relativas a la clave F del Anexo 14, así como aquellas relacionadas con las operaciones de vuelo. En definitiva, dicho documento será una guía que permita orientar, de manera efectiva, todas aquellas acciones necesarias para que aquellos aeropuertos existentes que no cumplan con los estándares relativos a la clave F, no comprometan su seguridad operacional cuando sus instalaciones sean utilizadas por las NLA.

2.2 *Adopción de la Enmienda 6 del Anexo 14 – Aeródromos, Volumen I – Diseño y Operación de Aeródromos*

2.2.1 El Consejo de la OACI en su Sexta Sesión del 171 Período de Sesiones, celebrada el 27 de febrero de 2004, adoptó la Enmienda 6 de las Normas y métodos recomendados internacionales – Aeródromos – Diseño y operaciones de aeródromo. Esta enmienda será aplicable a partir del **25 de noviembre de 2004**. La enmienda introduce nuevas disposiciones relativas a las definiciones, sistemas de referencia comunes, características físicas de la plataforma de viraje en la pista, luces indicadoras de calle de salida rápida, especificaciones revisadas sobre dimensiones de aeródromos e información conexa, requisitos de calidad de los datos aeronáuticos, señales de información, barras de parada, luces de protección de pista, e intensidad de las luces de eje de calle de rodaje sobre calles de salida rápida. Para mayores detalles, se sugiere revisar la Carta AN 4/1.2.20-04/16 de fecha 26 de marzo de 2004. Estas normas y recomendaciones deben ser consideradas en el proceso de certificación de aeródromos.

2.3 *Adopción de la Enmienda 3 al Anexo 14 – Aeródromos, Volumen II – Helipuertos*

2.3.1 El Consejo de la OACI en su Sexta Sesión del 171 Período de Sesiones, celebrada el 27 de febrero de 2004, adoptó la Enmienda 3 de las Normas y métodos recomendados internacionales – Aeródromos – Helipuertos. Esta enmienda será aplicable a partir del **25 de noviembre de 2004**. La enmienda introduce nuevas disposiciones relativas a las definiciones, sistemas de referencia comunes, especificaciones revisadas sobre el sistema de iluminación del área de toma de contacto y elevación inicial en helipuertos, características de cambio de color de la iluminación del perímetro de amarillo a verde, sobre dimensiones de helipuerto e información conexa y requisitos de calidad. Para mayores detalles, se sugiere revisar la Carta AN 4/16.5-04/15 de fecha 26 de marzo de 2004.

2.4 *Propuesta para elevar a la categoría de norma ciertos métodos recomendados del Anexo 14, Volumen I*

2.4.1 La Comisión de Aeronavegación, en su Primera Sesión de su 165 Período de Sesiones, celebrada el 13 de enero de 2004, efectuó la revisión final de las propuestas de enmienda del Anexo 14, Volúmenes I y II. Durante dicha revisión, la Comisión consideró las propuestas de dos Estados y una organización internacional de elevar a la categoría de norma los métodos recomendados que a continuación se señalan:

- a) actual párrafo 1.3.5 relativo a la presentación de un manual de aeródromo como requisito previo para la certificación de aeródromos;
- b) nuevo párrafo 3.3.10 (ver párrafo 3.2A.9 del Adjunto A de la Carta AN 4.1.1.48-03/56) sobre el estado de la superficie de las plataformas de viraje;
- c) actuales párrafos 3.8.1 a 3.8.3 relativos a la provisión de calles de rodaje y su trazado;
- d) actuales párrafos 8.4.1 a 8.4.5 relativos a la provisión de vallas de seguridad en torno de los aeródromos;
- e) actuales párrafos 9.4.3 y 9.4.4 relativos al mantenimiento de los pavimentos (pistas, calle de rodaje y plataformas); y
- f) actual párrafo 9.5.2 relativo a la presentación de informes a la OACI sobre choques de aves con aeronaves .

2.4.2 Las consideraciones precedentes fueron informadas a los Estados mediante la Carta Circular AN 4.1.1.49-04/22 del 26 de marzo de 2004; el plazo de recepción de los comentarios será a más tardar el 30 junio 2004. Se ha previsto el **24 de noviembre de 2005** como fecha de aplicación especial de la propuesta.

2.5 *Programa universal OACI de auditoria de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) – Asignación de expertos a la OACI*

2.5.1 En Carta a los Estados AN 19/9-04/26 del 26 de marzo de 2004, la OACI informó que, en relación al progreso de la aplicación del programa USOAP, al 29 de febrero de 2004, un total de 181 Estados Contratantes y 5 Territorios han sido auditados. A 131 Estados se les ha realizado seguimientos de auditoría con resultados positivos, esto viene a reflejar el compromiso asumido por los Estados y Territorios en la aplicación de acciones correctivas y en resolver las deficiencias que se identificaron en cada oportunidad.

2.5.2 De acuerdo a lo indicado en la NE/12 el inicio del USOAP, bajo un enfoque sistémico a los Estados, está programado para el 2005. Para que la aplicación del USOAP sea eficaz requiere de la disponibilidad de número suficiente de auditores calificados y experimentados en las diferentes áreas que abarcarán las auditorías. Sin embargo, debido a las restricciones financieras, la OACI no se encuentra en posición de contratar a la totalidad de los auditores que se requieren para esta tarea. Como una forma de enfrentar esta situación, y con el propósito de reducir al mínimo los costos de la Organización, los Estados que puedan hacerlo están invitados a prestar su activo apoyo al Programa USOAP, mediante la asignación a la OACI de oficiales que permitan completar para el mes de enero del 2005 y por un período de tres años, la dotación de personal de auditoría de OACI. De acuerdo a la práctica establecida en el pasado, los Estados que asignen expertos a la OACI, serían responsables de cubrir todos los costos

relativos a su salario y las prestaciones de trabajo correspondientes, incluido un seguro de gastos médicos. La OACI sería responsable de los gastos que se relacionan con el desempeño de sus funciones como auditores.

2.5.3 Lo señalado precedentemente, se puede encontrar en detalle en la Carta OACI AN 19/9-04/26 remitida con fecha 26 de marzo de 2004. Las presentaciones de las candidaturas por parte de los Estados interesados, se pueden hacer lo antes posible y, de preferencia, a más tardar el **31 de agosto de 2004**.

2.6 *Comité Regional CAR/SAM de Prevención del Peligro Aviario*

2.6.1 Este Comité fue establecido como resultado de la Conclusión 11/6 del GREPECAS, su constitución formal tuvo lugar durante su primera Reunión realizada en Santiago de Chile en el mes de Septiembre 2003, dicho evento contó con la participación de 40 Delegados de 9 Estados y Territorios de la Región CAR/SAM, de organizaciones internacionales como OACI-Montreal, OACI-Lima, ACI/LAC e IFALPA. El Directorio del Comité está conformado de la siguiente manera:

<i>Presidente</i>	Panamá – Esteban GODINEZ	panmibis@aeronautica.gob.pa
<i>Secretario</i>	Chile – Roberto CARDOZA	sdaerod@dgac.cl
<i>Coordinador Grupo Centroamérica</i>	México – Magdalena Colunga	magdalena.colunga@asa.gob.mx
<i>Coordinador Grupo Aeródromos</i>	ACI/LAC – Fabián Bustos	fbustos@aa2000.com.ar
<i>Coordinador Grupo Estadística</i>	Cuba – Maritza Sierra	maritza@ecasa.avianet.cu
<i>Coordinador Grupo Análisis, Investigación y Desarrollo</i>	IFALPA – Heriberto Salazar	herikos@avianet.net

Página Internet: <http://www.geocities.com/peligroaviario2000/CARSAMPA1.html>

2.6.2 Misión – Coordinar e integrar las acciones y esfuerzos en general, con el propósito de reducir al mínimo los accidentes e incidentes de aviación resultantes de los impactos de las aeronaves con aves o cualquier otra especie de la fauna silvestre.

2.6.3 Objetivos – Motivar a los Estados para la creación y funcionamiento de sus Comités Nacional de Prevención del Peligro Aviario; incrementar el número de Estados que están elaborando sus reportes y notificaciones de acuerdo al Manual de la OACI; estimular el intercambio de experiencias y conocimientos, principalmente, respecto a la gestión de la fauna silvestre y al estudio y seguimiento de todas aquellas especies migratorias entre los Estados de la Región.

2.6.4 Objetivos: Objetivos cumplidos (Octubre 2003 - Marzo 2004) – Diseminación de las actividades del Comité; preparación de la segunda reunión del Comité.

2.7 *Asociación Latino Americana y Caribeña de Pavimentos de Aeropuertos (ALACPA)*

2.7.1 Esta Asociación fue establecida como resultado de la Conclusión 11/5 del GREPECAS, y se constituyó oficialmente durante la realización de su Primera Reunión que tuvo lugar en Lima – Perú en el mes de noviembre 2003; asistieron 128 participantes representando a 22 Estados y Territorios CAR/SAM de organizaciones tales como ACI/LAC. El Directorio quedó conformado como sigue :

- *Presidente* Argentina – José Cuadrado jcuadrado@orsna.gov.ar
- *Secretario Técnico* Estados Unidos-George Legarreta george.legarreta@faa.gov
- *Secretario para Latinoamérica* Perú – Javier Vidal jvidal@lap.com.pe

2.7.2 Misión – Ayudar a los Estados y Territorios CAR/SAM en la implantación de las Normas y Métodos Recomendados (SARPs) de OACI, y a contribuir con la disminución o eliminación de las deficiencias de los pavimentos de los aeródromos de la Región.

2.7.3 Objetivos – Motivar la transferencias de tecnologías y difusión de las experiencias relativas al diseño, construcción y mantenimiento de los pavimentos de los aeródromos de los Estados y Territorios de las Regiones CAR/SAM.

2.7.4 Cumplimiento de Objetivos (noviembre 2003 - marzo 2004) – ICAO y ACI/LAC Seminario sobre Sistema de Gestión de Pavimentos (PMS) / Curso Método PCI (Pavement Condition Index) para las Regiones CAR/SAM. Preparando la Segunda Reunión y traducción de la Norma PCI.

2.8 *Propuesta de enmienda de los Anexos 2, 10, 11 y 14 y los PANS-ATM*

2.8.1 La Comisión de Aeronavegación, en la sesión 13 de su 165 Período de Sesiones, celebrada el 11 de marzo de 2004, examinó las propuestas de enmienda de los Anexos 2, 10, 11 y 14, además de los Procedimientos PANS-ATM. Esta enmienda será aplicable a partir del **24 de noviembre de 2004**. Respecto del Anexo 14, la propuesta de enmienda corresponde a su Capítulo 1, e incorpora la definición del concepto *Punto de espera de la pista (punto designado destinado a proteger una pista, una superficie limitadora de obstáculos o un área crítica o sensible para los sistemas ILS/MLS, en el que las aeronaves en rodaje y los vehículos se detendrán y mantendrán a la espera, a menos que la torre de control de aeródromo autorice otra cosa)*.

2.9 *El Sistema de Gestión de la Seguridad (SMS) como parte de la Certificación de Aeródromos*

2.9.1 La Comisión de Aeronavegación, específicamente la Sección AGA, se encuentra elaborando el Manual de Sistema de Gestión de Seguridad. Dicho documento se espera sea publicado en el cuarto trimestre del presente año, éste contendrá las orientaciones necesarias para implantar en un aeródromo un sistema de gestión de seguridad efectivo y eficiente.

3. **Acción sugerida por la Reunión**

3.1 La Secretaría invita a la Reunión a tomar nota del contenido de esta Nota de Estudio y a tomar las acciones pertinentes. Asimismo, se hace propicia la oportunidad para que los representantes de los Estados presentes puedan, a través de profesionales relacionados con las instancias regionales descritas en los párrafos 2.6 y 2.7, participar activamente en su consolidación y funcionamiento.