



**Cuestión 2 del  
Orden del Día:**

**Declaración de Bogotá: Seguimiento de implantación de las prioridades de seguridad operacional**

**SEGUIMIENTO A LAS METAS CORRESPONDIENTE A LA CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS**

(Nota presentada por la Secretaria)

**RESUMEN**

Esta nota de estudio (NE) presenta las propuestas de metas y medidas para alcanzar la Certificación de Aeródromos en la Región SAM:

- Armonización del Conjunto de Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos para Aeródromos (LAR AGA) con los Reglamentos de los Estados para Aeródromos.
- Capacitación de Inspectores Regionales de Aeródromos basados en el Manual de Inspectores de Aeródromos (MIAGA).
- Certificación inicial de aeródromos basados en el PANS Aeródromos
- Propuesta del LAR 155 – Helipuertos y PANS LAR Aeródromos

**Referencias:**

- OACI Anexo 14 - Aeródromos, Vol. I - Diseño y Operaciones de Aeródromos, 6ta Edición, Julio 2013
- Tercera Reunión del Comité de Revisión de Programas y Proyectos (CRPP/3)
- Primera edición de la versión revisada del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) de la OACI (Doc. 10004, 2013)
- Sexta Reunión del Panel de Expertos de Aeródromos.

**Objetivos Estratégicos de la OACI:**

*A – Seguridad operacional  
C - Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo*

**1. Introducción**

1.1 La Certificación de Aeródromos ha sido una norma de la OACI desde el 2001 (Anexo 14, Vol. I - *Diseño y operaciones de aeródromos*), incluyendo la implementación de un Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) como requisito para la certificación.

1.2 Desde la **Declaración de Bogotá**, el número de aeropuertos internacionales certificados en la Región sudamericana que figuran en el Doc. 8733 - Plan de Navegación Aérea de las Regiones

CAR/SAM de OACI, se ha elevado a junio del 2015 a doce (12) de los ocho (8) reportados originalmente en el 2013. La meta para finales del 2016 es alcanzar 20 aeródromos internacionales debidamente certificados.

## 2. **Discusión**

### 2.1 **Retos en la Certificación de Aeródromos**

2.1.1 La certificación de aeródromos, no tiene por qué ser diferente al proceso de emisión de un certificado de aeronavegabilidad (CoA), un certificado de explotador aéreo (AOC), un certificado de personal aeronáutico (Licencia de Piloto, ATC, mecánico), una Certificación de un Centro de Instrucción, etc., en el sentido que es un requerimiento del Estado para que se pueda iniciar la oferta al público de un servicio. Sin embargo, la realidad es que la mayoría de los aeropuertos de la Región ya ofrecían sus servicios antes que se les exigiera por norma internacional la obtención de su certificación, como consecuencia, actualmente la falta de certificación de un aeródromo difícilmente influencia la decisión de los explotadores aéreos en continuar realizando sus operaciones, motivo por el cual el operador de aeródromo podría no priorizar la certificación del mismo y el Estado encuentra dificultades para exigir de forma efectiva la certificación de aeródromos, aun cuando existan beneficios para la seguridad operacional.

2.1.2 Para lograr la certificación de Aeródromos, las Autoridades de Aviación Civil de los Estados tienen como reto:

- a) La elaboración de reglamentos nacionales adecuados a la realidad del Estado, los procedimientos correspondientes y material guía de orientación para los operadores de aeródromos.
- b) Garantizar un número adecuado de recursos humanos en las diferentes áreas de la certificación de aeródromos y proveer la capacitación necesaria para el desarrollo de la función de certificación y vigilancia asignada.

2.1.3 Si bien en la región se ha ido avanzando sobre la implementación de los requerimientos del Anexo 14, aún no se ha logrado la implementación efectiva del requerimiento sobre la certificación de aeródromos, considerando que la mayoría de las infraestructuras existentes se construyeron bajo requisitos menos estrictos de los que existen actualmente en el Anexo 14, la certificación de aeródromos requerirá la adopción de alternativas que ofrezcan niveles adecuados de seguridad operacional de las actividades de la aviación civil internacional.

### 2.2 **Armonización del Conjunto LAR AGA**

2.2.1 A **corto plazo**, se ha desarrollado el conjunto de Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos de Aeródromos (LAR AGA) bajo el paraguas del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) a fin de proporcionar a los Estados una reglamentación adecuada a la realidad regional, los cuales se encuentran aprobados en su segunda edición por la Junta General del SRVSOP

- LAR 154 – Diseño de Aeródromos
- LAR 153 – Operación de Aeródromos
- LAR 139 – Certificación de Aeródromos

2.2.2 También se ha aprobado el Manual del Inspector de Aeródromos (MIAGA) en su primera edición, basado en los principios del Sistema Regional y el conjunto LAR AGA. El MIAGA es una herramienta para la orientación del trabajo y para la capacitación del Inspector Gubernamental de Aeródromos.

2.2.3 La creación de un banco regional de inspectores gubernamentales de aeródromos, que puedan realizar actividades de vigilancia con grupos multinacionales, se percibe como la mejor estrategia para garantizar una solución sostenible en el tiempo. De otra forma los costos asociados a mantener un grupo de inspectores de aeródromos que pueda atender las distintas especialidades requeridas, puede ser muy oneroso para las administraciones. Este grupo de inspectores gubernamentales de aeródromos, que formarían parte del registro de inspectores LAR AGA, serían capaces de asistir a los Estados que no cuentan con el número de inspectores capacitados necesarios para las actividades de certificación y vigilancia continua de aeródromos.

### 2.3 **Propuesta de PANS LAR AERODROMOS & LAR 155 – Helipuertos**

2.3.1 La introducción del PANS Aeródromos en Julio de este año, va permitir la implementación de la certificación inicial de aeródromos, que no estaba considerada en los SARPs existentes, permitiendo de esta manera que las Autoridades de Aviación Civil puedan implementar finalmente una vigilancia continua a Aeródromos que cuenten con una certificación inicial.

2.3.2 En tal sentido la Sexta Reunión del Panel de Expertos AGA (RPEAGA) ha propuesto una tercera enmienda al conjunto LAR AGA, que incluiría entre otros:

- a) PANS LAR Aeródromos, que introduce el concepto de certificación inicial de aeródromos con una vigilancia continua, el principio de compatibilidad y para aquellos aeropuertos existentes que tienen no conformidades con los SARPs de OACI, el PANS ofrece alternativas de cumplimiento que garantizaran la seguridad operacional.
- b) LAR 155 – Helipuertos, Uruguay ha otorgado por primera vez en la Región, la internacionalidad a un helipuerto, en tal sentido, el comité técnico del SRVSOP ha considerado conveniente proponer la aprobación de un documento de diseño y operación para helipuertos a fin de dar cumplimiento a los SARPs de OACI relacionados a helipuertos internacionales.
- c) Estrategia de armonización, para asistir a los Estados miembros en el proceso de adopción/armonización del conjunto LAR AGA, el comité técnico ha desarrollado una propuesta de estrategia específica para el área de aeródromos, para uso de los Estados si lo consideran oportunos.

2.3.3 A la aprobación de la tercera enmienda al conjunto LAR AGA por la Junta General, este se encontrará en condiciones de ser armonizado / adoptado por los Estados miembros del SRVSOP en su reglamentación nacional.

2.3.4 A **largo plazo**, la certificación de aeródromos podrá ser realizada con el conjunto LAR AGA por un equipo multinacional de inspectores y desarrollar una vigilancia del proceso de certificación. Para los Estados que no pertenecen al SRVSOP, la estrategia para la certificación de aeródromos será una asistencia directa de parte de la Oficina Regional.

## 2.4 **Declaración de Bogotá**

2.4.1 En la Declaración de Bogotá la meta propuesta para finales del 2016 es alcanzar el 20% de aeródromos certificados. Con la implementación del PANS Aeródromos y la definición de la certificación inicial, es probable que a mediano plazo el plan de certificación de aeródromos se vuelva más ambicioso, en el Apéndice A de esta nota de estudio se encuentra el Plan de Certificación de Aeródromos propuesto.

2.4.2 Adicionalmente, en el plan de acción se encuentra el establecimiento de un proceso de auditorías internas en los aeródromos por los operadores, basadas en el SMS y la vigilancia del proceso de certificación de aeródromos.

## 2.5 **Inspectores gubernamentales de aeródromos capacitados**

2.5.1 Para mitigar el efecto causado por la rotación que experimentan los inspectores de aeródromos dentro de sus respectivas Autoridades, se ha previsto la capacitación de inspectores gubernamentales de aeródromos cuyo indicador de rendimiento será el porcentaje del total de inspectores requeridos para la certificación de aeródromos (incluyendo las siete áreas de aeródromos: Pavimentos, Señalización horizontal y vertical, Iluminación y Sistemas Eléctricos, Peligro de Fauna, Obstáculos, Características Físicas y SSEI) por el número de Estados de la Región. El Plan de acción incluye capacitación con el conjunto LAR AGA y MIAGA, técnicas de auditoría y OJT.

## 3. **Acción sugerida**

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar conocimiento de la información presentada en esta nota de estudio; y
- b) analizar y comentar sobre:
  - ✓ la propuesta de plan de certificación de aeródromos;
  - ✓ la propuesta de tercera enmienda al conjunto LAR AGA, que incluiría entre otros el PANS LAR AGA y LAR 155 – Helipuertos; y
  - ✓ la propuesta de estrategia de armonización del conjunto LAR AGA en su tercera enmienda con los reglamentos nacionales de los Estados miembros del SRVSOP.

-----

## APENDICE A

### Plan de Certificación de Aeródromos

ESTADO	No. AERÓDROMOS (Doc. 8733, Vol. II, FASID, Tabla AOP 1)	CERTIFICACION DE AERODROMOS			AUTORIDAD RESPONSABLE
		Certificados	Corto Plazo 2016	Mediano y Largo Plazo 2019 – 2022 <sup>4</sup>	
Argentina	16		1	15	ANAC
Bolivia	4 <sup>1</sup>	3		1	DGAC
Brasil	28	4	4	20	ANAC
Chile	8		1	7	DGAC
Colombia	11		3	8	AEROCIVIL
Guyana	2	2			CAA
Guyana Francesa	1			1	CAA
Ecuador	4	2		2	DGAC
Panamá	6 <sup>2</sup>			6	DGAC
Paraguay	2		1	1	DINAC
Perú	8	1	1	6	DGAC
Surinam	2		1	1	CAA
Uruguay	2		1	1	DINACIA
Venezuela	7 <sup>3</sup>		1	6	INAC
<b>TOTAL</b>	<b>101</b>	<b>12</b>	<b>14</b>	<b>75</b>	

<sup>1</sup> SLTJ a ser eliminado del CAR/SAM ANP a solicitud de la DGAC en la próxima enmienda del CAR/SAM ANP.

<sup>2</sup> Aeronáutica Civil ha solicitado la eliminación de MPCH e inclusión de MPSM en la próxima enmienda del CAR/SAM ANP.

<sup>3</sup> El INAC Venezuela ha solicitado la inclusión de SVBM, SVPR, SVSO Y SVCS en la próxima enmienda del CAR/SAM ANP.

<sup>4</sup> Certificación Inicial de Aeródromos como se encuentra descrito en el PANS Aeródromos.