



**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

**Cuestiones sobre Navegación Aérea
2.3 Seguimiento a otros Asuntos de Navegación Aérea**

SEGUIMIENTO A LAS ACTIVIDADES DEL ÁMBITO DE AERÓDROMOS

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN Esta nota presenta un análisis del seguimiento de las actividades relevantes del ámbito de Aeródromos y que deben contribuir al desarrollo seguro, regular, efectivo (eficaz y económico) y sustentable del sistema de operaciones de aeropuertos.
Objetivos Estratégicos: Esta nota está relacionada con los objetivos estratégicos A, C y D.
Referencias: ● OACI – Informe GREPECAS/14, 16-20 abril 2007, San José, Costa Rica ● OACI – Plan Regional CAR/SAM de Navegación Aérea – Doc. 8733 ● OACI – NACC, GREPECAS Base de Datos de Deficiencias de Navegación Aérea (GANDD) ● OACI, Anexo 14, Aeródromos, Vol. I

1. Introducción

1.1 La Oficina Regional NACC en conjunto con los Estados y Territorios de la Región, están desarrollando una serie de iniciativas alineadas con los siguientes objetivos estratégicos de la OACI:

- A: Seguridad Operacional – Mejorar la seguridad de la aviación civil mundial.
- B: Seguridad de la Aviación – Mejorar la protección de la aviación civil mundial.
- C: Protección del Medio Ambiente – Minimizar los efectos perjudiciales de la aviación civil mundial en el medio ambiente.
- D: Eficiencia – Mejorar la eficiencia de las operaciones de la aviación.
- E: Continuidad – Mantener la continuidad de las operaciones de la aviación.
- F: Imperio de la ley – Reforzar la legislación que rige la aviación civil internacional.

1.2 El seguimiento de los objetivos arriba mencionados, pretende procurar en el corto plazo la operación y consolidación de un escenario óptimo para el desarrollo de las operaciones de la aviación, el cual deberá conjugar sus acciones con el Plan Global de Navegación Aérea (Doc. 9750 AN/963). Consecuente con este propósito, a continuación se presenta una breve síntesis del seguimiento de las actividades pertinentes del área AGA relacionadas con la Región CAR.

2. **Discusión**

Quinta Reunión del Subgrupo de Aeródromos y Ayudas Terrestres/Planificación Operacional del GREPECAS (AGA/AOP/SG/5)

2.1 La Reunión tuvo lugar en la Ciudad de Montevideo, Uruguay, del 20 al 24 de noviembre de 2006. Participaron 46 delegados que representaron a 16 Estados y 3 Organizaciones Internacionales, miembros del Subgrupo y 2 Estados que cuentan con Territorios en las Regiones CAR/SAM. El detalle de cada una de las materias tratadas se encuentra publicado en la página Web del GREPECAS.

Revisión de las deficiencias en el campo AGA

2.2 Durante la Reunión AGA/AOP/SG/5, la IATA sugirió que los Estados y Territorios establezcan el intercambio de la información de su base de datos con las correspondientes Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI. Sobre esta cuestión, es necesario que las Autoridades de Aviación Civil de los Estados/Territorios ingresen a la Base de Datos de Deficiencias de Navegación Aérea del GREPECAS (GANND) para actualizar la información correspondiente a sus Estados/Territorios respectivos, principalmente sobre los planes de acción por cada deficiencia, especificando las medidas correctivas, la fecha de finalización y la asignación de los respectivos recursos. La GANND entró en funcionamiento en Octubre de 2004 y a la fecha pocos Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales han ingresado a ella para la actualización de la información pertinente.

2.3 El total de deficiencias de la Región CAR son 467, de las cuales 256 (55%) corresponden a AGA, y de esas 256 un 48% tienen calificación de U (urgente). Estas cifras demuestran la necesidad prioritaria que tienen las Autoridades de Aviación Civil para requerir a las Administraciones Aeroportuarias iniciativas y ejecución de acciones correctivas, concretas y efectivas que permitan solucionar las deficiencias en un corto plazo.

Traducción del Manual Regional de la OACI sobre Mantenimiento de Aeropuertos

2.4 La Asociación Latinoamericana y Caribeña de Pavimentos de Aeropuertos (ALACPA) puso a disposición del GREPECAS las versiones revisadas en inglés y español del *Manual Regional de la OACI sobre Mantenimiento de Aeropuertos*. Este documento estará a disposición de los Estados y Territorios próximamente.

Planes de Emergencia de Aeródromos (PEA) y Centros de Operaciones de Emergencia (COE)

2.5 Los resultados de las encuestas realizadas a los Estados/Territorios de la Región CAR sobre planes de emergencia y Centro de Operaciones de Emergencia (COE), indican que un número significativo de Estados no las respondieron. Sin perjuicio de lo anterior, se informa que de un total de 134 aeropuertos internacionales de la Región CAR (ANP CAR/SAM-Tablas AOP) sólo un 60 % tienen sus planes de emergencia actualizados, cuentan con sus centros de operaciones de emergencia y han realizado al menos una práctica general del plan cada de 2 años.

Certificación de Aeródromos y Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS)

2.6 Con base en la encuesta realizada por la Sección de Aeródromos de la Dirección de Navegación Aérea de la OACI/Montreal, de un total de 29 Estados, 5 han certificado sus aeropuertos internacionales (ANP CAR/SAM-Tablas AOP); 3 están en progreso y 21 se encuentran finalizando su documentación básica necesaria. Respecto a la implantación del SMS, no existen Estados que hayan puesto ya en práctica el SMS con base en los términos de referencia establecidos en los SARPS de la OACI. De la misma manera a lo señalado en el punto 2.3 precedente, sólo 14 Estados respondieron la encuesta solicitada por la Sección AGA, hecho que, por una parte, no permite conocer con exactitud la situación real de los Estados y, por la otra, la más importante, no indica dónde se deben focalizar los esfuerzos necesarios para ayudar a los Estados y Territorios en los procesos en cuestión.

El Anexo 14 y el Programa Universal OACI de Auditoria de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP)

2.7 En la Región NACC, el Programa USOAP ya ha sido aplicado a los siguientes Estados: Canadá (2005), Costa Rica, El Salvador (2006), Trinidad y Tabago (Feb. 2007), continuando en los próximos meses con Jamaica y USA (Oct. 2007), Antigua & Barbuda, Grenada, St. Kitts & Nevis, St. Lucia, St. Vincent & Grenadines, México (Nov.2007) y, finalmente, Guatemala (Nov.2007). En el 2008 corresponderá a Cuba (Enero) y República Dominicana (Febrero).

2.8 Las observaciones más recurrentes encontradas durante la aplicación de la USOAP son: la legislación básica de la aviación no incluye el concepto de certificación de aeródromos, como tampoco quedan claramente delegadas las facultades en la DGAC para llevar adelante dicho proceso. Las regulaciones de diseño y operación de aeródromos no se encuentran desarrolladas por la DGAC; no existe la unidad orgánica de estándares y seguridad operacional de aeródromos. El personal que debe llevar adelante el proceso de certificación de aeródromos no tiene la capacitación necesaria para practicar de manera efectiva la verificación de cada uno de los aspectos que considera la certificación de aeródromos; no cuenta con un proceso metodológico y guías que permitan de manera eficaz llevar adelante dicho proceso ni con el equipamiento, base de datos y elementos necesarios para administrar en forma efectiva un proceso de certificación de aeródromos e implantación del SMS. Por último, la plantilla del personal responsable de la certificación no es suficiente y tampoco cuenta con la habilitación que lo acredite en tales funciones.

Avances actividades del Comité Regional CAR/SAM de Prevención del Peligro Aviario/Fauna (CARSAMPAF)

2.9 Este Comité desarrolló en Panamá su IV Conferencia Regional (Ciudad de Panamá, Panamá del 4 al 7 de diciembre 2006). En esta Conferencia se pudo comprobar que dicho Comité ha alcanzado su madurez, hecho que quedó demostrado con la invitación que ya le fuera formulada por el Comité Internacional de Europa y USA/Canadá para trabajar en forma conjunta. De acuerdo a la programación de esta Oficina Regional, la V Conferencia del Comité tendría lugar en República Dominicana en la primera semana de Diciembre del presente año.

Avances en las actividades de la Asociación Latinoamericana y Caribeña de Pavimentos de Aeropuertos (ALACPA)

2.10 Respecto a las actividades de esta Asociación, su última actividad se llevó a cabo en Bogotá, Colombia en Julio de 2005. Los temas desarrollados tuvieron un alto contenido académico, lo cual contribuye muy positivamente a elevar los niveles de conocimiento de los profesionales relacionados con las actividades de supervisión y ejecución de los planes de mantenimiento de las áreas pavimentadas y no pavimentadas del área de movimiento de aeronaves.

Revisión de las materias relativas al Plan de Navegación Aérea

2.11 En este punto es necesario señalar dos aspectos: el primero, informar sobre las actividades del Grupo de Pronósticos de Tránsito CAR/SAM/TFG, el cual está apoyando a los Estados y Territorios de las Regiones a tener una visión, tanto Regional como local, con base en un pronóstico apropiado, como balancear debidamente la demanda y capacidad del sistema aeronáutico. El segundo aspecto tiene relación con la comunicación inoportuna de parte de los Estados y Territorios sobre la actualización de la información de las Tablas AOP del ANP CAR/SAM - Volumen II, más aún, cuando se tiene claro conocimiento de los cambios importantes ya implementados por los Estados y Territorios en las infraestructuras horizontales y niveles de servicios de los aeropuertos listados en dicho documento.

Sistema de Gestión Ambiental de Aeropuertos

2.12 La Oficina Regional NACC de la OACI considera que es muy importante que las DGAC en conjunto con las Administraciones de Aeropuertos de los Estados y Territorios, lleven adelante programas de implantación del sistema de gestión ambiental, los cuales incluyan como temas relevantes a tratar, la gestión de inventarios de emisiones y ruidos aeronáuticos y el uso de suelo en las áreas circunvecinas a los aeropuertos e impactos ambientales, entre otros aspectos. Este tipo de proceso debe contar además con la participación de las Autoridades Ambientales Nacionales y Municipales.

Respuestas de los Estados a propuestas de enmiendas del Anexo 14

2.13 De acuerdo al seguimiento de las respuestas de los Estados a las propuestas de enmiendas a los Anexos, en especial el Anexo 14, de un total de 190 Estados, 23 respondieron y sólo parte de estos 23 Estados formularon algún tipo de comentario; el resto respondió sin observaciones. La conclusión sobre este caso, es que se estima que algunos Estados no someten a un detallado análisis las propuestas en cuestión, lo cual se considera muy necesario pues permite la optimización y efectiva aplicación de cada propuesta.

3. Acción Sugerida

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) considerar y comentar esta nota de estudio;
- b) dar especial atención a la necesidad de participar activamente en la actualización de las partes pertinentes de aeródromos de la GANDD y del Plan Regional de Navegación Aérea;
- c) acordar acciones para continuar el desarrollo de los aeródromos, resolviendo los problemas que limitan su desarrollo;

- 5 -

- d) tomar nota de la conveniencia de notificar a la OACI sobre las mayores necesidades de asistencia de esta organización en el campo de aeródromos con el propósito de optimizar los recursos disponibles y esfuerzos; y
- e) considerar y acordar otras acciones pertinentes.

- FIN -