



**Cuestión 5A del
Orden del Día:**

Efectividad de los planes

**ESTRATEGIA PARA IMPULSO FINAL DE LA CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS EN LA
REGIÓN SAM**

(Nota presentada por la Secretaria)

RESUMEN

En esta nota de estudio se presenta un panorama de la situación actual de la certificación de aeródromos en la Región SAM, identificando avances, desafíos y oportunidades. Se propone una estrategia para alcanzar el 80% de aeródromos certificados para fines de 2026 y el 100% para 2027, alineada con los objetivos del SAMSP y la Declaración de Santiago de la RAAC/17. Se invita a las autoridades de aviación civil, industria, asociaciones internacionales y otras partes interesadas a colaborar en la implementación de esta estrategia, compartiendo dificultades específicas, ideas para actividades de asistencia/desarrollo de capacidad y manifestando interés en apoyar actividades concretas.

Referencias:

- Anexo 14 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Volumen I - Diseño y operaciones de aeródromos
- Doc 9774 - Manual de Certificación de Aeródromos
- Objetivos estratégicos del SRVSOP
- Objetivos 2 y 6 del SAMSP 2023-2025
- Declaración de Santiago de la RAAC/17

**Objetivos Estratégicos
de la OACI:**

*Safety
Air Navigation Capacity and Efficiency*

1. Introducción

1.1 La certificación de aeródromos es un elemento clave para garantizar la seguridad operacional de la aviación civil. Como estándar establecido en el Anexo 14 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, es una prioridad para los Estados y está directamente relacionada con los objetivos del Plan de Seguridad Operacional de la Región SAM (SAMSP).

1.2 En la RAAC/13 realizada en 2013, se estableció un primer compromiso concreto de certificación de aeródromos en la Región, con la inclusión en la Declaración de Bogotá de la meta de certificar, hasta 2016, 20% de los aeródromos internacionales (desde un 8% certificado en 2013).

1.3 Los objetivos de seguridad operacional de la Región SAM establecidos en el SAMSP 2023-2025, respaldados por los objetivos establecidos en el GASP (Documento 10004 de la OACI) son:

1. fortalecer la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados;
2. implementar el SSP/SMS de manera eficaz;
3. lograr la reducción continua de los riesgos de seguridad operacional;
4. aumentar la colaboración a nivel regional;
5. ampliar la utilización de los programas de la industria; y
6. asegurar los servicios de navegación aérea y la infraestructura aeroportuaria apropiados para apoyar unas operaciones seguras.

1.4 Alineado al objetivo 6, fue establecida la meta 6.1 de mantener una tendencia creciente de Estados con una infraestructura de navegación aérea y aeroportuaria que cumpla las normas pertinentes de la OACI.

1.5 Desde 2012, la Oficina SAM, por medio del SRVSOP ha brindado un constante apoyo a los Estados-miembros del Sistema para impulsar la certificación de sus aeródromos internacionales. Estas acciones han incluido el desarrollo de reglamentos modelo (LAR AGA), material guía (circulares de asesoramiento y manuales), actividades de capacitación para inspectores de las AAC y asistencias directas en procesos de certificación.

1.6 Otros medios de asistencia y seguimiento también son utilizados por la OACI, por medio del CDI y Oficina SAM, para apoyar los Estados SAM no miembros del SRVSOP.

1.7 Con esfuerzo de las AAC de los Estados, y con las varias formas de apoyo brindado por la OACI y por el SRVSOP, la meta de 20% en 2016 fue cumplida, y luego de eso la gran mayoría de los Estados han avanzado en sus programas de certificación, logrando llegar a un 60% de aeródromos internacionales certificados a la fecha.

1.8 Sin embargo, se propone avanzar en un nuevo compromiso con objetivo de que la certificación alcance por lo menos todos los aeródromos internacionales de todos los Estados SAM en los próximos años.

2. **Discusión**

2.1 Situación actual y avances

2.1.1 En la tabla del **Apéndice** a esta NE se presenta la situación actual de la certificación de aeródromos internacionales¹ en los Estados SAM al final de enero de 2025.

2.1.2 Gracias a los esfuerzos de los Estados, la Región ha logrado avances significativos en la última década. De tener solo un 8% de aeródromos internacionales certificados en 2013, se ha alcanzado un 60% a enero de 2025.

2.1.3 Ese avance fue posible a partir del compromiso de los Estados para la actividad de certificación de aeródromos, reflejado en las siguientes acciones, entre otras, que fueron implementadas desde 2013 por la mayoría de los Estados:

¹ Se consideran aeródromos internacionales aquellos declarados por los Estados en el Plan Regional de Navegación Aérea (CARSAM RANP)

- a) Cambio de leyes y/o reglamentos para considerar la obligación de certificación, como mínimo, de los aeródromos internacionales.
- b) Ajustes en la organización de las Oficinas o Departamentos AGA para asignar personal/equipo para las actividades de certificación de aeródromo; y
- c) Capacitación del personal técnico de AGA para la certificación de aeródromos, alineado con los reglamentos nacionales y material guía correspondiente de los Estados.

2.2 **Dificultades identificadas**

2.2.1 A pesar de los avances, aún queda camino por recorrer para lograr la meta de tener todos los aeródromos internacionales certificados.

2.2.2 Algunos de los Estados SAM enfrentan diversas dificultades que han retrasado la culminación de la certificación de 100% de sus aeródromos. Por medio de las asistencias brindadas por la Oficina SAM y por el SRVSOP, se identificaron los siguientes tipos de dificultades para avanzar o iniciar el programa de certificación en los Estados:

- a) Falta de personal técnico calificado en las AAC y los aeródromos, o rotación de personal técnico con consecuente pérdida de capacidad por disminución del personal de AGA o por brecha de capacitación de los nuevos inspectores.
- b) Procedimientos burocráticos y prolongados, que se sobreponen o dificultan la realización de los procedimientos y análisis técnicos.
- c) Resistencia al cambio en distintos niveles organizacionales.
- d) Aspectos de la gobernanza de las áreas AGA de las AAC y de los operadores de aeródromos, que no priorizan suficientemente la certificación y, por ende, la asignación de recursos, especialmente humanos (tiempo de dedicación), para llevar adelante los procesos.
- e) Aspectos culturales del personal técnico y directivo de AGA y su familiarización con el proceso, que hace creer que la certificación es más compleja que realmente es, y eventualmente imponen barreras innecesarias al proceso, principalmente cuando enfrentan retos específicos en algunos aeródromos.
- f) Brecha de conocimiento para lidiar con los incumplimientos identificados durante el proceso de certificación y tratarlos adecuadamente, en especial la realización o análisis de evaluaciones de seguridad operacional que respalden solicitudes de exención, tanto por parte de la AAC como de los operadores de aeródromos.
- g) Desvinculación entre los procesos de otorga de la operación/administración de los aeródromos a entidades privadas, con las obligaciones establecidas en los reglamentos, en especial la certificación.

2.3 **Percepción sobre el programa de asistencia del SRVSOP**

2.3.1 Una encuesta realizada en 2024 entre personal de las AAC de los Estados-miembros del SRVSOP reveló algunos aspectos sobre la percepción del programa de asistencia del Sistema Regional para la certificación de aeródromos:

- a) Los Estados con experiencia reciente en el programa mostraron mayor familiaridad y valoración de su potencial;
- b) Se identificaron oportunidades de mejora en la comunicación de los beneficios y procedimientos del programa;
- c) Se consideró un punto clave que la asistencia proveída esté adaptada a las regulaciones y contexto de cada Estado;

- d) Existe un alto interés en seguir participando y colaborando para fortalecer el programa.

2.4 **Meta y estrategia propuesta 2025-2027**

2.4.1 Considerando que ya se pasaron más de 10 años desde la Declaración de Bogotá, y que hubo significativo avance en la capacidad de los Estados en llevar adelante la certificación de aeródromos, se considera que la región SAM podría asumir un compromiso regional más ambicioso y acorde con el nivel de madurez en estos procesos, estableciendo alcanzar un 85% de aeródromos certificados hasta fines de 2026, y 100% hasta fines de 2027.

2.4.2 **Para alcanzar esas metas, se propone la siguiente estrategia:**

- a) Compromiso de los Estados para avanzar y concluir sus programas de certificación, teniendo ese proceso como una de las prioridades en sus respectivos SSP y gestionando para que la certificación y la corrección de eventuales deficiencias en la infraestructura estén explícitamente consideradas en procesos de transferencia de la operación de aeródromos a entidades privadas (nuevos contratos o renovación de la concesión/administración).
- b) Mantener y reforzar el programa de asistencia por medio del SRVSOP u otros mecanismos, buscando fuentes adicionales de financiamiento dado que ya no se cuenta con presupuesto del SRVSOP para nuevas asistencias del tipo, a partir de 2025.
- c) Desarrollar eventos de capacitación y difusión, dirigido tanto al personal de las AAC como de los aeródromos, para fortalecer sus capacidades técnicas y sensibilizar sobre la importancia de la certificación.
- d) Mejorar la comunicación sobre los beneficios tangibles e intangibles de la certificación.
- e) Fomentar espacios de intercambio de experiencias y buenas prácticas entre los Estados SAM, para que aquellos más avanzados puedan apoyar y motivar a los que están iniciando el proceso.

2.4.3 Para el año 2025, la Oficina SAM, por medio de su Programa Regular y del SRVSOP, está programando las siguientes acciones vinculadas con la implementación de la certificación de aeródromos:

- f) SRVSOP - Continuación de la asistencia de certificación del Aeropuerto Internacional Silvio Pettirossi, Asunción, Paraguay, iniciada en octubre de 2024;
- g) SRVSOP - Taller de evaluación de Seguridad Operacional en aeródromos – NASO/NESO;
- h) SRVSOP – Curso de aplicación de los LAR AGA – GSI AGA 2
- i) Programa Regular - Asistencia para certificación del Aeropuerto ZANDERY/Johan Adolf Pengel, Paramaribo/Suriname, todavía dependiendo de disponibilidad de recursos y concordancia del Estado.

2.5 **Invitación a colaborar**

2.5.1 Se invita a las autoridades de aviación civil, industria, asociaciones internacionales y demás partes interesadas a ser socios activos en la implementación de esta estrategia.

- a) Compartiendo las dificultades que han enfrentado o estén enfrentando en sus programas de certificación, o necesidades específicas identificadas.
- b) Aportando ideas sobre tipos de apoyo y actividades concretas que podrían impulsarse desde sus organizaciones o en conjunto con otras partes interesadas.

- c) Manifestando disponibilidad, interés y compromiso en apoyar la realización de actividades específicas de la estrategia, ya sea con recursos financieros, tecnológicos y/o humanos.

3. **Acción sugerida**

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota de la información presentada
- b) Manifestar los Estados SAM, las Autoridades de otros Estados y las entidades de la industria con relación a los puntos mencionados en el párrafo 2.5 de esta Nota de Estudio
- c) Establecer compromiso de certificar 100% de los aeródromos internacionales hasta fines de 2027, logrando por lo menos un 85% en fines de 2026.
- d) Apoyar la estrategia propuesta para impulsar la certificación de aeródromos en la Región SAM;
- e) Instar a los Estados, aeródromos, organizaciones internacionales y otras partes interesadas a colaborar activamente en la implementación de esta estrategia;
- f) Encomendar a la Oficina Regional SAM de la OACI la coordinación de las acciones de seguimiento y la presentación de avances en la próxima RAAC.

- FIN -

APENDICE

Situación de la certificación de aeródromos internacionales en los Estados SAM al enero/2025

Estado	Aeródromos internacionales (Tabla AOP) (1)	Representatividad en la Región SAM (%) (2)	Aeródromos internacionales Certificados (Ene/2024)	% certificados a la fecha (3)	Contribución para para total SAM (%) (4)
Argentina	16	15%	5	31%	8%
Bolivia	3	3%	3	100%	5%
Brasil	29	28%	23	79%	37%
Chile	8	8%	5	63%	8%
Colombia	11	11%	6	55%	10%
Ecuador	4	4%	2	50%	3%
French Guiana	1	1%	1	100%	2%
Guyana	2	2%	2	100%	3%
Panamá	6	6%	1	17%	2%
Paraguay	2	2%	0	0%	0%
Perú	8	8%	8	100%	13%
Suriname	1	1%	0	0%	0%
Uruguay	2	2%	2	100%	3%
Venezuela	11	11%	4	27%	6%
TOTAL	104	100%	62	60%	100%

(1) Tabla AOP del Plan Regional de Navegación Aérea CARSAM

(2) Cuánto representa, en porcentaje, el número de aeródromos internacionales del Estado, con relación al total de aeródromos internacionales de la Región SAM

(3) El porcentaje de los aeródromos internacionales de un Estado (o de la Región SAM, en la última fila) que se encontraban certificados hasta fines de enero de 2025.

(4) Cuánto ha contribuido el Estado para la situación actual de certificación en la Región SAM, considerando la relación, en porcentaje, del número de aeródromos certificados del Estado con el total de aeródromos internacionales certificados de la Región.