



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 24: Iniciativas prioritarias de seguridad operacional de la aviación y navegación aérea

FUNDAMENTOS DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL: CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

[Nota presentada por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) y Etiopía]

RESUMEN

El Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) han colaborado durante los últimos 15 años en apoyo de la certificación de aeródromos a nivel mundial. Ha habido iniciativas importantes como el Programa de Excelencia Aeroportuaria (APEX) en Seguridad Operacional, los esfuerzos conjuntos OACI-ACI de materia de instrucción, el desarrollo del Paquete de Implementación (iPACK) de OACI-ACI sobre Certificación, y los aportes para mejorar el Anexo 14. Estas iniciativas han dado lugar a mejoras cuantificables en las tasas de certificación --especialmente en regiones con recursos limitados--, al tiempo que han desarrollado la capacidad técnica tanto de los operadores de aeropuertos como de las autoridades de aviación civil.

A pesar de estos avances, persisten grandes desafíos, como el apoyo fragmentado de los organismos reguladores, el cambiante compromiso de los Estados, así como la aplicación incoherente de los métodos recomendados de la OACI y de las mejores prácticas de la industria a nivel nacional. Esta nota hace hincapié en la necesidad de una mayor coordinación a nivel mundial entre la OACI, ACI y las principales autoridades reguladoras a fin de agilizar los procesos de certificación, alinear los esfuerzos de asistencia técnica y garantizar un apoyo más inclusivo para los aeropuertos más pequeños y a los Estados en desarrollo.

Acción: Se invita a la Asamblea a:

- a) reconocer los retos que enfrentan los Estados y los operadores de aeropuertos para obtener y mantener la certificación de los aeródromos. Y, con ello, priorizar la certificación como objetivo de seguridad operacional a nivel global;
- b) apoyar programas coordinados para ayudar a las autoridades de aviación civil y a los operadores de aeródromo con la preparación y durante el proceso de certificación, alentando la participación de los Estados maduros, ACI y las partes involucradas pertinentes, incluidos los posibles socios de financiamiento; y
- c) solicitar que la OACI proporcione a los Estados orientación para evaluar la pertinencia de transponer los métodos recomendados de la OACI a sus marcos normativos nacionales, velando por que dicha transposición se adapte a las condiciones locales y no genere obstáculos innecesarios para la certificación de aeródromos.

¹ Las versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por la ACI.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio está relacionada con el Objetivo Estratégico <i>Ningún país se queda atrás</i>
<i>Implicancias financieras:</i>	No se aplica.
<i>Referencias:</i>	Anexo 14 — <i>Aeródromos</i> , Volumen I — <i>Diseño y operaciones de aeródromos</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La certificación de aeródromos es uno de los pilares fundamentales de la seguridad operacional de la aviación, ya que garantiza que los aeropuertos cumplen las normas internacionalmente reconocidas en materia de infraestructura, instalaciones, operaciones y gestión de la seguridad operacional. Proporciona un mecanismo formal para verificar que los aeródromos sean capaces de posibilitar operaciones aéreas seguras tanto en condiciones normales como de emergencia. La certificación fomenta la vigilancia regulatoria, mejora la coherencia operacional y apoya la interoperabilidad mundial, algo esencial en una industria que depende de una conectividad internacional fluida. Además, refuerza la confianza de las partes involucradas --entre reguladores, operadores de aeropuertos, líneas aéreas y el público viajero-- al demostrar que un aeropuerto opera dentro de un marco nacional estructurado de seguridad operacional, alineado con las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI, en particular, las disposiciones contenidas en la norma 1.4.1 y en el método recomendado 1.4.2 del Anexo 14 — *Aeródromos*, Volumen I — *Diseño y operaciones de aeródromos*.

1.2 Durante más de 15 años, ACI y la OACI han colaborado estratégicamente para mejorar la certificación de aeródromos a nivel mundial. Esta nota de estudio presenta la perspectiva de ACI sobre estos esfuerzos, mostrando resultados, identificando brechas y ofreciendo recomendaciones para la mejora continua.

2. DISCUSIÓN

2.1 Debido a las bajas tasas de certificación de aeródromos en muchas regiones, en 2010, se inició una colaboración entre la OACI y ACI para fomentar la comunicación entre los aeropuertos miembros de ACI y los marcos regulatorios de la OACI, evaluar los niveles de certificación de aeródromos y el nivel de preparación operacional, y crear conciencia sobre la importancia de una certificación normalizada.

2.2 En 2012, ACI introdujo el Programa de Excelencia Aeroportuaria (APEX) en Seguridad Operacional, basado en evaluaciones mediante revisiones entre pares, con el objetivo de identificar brechas de seguridad operacional, compartir soluciones prácticas y desarrollar capacidades. Reconocido por la OACI, APEX ha realizado más de 170 revisiones en todo el mundo, contribuyendo a más de una docena de certificaciones y creando una comunidad de más de 400 expertos en seguridad operacional.

2.3 Los datos de los aeródromos evaluados, recopilados a partir de las evaluaciones de APEX, han ayudado a la OACI a comprender mejor los desafíos a nivel global, han servido de base para las actualizaciones del Anexo 14 y han guiado la elaboración de manuales de ACI, tales como la Guía de certificación de aeródromos y el Manual SMS.

2.4 En 2016, las Oficinas Regionales de África Occidental y Central (WACAF) y África Oriental y Meridional (ESAF) de la OACI recomendaron las revisiones de APEX como primer paso para la certificación. Este alineamiento permitió:

- a) un aumento de ~40 por ciento en las tasas de certificación en la Región WACAF;
- b) apoyo para la iniciativa de Ningún País se Queda Atrás de la OACI;
- c) el desarrollo de capacidades de los reguladores; y
- d) el establecimiento de redes de tutoría.

2.5 La iniciativa de colaboración más reciente, lanzada en 2023, fue el iPACK de OACI-ACI sobre Certificación. Esta herramienta conjunta brinda apoyo tanto a los reguladores como a los operadores de aeródromo, a través de evaluaciones, documentación, instrucción y servicios de asesoramiento. Alinea el apoyo técnico con las expectativas regulatorias, garantizando una implementación coherente.

2.6 A pesar de los importantes avances, hay desafíos que persisten y obstaculizan la consecución generalizada de la certificación de aeródromos. Muchos Estados enfrentan limitaciones institucionales y de recursos, lo que genera retrasos en la implementación o en el mantenimiento de los marcos de certificación. Incluso donde existen programas nacionales de seguridad operacional, a menudo existen brechas entre la intención de política y la implementación operacional, especialmente en los Estados con una capacidad técnica limitada. El apoyo fragmentado a través de los organismos reguladores complica aún más el avance. La diversidad de enfoques y calendarios entre algunos reguladores ha generado duplicidad, ineficiencia y confusión para los operadores de aeropuertos. Se requiere una mayor coordinación para garantizar la armonización y la correcta orientación de los esfuerzos de asistencia a escala mundial.

2.7 Los aeropuertos más pequeños se ven especialmente afectados, ya que carecen de la infraestructura y la mano de obra necesarias para satisfacer los requisitos de certificación. La ausencia de modelos escalables para aeropuertos con recursos limitados sigue siendo un importante obstáculo.

2.8 En algunos casos, los métodos recomendados de la OACI y las mejores prácticas de la industria son adoptados como normas nacionales sin adaptarlas a las condiciones locales, convirtiéndolas de hecho en requisitos obligatorios. Aunque la intención es buena, esto puede imponer una carga no intencional y dificultar la implementación práctica y la certificación tanto por parte de los reguladores como de los operadores de aeropuertos.

2.9 Un componente clave de los futuros programas de apoyo a la certificación es el trabajo con los Estados para garantizar que la implementación de los métodos recomendados sea clara, tenga el alcance adecuado y no introduzca barreras innecesarias a la certificación. Esto requiere que los Estados estén abiertos a la educación, la orientación y el diálogo constructivo sobre enfoques de implementación prácticos.

2.10 Este desafío ha sido planteado y discutido a nivel regional, tanto en la Quinta Reunión del Grupo de Tarea sobre Diseño y Operaciones de Aeródromos de Asia/Pacífico, celebrada del 30 de enero al 2 de febrero de 2024 (ver AP-ADO/TF/5 - NE/15), como en la Vigésimoprimera Reunión del Grupo Regional CAR/SAM de Planificación y Ejecución (GREPECAS/21), celebrada del 14 al 17 de noviembre de 2023 (ver GREPECAS/21 - NE/34). Ambas reuniones concluyeron que era necesario tomar acción para apoyar a los Estados en el traslado de los métodos recomendados del Anexo 14 a las normas nacionales o regionales.

2.11 Según el Sistema Integrado de Análisis y Notificación de Tendencias de Seguridad Operacional (iSTARS) de la OACI, la edición 2025 del Informe de Seguridad Operacional de la OACI y datos proporcionados por las Oficinas Regionales de la OACI, las tasas de certificación siguen siendo desiguales en las distintas Regiones de la OACI, lo que pone de relieve la brecha existente en la implementación a escala mundial:

- a) 33 por ciento en la Región de África Occidental y Central (WACAF);
- b) 52 por ciento en la Región de África Oriental y Meridional (ESAF);
- c) 65 por ciento en la Región de Norteamérica (NAM), con exclusión de Estados Unidos y Canadá;
- d) 58 por ciento en la Regiones de Oriente Medio y Centroamérica y el Caribe (MID y NACC);
- e) 42 por ciento en la Región Sudamericana (SAM); y
- f) 92 por ciento en la región de Asia y el Pacífico (APAC).

2.12 Sin un esfuerzo más coordinado e inclusivo a nivel mundial, es improbable que se resuelvan estas disparidades, limitando el avance en la certificación de aeródromos como base para la seguridad operacional de la aviación.

3. CONCLUSIÓN

3.1 La certificación de aeródromos sigue siendo un importante desafío en muchas Regiones. A pesar de los actuales esfuerzos de ACI y la OACI para apoyar e incrementar la certificación de aeródromos, se requiere un enfoque más holístico, uno que garantice la disponibilidad de recursos suficientes para salvar las brechas que persisten entre las Regiones. Es fundamental fortalecer la colaboración con otras partes involucradas, en particular con autoridades regulatorias maduras, a fin de compartir las mejores prácticas y acelerar el avance en la certificación de aeródromos a nivel mundial.

— FIN —