



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 30: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Técnica

NORMAS MUNDIALES RELACIONADAS CON EL DISEÑO, LA CERTIFICACIÓN Y LAS OPERACIONES DE HIDROAERÓDROMOS

(Nota presentada por Indonesia y Canadá)

RESUMEN

Hace tiempo que los Estados reconocen la importancia de desarrollar bases para hidroaviones (hidroaeródromos), dado que los hidroaviones podrían muy bien ser el mejor medio de transporte para los Estados aislados geográficamente y los hidroaeródromos podrían proporcionar acceso para recreación y evacuación en casos de emergencia. No existen disposiciones mundiales de la OACI relacionadas específicamente con el diseño, la certificación y las operaciones de hidroaeródromos para operaciones de hidroaviones. Se requieren disposiciones adicionales para mejorar aún más la seguridad operacional y promover un sector de aviación civil robusto que fomente y respalde el progreso social y económico, por ejemplo, mediante el turismo responsable, que es uno de los principales impulsores económicos para los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) y otros Estados que dependen en gran medida de las operaciones de los hidroaeródromos. La OACI puede contribuir aún más a la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible y sus 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) elaborando disposiciones de la OACI relacionadas con el diseño, la certificación y la operación de hidroaeródromos.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- a) examinar el proyecto de resolución de la Asamblea que se adjunta;
- b) solicitar al Consejo que examine las normas y métodos recomendados (SARPS) existentes relacionados con los aeródromos; y
- c) elaborar SARPS específicos para tratar los requisitos de diseño, certificación, gestión, seguridad operacional y notificación para las operaciones de hidroaeródromos.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos de Seguridad operacional y de Capacidad y eficiencia de la navegación aérea.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades mencionadas en la presente nota se llevarán a cabo con los recursos disponibles en el presupuesto del programa regular 2020-2022.

<i>Referencias:</i>	Anexo 14 — <i>Aeródromos</i> Doc 9774, <i>Manual de certificación de aeródromos</i> Doc 9981, <i>Procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) — Aeródromos</i> Asia Pacific Regional Guidance On Requirements For The Design And Operations Of Water Aerodromes For Seaplane Operations [Orientaciones regionales de Asia/Pacífico para el diseño y las operaciones de hidroaeródromos para operaciones de hidroaviones] Doc 9735, <i>Manual sobre la observación continua del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional</i>
---------------------	---

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El transporte aéreo es un facilitador esencial de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible y sus 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). El logro de los objetivos depende de los avances en materia de movilidad, incluido el transporte aéreo seguro, protegido, eficiente, económicamente sostenible y responsable respecto al medio ambiente.

1.2 La iniciativa de la OACI *Ningún país se queda atrás* (NCLB) concentra los esfuerzos de la OACI y los Estados miembros para apoyar a los países en la implementación de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI. El objetivo principal de esta labor consiste en ayudar a garantizar que la implementación de los SARPS sea armonizada a nivel mundial para que todos los Estados tengan acceso a los importantes beneficios socioeconómicos que reporta un transporte aéreo seguro y fiable.

1.3 Como parte de la iniciativa NCLB, la OACI tiene particular interés en apoyar a los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) en el logro de los ODS alentando actividades que fortalezcan sus respectivos sectores de aviación civil. Una red robusta de aviación civil puede fomentar y respaldar el progreso social y económico mediante el turismo responsable, por ejemplo, que es uno de los principales impulsores económicos de los PEID.

1.4 Actualmente, el Departamento de Asuntos Económicos y Sociales (DAES) de las Naciones Unidas identifica 57 PEID. La mejora de la infraestructura, la gestión y las operaciones de la aviación resulta esencial para conectar las islas y contribuir a que los viajes aéreos sean más seguros y eficientes y faciliten el desarrollo económico.

1.5 A nivel mundial, se están utilizando hidroaviones con mayor frecuencia para apoyar a las islas con aeronaves más grandes que ofrecen servicios regulares. La República de Indonesia, que posee más de 17 000 islas, es el país insular más grande del mundo. La mayor parte de los viajes entre islas prácticamente no es factible sino por vía aérea. En el Canadá, la cantidad de vuelos comerciales que se originan en hidroaeródromos ha aumentado considerablemente desde 1999. El Canadá cuenta con 326 hidroaeródromos registrados y más de 2 000 no registrados. Hay más de 150 explotadores comerciales de hidroaviones de flotadores que operan 450 aeronaves matriculadas. En el Canadá viajan unos 500 000 pasajeros por año en vuelos regulares de hidroaviones, cifras que ponen de relieve la necesidad de contar con requisitos específicos para los hidroaeródromos.

1.6 La OACI no ha elaborado normas mundiales relacionadas con el diseño, la certificación y las operaciones de hidroaeródromos para operaciones de hidroaviones. Dada la magnitud de las operaciones de hidroaeródromos en todo el mundo, numerosos países identificaron la creciente necesidad mundial de contar con reglamentos y procedimientos normalizados para certificar los hidroaeródromos para operaciones de hidroaviones.

1.7 Indonesia y el Canadá proponen que la OACI elabore disposiciones mundiales relacionadas con hidroaeródromos que brinden orientación para los requisitos de certificación, operaciones, gestión, seguridad operacional y notificación. También se propone que las disposiciones establezcan requisitos específicos para los hidroaeródromos, similares a los de los aeródromos terrestres y los helipuertos, para garantizar la seguridad de pasajeros y explotadores.

2. ANÁLISIS

2.1 En el Anexo 14 — *Aeródromos* de la OACI no se hace diferencia entre la tierra y el agua como superficies en las que operan las aeronaves. Solo se define aeródromo como área de tierra o de agua. Cabe tener en cuenta que las operaciones de los aviones en el agua difieren significativamente de las que tienen lugar en tierra y que es posible que los criterios utilizados para la certificación de aeródromos terrestres no sean apropiados para la certificación de hidroaeródromos. Además de estar sujeto a la legislación aeronáutica, un hidroavión en contacto con el agua está sujeto a reglamentos marítimos, incluidos el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes y los estatutos locales.

2.2 Un criterio fundamental de certificación requiere que el titular del certificado de aeródromo establezca y mantenga un sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) apropiado, que sea el mismo para los aeródromos terrestres y los hidroaeródromos.

2.3 Hace tiempo que los Estados reconocen la importancia de desarrollar hidroaeródromos, dado que los hidroaviones podrían ser el mejor medio de transporte en los casos de aislamiento geográfico y los hidroaeródromos podrían proporcionar acceso para recreación y evacuación en casos de emergencia.

2.4 Ante la falta de disposiciones mundiales de la OACI relacionadas específicamente con los hidroaeródromos, en 2015 el Grupo regional Asia/Pacífico de planificación y ejecución de la navegación aérea (APANPIRG/24) tomó la iniciativa y creó un grupo pequeño de trabajo sobre hidroaeródromos, compuesto por expertos de Estados Unidos, Indonesia, Maldivas, Nueva Zelanda y Sri Lanka, con el fin de elaborar un modelo de reglamento para hidroaeródromos que sirviera de documento de referencia en la región Asia/Pacífico.

2.5 Ese documento regional proporciona orientaciones para ayudar a los explotadores a planificar, diseñar y construir hidroaeródromos e instalaciones conexas. Si bien el material de orientación regional se basa en los criterios existentes para aeródromos terrestres, se reconocen y tratan en él los distintos riesgos operacionales y de seguridad operacional al volar hacia y desde el agua.

2.6 Varios Estados elaboraron sus propios reglamentos para hidroaeródromos para usar como documentos de referencia, por ejemplo, la labor que lleva a cabo actualmente el Canadá en iniciativas de reglamentación. Cabe señalar que no hay disposiciones mundiales de la OACI relacionadas con hidroaeródromos disponibles para los Estados que puedan servir de base para el diseño, la certificación y la operación de hidroaeródromos. Ninguno de estos esfuerzos individuales está coordinado ni se adhiere a una norma aceptada mundialmente.

2.7 Las preguntas de protocolo (PQ) del enfoque de observación continua (CMA) del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) son la herramienta principal para evaluar el nivel de implementación efectiva (EI) de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional de un Estado determinado. Se basan en los SARPS y procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) de la OACI, documentos de la OACI, otros textos de orientación y tienen en cuenta los elementos críticos.

2.8 Se alienta a los Estados a que efectúen una autoevaluación como herramienta importante para prepararse para una actividad del CMA del USOAP. Sin embargo, dado que no existen disposiciones mundiales de la OACI relacionadas con los hidroaeródromos, no hay PQ relacionadas con la certificación y operación de hidroaeródromos y ayudas terrestres en las operaciones acuáticas. Por lo tanto, los Estados no disponen de ninguna indicación con respecto a la adhesión mundial a las operaciones de

hidroaeródromos. Esto repercute considerablemente en los pequeños Estados insulares en desarrollo y otros Estados que dependen en gran medida de las operaciones de hidroaeródromos.

3. CONCLUSIÓN

3.1 En apoyo de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible y sus 17 ODS y como parte de la iniciativa NCLB de la OACI, la Organización tiene la obligación de apoyar a los PEID y otros Estados en la consecución de los ODS fortaleciendo sus sectores de aviación civil.

3.2 Esto puede lograrse en parte mediante la elaboración y promulgación de disposiciones mundiales relacionadas específicamente con el diseño, la certificación y las operaciones de hidroaeródromos para operaciones de hidroaviones. Esta medida mejorará aún más la seguridad operacional y promoverá un sector de aviación civil robusto que fomente y respalde el progreso social y económico para los PEID y otros Estados que dependen en gran medida de los hidroaeródromos.

APÉNDICE

PROYECTO DE RESOLUCIÓN PARA SU ADOPCIÓN EN EL 40º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA

<p>A40-xx: Contribución de la aviación a la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible</p>

Considerando que la iniciativa *Ningún país se queda atrás* (NCLB) tiene por objeto ayudar a los Estados en la implementación efectiva de las normas y métodos recomendados (SARPS), planes, políticas y programas de la OACI y atender las preocupaciones significativas de seguridad operacional y seguridad de la aviación para garantizar que todos los Estados tengan acceso a los importantes beneficios socioeconómicos que reporta el transporte aéreo;

Considerando que la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó *Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible* que incluye un conjunto de 17 objetivos universales y transformadores respaldados por 169 metas que equilibran las dimensiones económica, social y ambiental del desarrollo sostenible;

Reconociendo que Asambleas anteriores encargaron a los Secretarios Generales que consideraran las necesidades y características especiales de los países menos adelantados (PMA), los países en desarrollo sin litoral (PDSL) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID), identificados en el marco de las Naciones Unidas, en la coordinación, priorización, facilitación e implementación de programas de asistencia destinados a mejorar los sistemas de transporte aéreo de esos países;

Reconociendo la necesidad de apoyar a los Estados con disposiciones mundiales relacionadas con zonas a las que solo se puede acceder con operaciones de hidroaviones a fin de mejorar la seguridad operacional y promover un sector de aviación civil robusto que fomente y respalde el progreso social y económico, por ejemplo, mediante el turismo responsable, que es un impulsor económico principal;

Considerando la necesidad de promulgar disposiciones mundiales relacionadas específicamente con el diseño, la certificación y las operaciones de hidroaeródromos para operaciones de hidroaviones a fin de satisfacer la necesidad de un transporte aéreo seguro, regular, eficiente y económico de todos los Estados miembros;

La Asamblea:

Pide al Consejo que, dentro del presupuesto actual asignado y con carácter prioritario, examine los SARPS existentes relacionados con los aeródromos e incorpore normas y métodos recomendados específicos en los Anexos pertinentes del Convenio para tratar los requisitos de diseño, certificación, gestión, seguridad operacional y notificación para las operaciones de hidroaeródromos.