

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**SÉPTIMA REUNIÓN DE AUTORIDADES DE AVIACIÓN CIVIL DE LA REGIÓN SAM
(RAAC/7)**

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

Agenda Item 5 C: Participación de los Estados en las Actividades Regionales**ACTIVIDADES DESARROLLADAS POR BRASIL PERTINENTES AL PROCESO DE
CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS (DOC. 9774)**

(Presentado por Brasil)

RESUMEN

La autoridad aeronáutica brasileña informa las medidas para la implementación del proceso de certificación de aeródromos, en Brasil, de acuerdo con el Documento 9774, de la OACI, de noviembre 2001. v dificultades de entendimiento v aplicación de sus conceptos.

INTRODUCCIÓN

1. El Anexo 14 (*Aeródromos*), de la OACI, contiene normas y recomendaciones referentes a los aeródromos, con énfasis en los requisitos técnicos relacionados con la situación física de la pista de aterrizaje, áreas de seguridad, obstáculos, edificios, recursos y equipos.
2. Complementando el Anexo 14, el Doc. N° 9814 (*Manual de Planificación de Aeropuertos*) y Doc n° 9157 (*Manual de Proyecto de Aeropuertos*) orientan los órganos envueltos en la planificación de los aeropuertos, suministrando criterios y métodos para la correcta dimensión de los proyectos de acuerdo con la capacidad estimada y la previsión de ampliación basada en proyecciones de movimientos, cantidad de pasajeros y carga.
3. Otros aspectos relacionados con el Anexo 14 están también insertados en el Doc. N° 9137 / Manual de Servicios de Aeropuertos, que en 9 (nueve) Partes presenta recomendaciones para la implementación de sus diversos servicios.
4. Sin embargo, otras normas y recomendaciones que también deberán ser observadas en la planificación, construcción y operación de los aeródromos pueden ser encontradas en el Anexo 9 – Facilitación, en el Anexo 11 - Servicios de Tránsito Aéreo, en el Anexo 16 – Ruido Aeronáutico y Emisión de Gases de Motores de Aeronaves, en el Anexo 17 - Seguridad de la Aviación Civil Contra Actos de Interferencia Ilícita y en el Anexo 18 – Transporte Aéreo de Mercancías Peligrosas.

SÍNTESIS DEL DOCUMENTO N° 9774

5. Existen puntos importantes en el Doc. 9774 que deben ser observados con atención por las Autoridades Aeronáuticas y que permitirán una mejor identificación de las medidas a tomar por los Estados. Así, el referido documento:

- recomienda que cada Estado tenga un órgano responsable por las actividades de certificación, (*certification*), vigilancia (*surveillance*) y sanciones administrativas (*enforcement*);
- orienta a los Estados que definan en su reglamentación que categorías de aeródromos estarían sujetas al proceso de certificación previsto en el Doc. 9774, sin tratar de forma distinta las entidades públicas y privadas;
- suministra una reglamentación modelo mínima, que puede ser adoptada y complementada por los Estados Miembros;
- define el desencadenamiento del proceso de certificación en 5 etapas, en modelos semejantes al proceso de certificación de operadores aéreos;
- contiene disposiciones que establecen condiciones para el otorgamiento del certificado y su transferencia para un otro operador de aeropuertos, que aseguran la transferencia de responsabilidad;
- propone a la Autoridad de Aviación Civil que defina los certificados, las calificaciones y la experiencia mínima del personal empleado en las operaciones de los aeropuertos; y
- requiere que todos los operadores de aeródromos certificados tengan un conjunto de manuales del aeródromo, aprobados por la Autoridad de Aviación Civil, con la descripción de los aspectos físicos, las facilidades, instalaciones y servicios, además de los manuales operacionales específicos.

6. Dada la necesidad de implementar el proceso, limitando su complejidad, la OACI no consideró los requisitos contenidos en el Anexo 11 – Servicios de Tránsito Aéreo, para efecto de la emisión del certificado de operador de aeropuerto, resaltando, sin embargo, la importancia de la coordinación de los órganos certificadores envueltos en el proceso.

7. El Doc. 9774 probablemente no le dió el énfasis necesario al Anexo 17 (Seguridad de la Aviación Civil Contra Actos de Interferencia Ilícita) por haber sido elaborado antes de los atentados del 11 de septiembre de 2001, contra los Estados Unidos de América, aunque su publicación (noviembre 2001) sea posterior a aquellos acontecimientos.

8. Existe aún una falta de claridad y especificación en la asociación entre el proceso de certificación de aeródromos del Doc. 9774 y los SARP's insertados en los Anexos de la OACI más directamente relacionados con el asunto, en particular en lo referente a los Anexos 9 (Facilitación), Anexo 16 (Protección Ambiental) y Anexo 18 (Mercancías Peligrosas). Esas asociaciones permitirían a las autoridades de aviación civil comprender mejor e implementar con mayor facilidad el proceso de certificación propuesto por la OACI.

EL PROCESO DE CERTIFICACIÓN EN BRASIL

9. El Código Brasileño de Aeronáutica, de 1986, establece que ninguna aeronave podrá operar en un aeródromo sin que el mismo esté “homologado” (el término homologación en Brasil es sinónimo de certificación), con registro y catastro. El acto de registro y catastro se aplica solamente a los aeródromos privados (operados solamente en beneficio de su propietario sin el cobro de tarifas de aeropuerto), siendo este proceso de registro o catastro un trámite muy simplificado.

10. La reglamentación complementaria para homologación (certificación) de aeródromos/aeropuertos públicos es establecida por una serie de Normas del Comandante de Aeronáutica y por Instrucciones de Aviación Civil del Director General de Aviación Civil (“Director General of Civil Aviation”), que atienden a la totalidad de los requisitos contenidos del Doc. 9774.

11. Las actividades de certificación son desempeñadas por diversos órganos sectoriales del Comando de Aeronáutica, subordinados al Departamento de Aviación Civil (DAC), órgano central del Sistema de Aviación Civil Brasileño. En la estructura del DAC, cabe al Subdepartamento de Infraestructura (SIE), la coordinación de todas las actividades de certificación, supervisión, sanciones administrativas, concesiones y recaudo de tarifas.

12. Las responsabilidades del DAC/SIE incluyen verificar todos los requisitos relacionados con los aeropuertos, contenidos en todos los documentos correlacionados (Anexo 14 – Aeropuertos, Anexo 9 -

Facilitación, Anexo 16 – Ruido Aeronáutico y Emisión de Gases de Motores de Aeronaves, Anexo 17 – Seguridad de la Aviación Civil Contra Actos de Interferencia Ilícita y Anexo 18 – Transporte Aéreo de Mercancías Peligrosas y documentos complementarios), coordinando con el Departamento de Control del Espacio Aéreo (DECEA) los asuntos insertados en el Anexo 11 - Servicios de Tránsito Aéreo, relacionados con la planificación, desarrollo y operación de aeródromos.

13. En el año 2001, el Instituto de Aviación Civil fue invitado por la Oficina Central del Programa TRAINAIR a desarrollar un curso de Gerentes de Programas de Certificación de Aeropuertos, en fase inicial de planificación (FASE I TRAINAIR), y su contenido básico ya fue enviado a la OACI para aprobación.

14. Brasil se encuadra en uno de los formatos de certificación de aeródromos indicados, o sea, requiere la homologación/certificación inicial de cualquier aeródromo/aeropuerto público según procedimientos establecidos por la Autoridad Aeronáutica, realizando inspecciones con regularidad, de manera a verificar las condiciones de mantenimiento y situación inicial de la operación, así como posibles alteraciones en sus características físicas y operacionales. El DAC, a través del SIE, desarrolló un guía con las instrucciones conteniendo una lista de ítems que deben ser verificados durante las inspecciones de los aeropuertos.

EVALUACIÓN DEL PROCESO PROPUESTO EN EL DOC. 9774

15. En este momento, el DAC (SIE/IAC) está desarrollando un análisis del documento de manera a adecuar el proceso de homologación/certificación existente en Brasil a la metodología propuesta por el Manual de Certificación de la OACI, Doc. 9774.

16. Tales estudios inicialmente apuntan para la necesidad de una mejor definición del contenido de las etapas del proceso, presentadas en el Documento 9774, dado que sus conceptos no permiten el entendimiento de las fases y componentes a describir y analizar.

17. También no fue posible identificar en el referido documento un modelo o contenido mínimo necesario para la presentación del manual de operaciones de aeródromos/aeropuertos, a ser requerido de la entidad responsable por la administración del aeropuerto, no solamente en la etapa inicial del proceso de certificación, así como durante sus certificaciones periódicas y aún en caso de cambios de las características físicas u operacionales del aeropuerto.

18. Un otro factor que complica el entendimiento del proceso de certificación de aeródromos propuesto en el Documento 9774, se refiere a los múltiples modelos de reglas para la certificación de aeródromos existentes en los Estados contratantes de la OACI, dadas las diferentes características de las legislaciones y reglamentaciones nacionales y de los modelos de entidades responsables por la administración de los aeropuertos.

RECOMENDACIÓN

19. El Departamento de Aviación Civil de Brasil invita a las autoridades de Aviación Civil de los Estados de la Región SAM a continuar discutiendo y perfeccionando el referido proceso, de manera a complementar las instrucciones del Manual de Certificación de Aeródromos (Doc. 9774), para alcanzar efectivamente la padronización internacional del proceso de certificación de aeródromos y así traer beneficios para la seguridad de las operaciones de aeronaves en los aeropuertos, para la prevención de actos ilícitos contra la aviación civil, para la preservación ambiental y para el desarrollo de la infraestructura de los aeropuertos.

20. También son invitados los Estados de la Región SAM para unir esfuerzos y mantener el proceso de certificación de aeródromos, definido en el Manual de Certificación de Aeródromos (Doc. 9774), adecuado a las condiciones del transporte aéreo y de la infraestructura de los aeropuertos existente en nuestra región, así como identificar mejoras factibles de producir el máximo resultado con el mínimo costo, para elevar las condiciones de seguridad de la aviación civil.