



**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 el estatus actual de la meta correspondiente a la certificación de aeródromos, los retos encontrados y las medidas propuestas para alcanzar la Certificación de Aeródromos en la Región SAM:

- Armonización/Adopción 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
- Revisión del Proyecto SAM F1 de GREPECAS, alineado con los objetivos de Certificación de Aeródromos en la región.

**Referencias:**

- OACI Anexo 14 - Aeródromos, Vol. I - Diseño y Operaciones de Aeródromos, 6ta Edición, Julio 2013
- Cuarta Reunión del Comité de Revisión de Programas y Proyectos (CRPP/4)
- Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) de la OACI (Doc. 10004, 2014-2016)
- Séptima 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 julio del 2016 a veintiuno (21) de los ocho (8) reportados originalmente en el 2013. Es importante resaltar, que cuando se estableció la meta de alcanzar 20% de aeródromos certificados, el número de aeródromos internacionales que figuraban en el Doc. 8733 era 100, cuando actualmente esa cifra se ha incrementado a 105. La meta establecida para finales del 2016 es de alcanzar el 20% aeródromos internacionales debidamente certificados (21 aeródromos a números de 2016), por ello, con los números reportados, a julio de 2016 se ha cumplido con la meta establecida, en su mayor parte gracias a los procesos de certificación de aeródromos en el Brasil.

## 2. **Discusión**

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

2.1.1 La certificación de aeródromos no ha sido una tarea fácil para los Estados. Si bien la Región 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.

2.1.2 Con la incorporación del PANS Aeródromos y la última enmienda (13) del Anexo 14, que entre sus modificaciones incluye la reducción de márgenes de separación en calles de rodaje y la incorporación de previsiones para drenajes a cielo abierto en franjas de pista, se prevé que los aeródromos puedan ser certificados con planes de medidas correctivas y convenidas las medidas de mitigación correspondientes, tal y como indica el PANS Aeródromos. Cabe destacar que en una reciente encuesta realizada a los Estados, a la pregunta *¿Cuáles considera usted han sido los principales obstáculos para lograr la certificación?*, la mayoría de respuestas (18%) atribuían a problemas con las características físicas existentes.

2.1.3 Por otro lado, la realidad y uno de los retos más importantes detectados en la consulta a los Estados, es que la mayoría de los operadores de aeropuertos de la Región no priorizan la certificación entre sus actividades. Esto debido a que 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. Esto se evidencia cuando el 16% de las respuestas de los Estados a la pregunta *¿Cuáles considera usted han sido los principales obstáculos para lograr la certificación?*, indican que es *“Falta de personal técnico en el Operador”* y un 10% se relaciona a la *“Falta de interés del Operador”*. Un resumen de la encuesta a los Estados se presenta en el Apéndice A al final de esta Nota de Estudio.

### 2.2 **Estatus actual del aporte de los Estados a las metas de Certificación de Aeródromos.**

2.2.1 En la última reunión del Comité de Revisión de Programas y Proyectos del GREPECAS (CRPP/4), los Estados hicieron énfasis en que la meta regional de alcanzar a 20% de aeródromos internacionales certificados era muy amplia y no indicaba el peso específico que cada Estado contribuía a esta meta. Esto se evidencia en la medida de que un Estado con varios aeródromos internacionales pudiera, de tomar las medidas necesarias, por sí solo alcanzar la meta regional, mientras otros Estados pudiesen simplemente no tomar ninguna medida y aun así la meta se alcanzaría.

2.2.2 Por esto, se ha realizado un análisis para mostrar cómo los Estados han contribuido con la meta de certificación, y el peso de su contribución a la meta regional. Un detalle de este análisis se presenta en el Apéndice B de esta Nota de Estudio.

2.2.3 En resumen el análisis muestra que un solo Estado contribuye con un 12.4% de lo alcanzado al momento (21%), mientras el 8.6% restante se distribuye en solo otros 4 Estados. Por ello, existen oportunidades de que el resto de Estados/Territorios (9) que al momento no contribuyen a la meta de certificación, inicien estableciendo una estrategia para lograr contribuir con los objetivos.

2.2.4 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.
- c) Establecer una estrategia de certificación aeroportuaria, que incluya una mayor y mejor relación con sus Operadores Aeroportuarios, con miras en lograr el cumplimiento de los objetivos que redundan en la seguridad operacional.

### 2.3 **Estrategia regional de certificación de aeródromos.**

2.3.1 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 tercera edición por la Junta General del SRVSOP.

2.3.2 También se ha aprobado el Manual del Inspector de Aeródromos (MIAGA), el cual está en proceso de revisión de su segunda edición, basado en los principios del Sistema Regional, el conjunto LAR AGA y las preguntas del protocolo CMA de USOAP. El MIAGA es una herramienta para la orientación del trabajo y para la capacitación del Inspector Gubernamental de Aeródromos. Además de otras documentaciones de ayuda como el Manual de Procedimientos AGA del LAR139 (PANS), y Circulares de Asesoramiento en temas varios relacionados al proceso.

2.3.3 Es importante considerar que los Estados identifican los Reglamentos Latinoamericanos de Aviación, como una necesidad que les permitirá afrontar las exigencias de la OACI y otras organizaciones multinacionales en materia de aviación civil. La creación de un ambiente armonizado, genera una serie de beneficios y economías de escala, ya que permite una mejor gestión de los recursos, tanto para efectos de entrenamiento, acceso a profesionales capacitados en la normativa, experiencia, documentación, entre otros. Es por ello que los Estados miembros del SRVSOP están en pleno proceso de armonización/adopción de las LAR en sus regulaciones, lo que traerá el beneficio de facilitar los procesos de certificación aeroportuaria, en la medida que los Estados cuenten con una reglamentación común.

2.3.4 En el **mediano plazo**, 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. El Plan de acción incluye capacitación con el conjunto LAR AGA y MIAGA, técnicas de auditoria y OJT.

2.3.5 A **largo plazo**, la certificación de aeródromos podrá ser apoyada 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, en línea con el Proyecto F1 de GREPECAS.

2.3.6 Estas tres iniciativas se suman a otras acciones a ser evaluadas para reestructurar el Proyecto AGA SAM F1 de GREPECAS sobre Certificación de Aeródromos, el cual considera algunas acciones para incentivar un mayor avance en el proceso de certificación, como lo son:

- a) Identificar personal AGA en los Estados como puntos focales para liderar los esfuerzos de certificación en cada Estado, en coordinación con la Oficina Regional;
- b) aplicar la estrategia de armonización/adopción del conjunto LAR AGA en los Estados;
- c) realización de actividades de instrucción y divulgación del proceso tanto para las autoridades como para los operadores aeroportuarios;
- d) asignación de tareas relativas a certificación a cada punto focal de Estado, para su reporte a GREPECAS y posterior publicación de estatus

### 3. **Acción sugerida**

3.1 Se invita a la Reunión a:

- e) tomar conocimiento de la información presentada en esta nota de estudio; y
- f) analizar y comentar sobre:
  - ✓ la propuesta de estrategia de certificación de aeródromos;

- - - FIN - - -

## APENDICE A

Resumen de encuesta de Certificación de Aeródromos  
Aplicada entre 16 de junio al 14 de julio de 2016

País	Contestó encuesta
Argentina	NO
Bolivia	SÍ
Brasil	SÍ
Chile	SÍ
Colombia	SÍ
Ecuador	SÍ
French Guiana	SÍ
Guyana	NO
Panamá	SÍ
Paraguay	SÍ
Perú	SÍ
Suriname	SÍ
Uruguay	SÍ
Venezuela	SÍ

*¿Cuáles considera usted han sido los principales obstáculos para lograr la certificación?*

	No. De respuestas del total
Problemas de características físicas y obstáculos	18%
Falta de personal técnico en el Operador	16%
Falta SMS o SMS incompleto	14%
Falta de documentos del operador	12%
Falta de interés del operador	10%
Falta de estudios aeronáuticos	6%
Falta de medidas de obligar al Operador (multas/restricciones)	6%
Falta de personal técnico en la AAC	6%
Falta de regulación actualizada	6%
Falta de legislación o exigencia legal al operador de certificarse	2%
Otros	4%

APENDICE B

Análisis de encuesta de Certificación de Aeródromos  
Aplicada entre 16 de junio al 14 de julio de 2016

Relación de aeródromos certificados al 14 de julio de 2016

País	No. de Aeródromos según CAR/SAM ANP Vol. II.	Peso en el porcentaje regional	Aeródromos Certificados 2013	Aeródromos Certificados 2016	Contribución a la meta de la Declaración
Argentina <sup>1</sup>	16	15.2%	0	0	0.0%
Bolivia <sup>2</sup>	3	2.9%	3	3	2.9%
Brasil	29	27.6%	1	<b>13</b>	12.4%
Chile	8	7.6%	0	0	0.0%
Colombia	11	10.5%	0	0	0.0%
Ecuador	4	3.8%	1	<b>2</b>	1.9%
French Guiana	1	1.0%	0	0	0.0%
Guyana <sup>1</sup>	2	1.9%	2	2	1.9%
Panamá	6	5.7%	0	0	0.0%
Paraguay	2	1.9%	0	0	0.0%
Perú <sup>2</sup>	8	7.6%	1	1	1.0%
Suriname	2	1.9%	0	0	0.0%
Uruguay	2	1.9%	0	0	0.0%
Venezuela	11	10.5%	0	0	0.0%
<b>Total</b>	<b>105</b>	<b>100%</b>	<b>8</b>	<b>21</b>	<b>20.0%</b>

<sup>1</sup> Ni Argentina ni Guyana contestaron la encuesta, por lo que se usan datos anteriores (AN&FS2) en la casilla de Aeródromos certificados.

<sup>2</sup> Bolivia y Perú han indicado la necesidad de establecer un proceso de re-certificación bajo la nueva reglamentación.

Gráfico comparativo de Aeródromos certificados 2013-2016

