

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Séptima Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM (RAAC/7)

(Salvador, Bahía, Brasil, 01 - 03 julio de 2002)

Asunto 5: **Participación de los Estados en las actividades regionales**

c) **Evaluación/Certificación de Aeropuertos**

(Preparada por la Secretaría)

Resumen

Se presenta una rápida revisión sobre el desarrollo del proceso de certificación de aeródromos de la OACI. A continuación, se discuten los aspectos de la certificación de aeródromos principalmente, en base al Doc 9774 – AN/969 - Manual de Certificación de Aeródromos de la OACI. Finalmente, se evidencian los puntos más resaltantes sobre la expansión del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia Operacional (USOAP) para Aeródromos.

Referencias:

- OACI, Enmienda Núm. 4, de las Normas y Métodos Recomendados Internacionales, Aeródromos, Anexo 14, Volumen I, Diseño y Operaciones de Aeródromos, marzo de 2001;
- OACI, Manual de Certificación de aeródromos, Doc 9774-AN/969, Primera Edición, 2001;
- OACI, Normas y Métodos Recomendados Internacionales, Aeródromos, Anexo 14, Volumen I, Diseño y Operaciones de Aeródromos, Tercera Edición, julio de 1999; y
- OACI, Sexta Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM, Informe, Panamá, Panamá, 18-20 de agosto de 1999.

1. **Introducción**

1.1 La responsabilidad de garantizar la seguridad, regularidad y eficiencia de las operaciones de las aeronaves en los aeródromos, bajo sus respectivas jurisdicciones, corresponde a cada Estado. Como consecuencia, es imprescindible que, cuando la explotación de los aeropuertos se delegue a un explotador, el Estado mantenga su responsabilidad de supervisión y garantice que el explotador cumpla con los SARPS de la OACI o los reglamentos nacionales aplicables.

1.2 La OACI viene implementando, con éxito, el Programa sobre Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) con relación a sus Anexos 1 (Licencias al Personal), 6 (Operación de Aeronaves) y 8 (Aeronavegabilidad). Asimismo, la OACI expandirá este programa a otras áreas relacionadas con el Anexo 14 (Aeródromos y Ayudas Terrestres), Anexo 11 (Gestión de Tráfico Aéreo) y Anexo 13 (Investigación de Accidentes e Incidentes). Las auditorías de los aeródromos serán iniciadas en 2004, en ciclos de 5 años.

1.3 De acuerdo a la Enmienda 4 al Anexo 14, Volumen I, de la OACI, “a partir de 27 de noviembre de 2003, los Estados certificarán, mediante un marco normativo apropiado, los aeródromos utilizados para operaciones internacionales, de conformidad con las especificaciones contenidas en el Anexo 14, Volumen I y otras especificaciones pertinentes de la OACI”.

1.4 Estos asuntos han sido considerados y discutidos en reuniones anteriores de las Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana como se presentan, respectivamente, en las conclusiones 6/2 y 6/4 de la Sexta Reunión, las mismas que se detallan a continuación:

Conclusión 6/2 – Supervisión Aeroportuaria: “Que los Estados de la Región SAM, con la finalidad de controlar el cumplimiento de las normas y métodos recomendados contenidos en los anexos al Convenio de Chicago, por parte de los aeropuertos administrados por el sector privado, establezcan a la brevedad mecanismos apropiados con amplias atribuciones de supervisión aeroportuaria.” (Sexta Reunión).

Conclusión 6/4 – 1.13 – “Finalmente, la reunión fue informada que la OACI continua con los estudios requeridos para incorporar en los procesos de auditoría a los Estados, los aeropuertos y los servicios de navegación aérea.” (6ª Reunión).

1.5 Esta Nota de Estudio discute los principales aspectos sobre el proceso de certificación de aeropuertos de la OACI y la expansión del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP), de la OACI, para aeródromos. Sin embargo, inicialmente, se presenta, un rápido histórico sobre el desarrollo del asunto en la OACI como se indica a continuación.

2. **Rápido Histórico Sobre el Proceso de Certificación de Aeródromos de la OACI**

2.1 En diciembre de 1994, se estableció el Grupo de Tarea de la OACI sobre Vigilancia de la Seguridad Operacional, basado en la Resolución A29-13 – *Intensificación de la vigilancia en materia de seguridad*, adoptada por la Asamblea de la OACI, en su 29º período de sesiones, llevado a cabo del 22 de septiembre al 8 de octubre de 1992. El Consejo aprobó, el 7 de junio de 1995, en la séptima sesión de su 145º período de sesiones, la ejecución del Programa de Vigilancia de la Seguridad Operacional de la OACI, la cual fue endosada por la 31ª Sesión de la Asamblea de la OACI, en octubre de 1995, y entró en vigencia en marzo de 1996.

2.2 El programa inicial sobre vigilancia de la seguridad operacional fue llevado a cabo, entre 1996 y 1998, con la participación voluntaria de 67 Estados e indicó que **los problemas existen y no son limitados a ninguna región de forma aislada.**

2.3 La Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil, de **1997**, sobre una estrategia mundial para la vigilancia de la seguridad operacional, recomendó que “el programa de la OACI de vigilancia de la seguridad operacional se expandiera a otros campos técnicos en el momento oportuno,

inicialmente, para incluir los servicios de tránsito aéreo, **los aeródromos** y las instalaciones y servicios de apoyo”.

2.4 El Consejo aprobó las recomendaciones de la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil el 6 de mayo de 1998 y la Asamblea de la OACI, en su 32ª Sesión, endosó las decisiones del Consejo, que entraron en vigencia en 1999.

2.5 El Consejo, en su 159º período de sesiones, del 15 al 16 de marzo de 2000, examinó la Nota de Estudio “C-WP/11290”, en la cual la Comisión de Aeronavegación presentaba la propuesta para la prolongación y expansión del USOAP con posterioridad a 2001.

2.6 El Consejo, en su 160º período de sesiones, recomendó la Expansión del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) el 18 de mayo de 2000.

2.7 El Consejo, en la 10ª sesión de su 162º período de sesiones, celebrada el 12 de marzo de 2001, adoptó la Enmienda 4 de las *Normas y Métodos Recomendados Internacionales – Diseño y Operaciones de Aeródromos* (Anexo 14, Volumen I al Convenio sobre Aviación Civil Internacional). Asimismo, el Consejo resolvió que la Enmienda 4 fuera aplicable a partir del 1 de noviembre de 2001.

2.8 La Enmienda 4 (ver también Anexo 14, Volumen I, párrafo 1.3, página 6), citada en el párrafo 2.7, establece como **norma** que, “A partir de 27 de noviembre de 2003, los Estados certificarán, mediante un marco normativo apropiado, los aeródromos utilizados para operaciones internacionales de conformidad con las especificaciones contenidas en este Anexo y otras especificaciones pertinentes de la OACI”.

2.9 La misma Enmienda 4 indica, como *recomendación*, que “*Un aeródromo certificado debería tener en servicio un sistema de gestión de la seguridad*”. Asimismo, este documento establece como **norma** que, “Al 24 de noviembre de 2005, un aeródromo certificado tendrá en servicio un Sistema de Gestión de la Seguridad”.

3. El Proceso de Certificación de Aeródromos

3.1 El proceso de certificación de aeródromos tiene su origen en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, por lo menos, tomando en consideración los artículos 15, 28 y 37, como se indica a continuación.

- Artículo 15: “Exige que todos los aeródromos abiertos al uso público bajo la jurisdicción de un Estado contratante proporcionen condiciones uniformes para las aeronaves de todos los otros Estados contratantes”; y,
- Artículos 28 y 37: “Obligan a cada Estado a proporcionar en su territorio aeropuertos y otras instalaciones y servicios de navegación aérea **con arreglo a las normas y métodos recomendados (SARPS) elaborados por la OACI**”.

3.2 El Volumen I del Anexo 14 al Convenio contiene SARPS sobre diseño y explotación de aeródromos.

3.3 Es responsabilidad de cada Estado garantizar la seguridad, regularidad y eficiencia de las operaciones de aeronaves en los aeródromos bajo sus respectivas jurisdicciones. Por lo tanto, la certificación de aeropuertos debe ser aplicada a:

- Departamentos gubernamentales que explotan aeródromos estatales;
- Autoridades aeroportuarias o corporaciones de este tipo de propiedad estatal total o parcial; y,
- Aeródromos de propiedad de gobiernos provinciales, ciudades y municipalidades.

3.4 Para que el proceso de certificación de aeródromos sea exitoso, es fundamental que cuando la explotación de los aeropuertos se delegue a un explotador, los Estados deben conservar la responsabilidad de supervisión y garantice que el explotador cumpla con los SARPS de la OACI o los reglamentos nacionales aplicables.

3.5 Para la certificación de aeropuertos por parte de los Estados son fundamentales dos requisitos, tales como:

- Legislación Aeronáutica Básica por parte del Estado; y,
- Existencia de una entidad estatal apropiada que cuente con la autoridad idónea para garantizar el cumplimiento de los reglamentos. Normalmente, la entidad es la Administración de Aviación Civil (AAC).

3.6 Una exigencia que la legislación aeronáutica básica debe atender es que “la AAC, en cuanto autoridad de certificación, se cerciore de que el titular de un certificado de aeródromo, es competente para garantizar que el aeródromo, su espacio aéreo correspondiente y los procedimientos de explotación sean seguros para uso por las aeronaves”.

3.7 Los documentos básicos para la certificación de aeródromos son los anteriormente citados: Manual de Certificación de Aeródromos, Anexo 14, Volumen I y La Enmienda 4 al Anexo 14, Volumen I.

3.8 El Manual de Aeródromo es parte integrante de un aeródromo certificado. Por lo tanto, es el documento básico para que se inicie un proceso de certificación, lo cual deberá ser incluido en el formulario de solicitud prescrito por la AAC para su aprobación.

3.9 El Manual de Aeródromo debe describir, con precisión, las informaciones indicadas a continuación y demostrar que ellas están de acuerdo a los SARPS de la OACI y a los reglamentos nacionales aplicables.

- Emplazamiento;
- Instalaciones;
- Servicios;

- Equipo;
- Procedimientos operacionales;
- Organización y administración del aeródromo, incluyendo el **Sistema de Gestión de la Seguridad (SGS)**; y etc.

3.10 La Autoridad de Aviación Civil (AAC) debe cerciorarse que el aeródromo ofrezca un entorno seguro para la operación de las aeronaves a las que prestaría servicio y que el explotador del aeródromo cuente con la competencia y experiencia necesarias para operar y mantener adecuadamente el aeródromo.

3.11 Se requieren inspecciones periódicas por parte de la Administración de Aviación Civil para asegurar que los titulares de certificados de aeródromo cumplan sus obligaciones bajo los términos del certificado, con énfasis en el manual de aeródromo aceptado y aprobado. En cuanto a este aspecto, es de fundamental importancia que las AAC tengan Inspectores de Aeródromos debidamente capacitados.

3.12 La validez de un certificado de aeródromo puede ser permanente o de duración limitada, de acuerdo a las exigencias de cada Estado.

3.13 El certificado de aeródromo podrá ser suspendido en caso que el explotador no cumpla con los requisitos necesarios, siendo uno de los principales que el Sistema de Gestión de Seguridad no esté siendo implementado de forma adecuada.

3.14 Todos los aspectos abordados de forma sencilla en esta Nota de Estudio pueden y deben ser profundizados por el análisis del documento “Manual de Certificación de Aeródromos”, Doc 9774 – AN/969 de la OACI.

3.15 La Figura 01, indicada en el Apéndice A, presenta, de forma esquemática y muy sencilla, las etapas de certificación de aeródromos.

3.16 Recientemente, todos los Oficiales AGA de la OACI participaron en un seminario para entrenamiento sobre certificación de aeródromos y discusión sobre el Doc 9774, para que se pueda responder a las inquietudes de los Estados sobre el asunto, el mismo que se realizó en Montreal del 8 al 12 de abril de 2002.

3.17 Para que se despejen todas las dudas concernientes al proceso de certificación de aeródromos en las Regiones CAR/SAM se llevó a cabo un taller sobre la certificación de aeródromos en Trinidad y Tobago, del 13 al 16 de mayo del año en curso, para los Estados de habla inglesa y otro que se celebrará del 24 al 27 de septiembre de 2002, en Santiago, Chile, para los Estados de habla hispana.

4. **La Expansión del Programa Universal de Auditoria de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) Para Aeródromos**

4.1 El Programa USOAP de la OACI fue establecido para:

- Asegurar que los Estados están cumpliendo sus responsabilidades en la Vigilancia de la Seguridad Operacional;

- Asistir a los Estados para implementar los elementos críticos de Vigilancia de la Seguridad Operacional: y,
- Dar soporte a los principios y el espíritu del Convenio Internacional de Aviación Civil.

4.2 Se espera que los documentos relativos a la expansión del Programa USOAP de la OACI estarán disponibles en los próximos 18 meses.

4.3 El trabajo preparatorio para la expansión del Programa USOAP de la OACI será iniciado en 2003.

4.4 Las auditorias a los aeródromos serán iniciadas en 2004, en ciclos de 5 años. Por lo tanto, es de fundamental importancia que la Enmienda 4 al Anexo 14, Volumen I, sea puesta en práctica por los Estados lo más pronto posible.

5. Conclusiones

5.1 Se brindó una rápido histórico sobre el desarrollo del proceso de Certificación de Aeródromos de la OACI a ser implementado de acuerdo al que exige la Enmienda 4 al Anexo 14, Volumen I.

5.2 La Enmienda 4 establece como **norma** que los Estados deberán certificar todos los aeropuertos internacionales a partir de 27 de noviembre de 2003. La misma enmienda *recomienda* que “*un aeródromo certificado debería tener un Sistema de Gestión de la Seguridad*”. Esta recomendación pasa a ser norma a partir de 24 de noviembre de 2005.

5.3 Los Artículos 15, 28 y 37 del Convenio sobre la Aviación Civil Internacional funcionan como base para la implementación del programa de certificación de aeródromos.

5.4 Los Estados son responsables de garantizar la seguridad, regularidad y eficiencia de las operaciones de aeronaves bajo sus respectivas jurisdicciones, de acuerdo a los SARPS de la OACI y a sus respectivos reglamentos nacionales aplicables.

5.5 Existen dos requisitos fundamentales para que un explotador de un aeródromo pueda solicitar su certificación, siendo éstos los siguientes: el Manual de Aeródromos y la Ficha de Solicitud, prescrita por la Administración de Aviación Civil (AAC).

5.6 Los documentos básicos para la certificación de aeródromos son: el Manual de Certificación de Aeródromos, el Anexo 14, Volumen I y la Enmienda 4 al Anexo 14, Volumen I.

5.7 Las auditorias a los aeródromos, como parte de la expansión del Programa USOAP de la OACI, serán iniciadas en 2004, en ciclos de 5 años. Asimismo, los Estados deben poner en práctica las exigencias de la Enmienda 4, anteriormente citada.

6. Acción sugerida

6.1 Se invita a la reunión a analizar esta Nota de Estudio y, de considerarla pertinente, aprobar el siguiente proyecto de conclusión:

Proyecto de Conclusión 7/X - Certificación de Aeródromos

Que los Estados de la Región SAM, tomando como base lo discutido en esta NE y, en concordancia con el Manual de Certificación de Aeródromos de la OACI, Doc 9774 – AN 969, de la OACI, y documentos relacionados:

- a) Desarrollen, si no lo han hecho todavía, un programa intenso para atender las exigencias de la Enmienda 4 al Anexo 14, Volumen I, lo más pronto posible;
- b) Participen de los entrenamientos sobre Certificación de Aeródromos, de forma que su personal sea capacitado para conducir los procesos de certificación de aeródromos, el análisis de los Manuales de Aeródromos y de los Sistemas de Gestión de Seguridad;
- c) Estén preparados para las auditorias a los aeródromos que serán iniciadas en 2004; y,
- d) Implementen los Sistemas de Gestión de la Seguridad en sus aeródromos, hasta 24 de noviembre de 2005, para atender las exigencias de la Enmienda 4 al Anexo 14, Volumen I, de la OACI.

APÉNDICE A

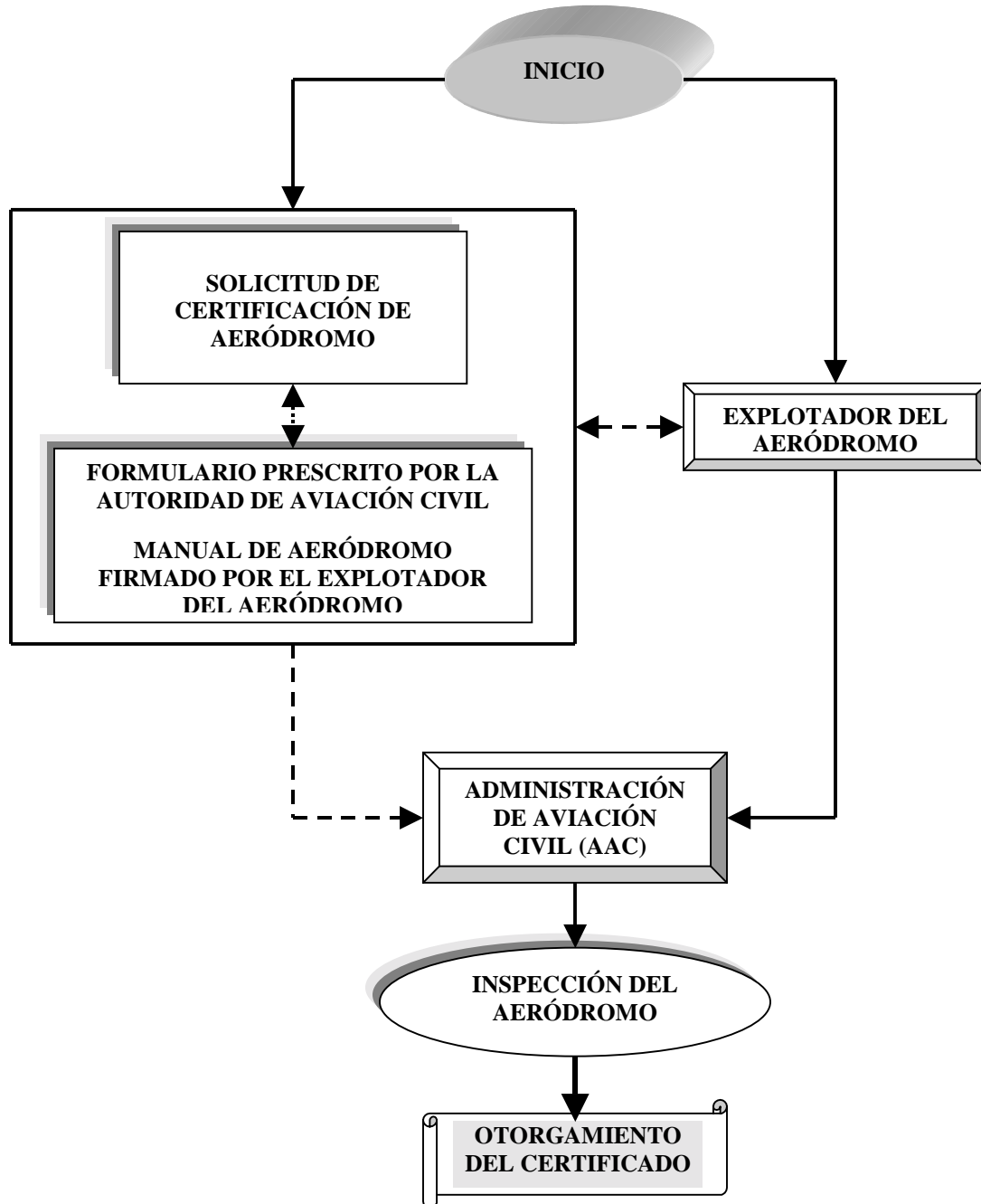


Figura 01 - Indicación Esquemática y Sencilla del Proceso de Certificación de Aeródromos