



ASAMBLEA — 36º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 30: Otros asuntos de seguridad operacional

**INFORME SOBRE LA IMPLANTACIÓN
DE LOS REQUISITOS PARA LA CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS
DEL ANEXO 14, VOLUMEN I**

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN

De conformidad con la Resolución A35-14, en esta nota figura un informe a la Asamblea sobre los resultados de un estudio realizado por la Secretaría para evaluar el nivel de implantación de la certificación de aeródromos a escala mundial, comprendidos los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS), según las disposiciones del Anexo 14, Volumen I. En los Planes regionales de navegación aérea se enumeran 1 280 aeródromos internacionales.

Se ha promulgado reglamentación para la certificación de aeródromos en 67 de los 87 Estados contratantes que respondieron a la encuesta, donde de un total de 680 aeródromos internacionales de los Estados que respondieron, se han certificado 401 aeródromos. Se han implantado SMS en 45 Estados y 258 aeródromos de dichos Estados que respondieron. Los resultados iniciales de las auditorías del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), efectuadas con un enfoque sistémico global, indican asimismo que el nivel de implantación de la certificación de aeródromos, incluidos los SMS, es bajo.

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

- a) tomar nota del bajo nivel de implantación de la certificación de aeródromos, incluidos los SMS, entre los Estados;
- b) instar firmemente a los Estados a llevar a cabo la certificación de aeródromos, como cuestión prioritaria (Resolución A35-14, Apéndice Q, Cláusula dispositiva 3); y
- c) garantizar que, en sus aeródromos, se introduzcan sistemas de gestión de la seguridad operacional (Resolución A35-14, Apéndice Q, Cláusula dispositiva 4).

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Se prevé que esta nota de estudio, que está relacionada con los Objetivos estratégicos A y D, permita que los Estados tomen mayor conciencia de la necesidad de la certificación de aeródromos y de los SMS, y fomente una mayor aplicación de estos requisitos.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se requieren recursos adicionales, ya que la actividad presentada puede incorporarse sin exceder las asignaciones de recursos del actual presupuesto.

<i>Referencias:</i>	Anexo 14, Volumen I <i>Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM)</i> (Doc 9859) <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 8 de octubre de 2004)</i> (Doc 9848) <i>Manual de certificación de aeródromos</i> (Doc 9774) <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i> (Doc 7300)
---------------------	--

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La propiedad, explotación y gestión de aeropuertos han experimentado una transición, al pasar de ser entidades de propiedad estatal a sociedades con autonomía financiera y, en muchos casos, empresas totalmente privatizadas, en aras de la eficiencia y la incorporación de nueva tecnología. Además, la privatización libera a los Estados de la carga que representan las fuertes inversiones de capital que a menudo suponen las obras aeroportuarias, y facilita el desarrollo de los aspectos no aeronáuticos de la actividad aeroportuaria. Los programas de privatización de aeropuertos en el mundo han seguido avanzando aceleradamente.

1.2 La obligación de garantizar la seguridad operacional de los aeródromos que el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Doc 7300) impone a los Estados permanece, no obstante, inalterada. En este contexto, se destaca la importancia de los requisitos del Anexo 14 — *Aeródromos*, Volumen I — *Diseño y operaciones de aeródromos*, para la certificación de aeródromos por parte de los Estados.

2. ANTECEDENTES

2.1 Disposiciones del Anexo 14, Volumen I

2.1.1 En el Anexo 14, Volumen I, se especifica que los Estados certifiquen los aeródromos de uso público de acuerdo con las especificaciones de dicho Anexo, otros Anexos pertinentes de la OACI y la reglamentación nacional. Asimismo, a partir del 27 de noviembre de 2003, deben certificarse los aeródromos utilizados para operaciones internacionales. Como parte del proceso de certificación, el aeródromo certificado deberá tener en servicio un sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS).

2.1.2 Con efecto a partir del 23 de noviembre de 2006, el requisito de gestión de seguridad operacional del Anexo 14, Volumen I, se armonizó con los del Anexo 6 — *Operación de aeronaves* y del Anexo 11 — *Servicios de tránsito aéreo*. En la nueva sección 1.5 del Anexo 14, Volumen I, se requiere que los Estados establezcan un programa de seguridad operacional y un nivel aceptable de seguridad operacional; además, se requiere que los explotadores de aeródromos implanten un SMS en los aeródromos certificados que defina claramente las líneas de responsabilidad sobre seguridad operacional.

2.1.3 A fin de asistir a los Estados en el cumplimiento de los requisitos de certificación de aeródromos y de SMS, se organizaron 11 seminarios prácticos en todas las regiones de la OACI, con la ayuda de los Estados. Su objetivo fue divulgar información sobre los requisitos para la certificación de aeródromos y destacar las iniciativas de la OACI en materia de seguridad operacional, brindar aclaraciones sobre los textos de orientación que figuran en el *Manual de certificación de aeródromos* (Doc 9774) y compartir las experiencias de los Estados en la implantación de la certificación de aeródromos.

2.2 Resolución del 35º período de sesiones de la Asamblea

2.2.1 El 35º período de sesiones de la Asamblea de la OACI adoptó el Apéndice Q de la Resolución A35-14, en el que se reconoce que, si bien existe una tendencia creciente hacia la explotación de aeródromos por entidades autónomas, la obligación de los Estados de asegurar el suministro de instalaciones y servicios de aeródromos seguros permanece inalterable [*Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 8 de octubre de 2004)* (Doc 9848)]. En ese Apéndice, la Asamblea resolvió que los Estados certificarán los aeródromos y que deberían asegurar que se adopten SMS en sus aeródromos.

2.3 Estado de implantación de la certificación de aeródromos

2.3.1 Los Programas de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP), establecidos en las regiones Asia y el Pacífico (APAC), revelaron que la implantación de la certificación de aeródromos y de SMS en algunos Estados de las regiones APAC era baja.

2.3.2 La 43ª Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil de las regiones APAC (Bali, Indonesia, 4-8 de diciembre de 2006) instó firmemente a los Estados de las regiones APAC a asignar alta prioridad y recursos adecuados a la aplicación de los requisitos de certificación de aeródromos y SMS en los aeródromos y a fomentar la cooperación y colaboración regional al respecto.

2.3.3 En vista de lo expuesto, y conforme al Apéndice Q de la Resolución A35-14, en agosto de 2006 se realizó, por intermedio de las oficinas regionales, un estudio que abarcaba a todos los Estados para evaluar el nivel de implantación de la certificación de aeródromos a escala mundial, incluidos los SMS. Los resultados del estudio figuran en el Apéndice de esta nota.

3. CONSTATAACIONES Y CONCLUSIONES

3.1 Se ha promulgado reglamentación para la certificación de aeródromos en 67 de los 87 Estados contratantes que respondieron a la encuesta, donde de un total de 680 aeródromos internacionales de los Estados que respondieron, 401 han sido certificados. Un total de 45 Estados y 258 aeródromos de los Estados que respondieron han implantado SMS. Sin embargo, cabe señalar que los resultados de la encuesta representan la situación únicamente en el 46% de los Estados contratantes.

3.2 Como se indica en los párrafos 2.3.1 y 2.3.2 de esta nota, por lo menos en una región, el nivel de implantación tanto de la certificación de aeródromos como de SMS como parte del proceso de certificación, no ha sido satisfactorio. Además, los informes de los diversos grupos regionales de planificación han destacado la falta de progreso en la aplicación de las disposiciones sobre certificación de aeródromos. Asimismo, el bajo nivel de implantación se ha visto corroborado por los resultados iniciales del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), el cual se realizó con un enfoque sistémico global.

3.3 En vista de lo antedicho, cabe concluir que debe reforzarse el nivel de implantación de la certificación de aeródromos en los Estados. En consecuencia, se requiere con urgencia que los Estados redoblen sus esfuerzos para realizar la certificación de los aeródromos y velar por que se adopten sistemas de gestión de la seguridad operacional en sus aeródromos.

APÉNDICE

RESULTADOS DEL ESTUDIO DE LA OACI SOBRE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

1. Introducción

1.1 Los proyectos COSCAP llevados a cabo en las regiones Asia y Pacífico (APAC) indicaban que no se había alcanzado aún un grado satisfactorio de implantación de los requisitos de certificación de aeródromos. Por ese motivo, se realizó en 2006 una encuesta sobre el grado de cumplimiento de los requisitos del Anexo 14, Volumen I en todas las regiones de la OACI.

1.2 Se obtuvieron respuestas de 87 Estados, lo que representa el 46% del total de 190 Estados contratantes de la OACI. En los Estados que respondieron a la encuesta existen 680 aeródromos internacionales, lo que constituye el 53% del total de 1 280 aeródromos internacionales en todo el mundo enumerados en los seis Planes regionales de navegación aérea publicados por la OACI.

2. Marco normativo de los Estados — Certificación de aeródromos

2.1 Fueron 84 los Estados que confirmaron la existencia de legislación aeronáutica básica en la que se prevé el establecimiento de una administración de aviación civil (AAC), como requisito previo para iniciar el proceso de certificación de aeródromos.

2.2 Respecto a la disponibilidad de reglamentación para la certificación de aeródromos en los Estados, 67 (77%) de los Estados consultados habían preparado y aprobado reglamentación de certificación de aeródromos (para más detalles, véase el párrafo 2.3 de la presente nota). En 14 Estados, se había preparado reglamentación y se esperaba completar las distintas etapas de aprobación, en tanto que en otros seis Estados no se había preparado aún reglamentación de certificación de aeródromos.

2.3 En la Región Oriente Medio (MID), nueve Estados (de 19) indicaron que habían promulgado reglamentación de certificación de aeródromos, seguidos por las regiones Sudamérica (SAM) (seis Estados de 13); Europa y Atlántico septentrional (EUR/NAT) (20 Estados de 54); Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC) (ocho Estados de 21); APAC (11 Estados de 36) y África y Océano Índico (AFI) (13 Estados de 47) (*véase la Figura 1*).

2.4 En respuesta a una pregunta sobre la disponibilidad de reglamentación apropiada de gestión de la seguridad operacional de aeródromos, 45 (52%) de los Estados que respondieron indicaron que habían preparado y aprobado dicha reglamentación (para más detalles, véase el párrafo 2.5). En 12 Estados se había preparado reglamentación de gestión de seguridad operacional pero todavía no se había aprobado; otros 30 Estados no habían elaborado la reglamentación.

2.5 Ocho Estados de la Región MID habían promulgado la reglamentación apropiada de gestión de la seguridad operacional, seguidos por 17 Estados de las regiones EUR/NAT, ocho Estados de las regiones APAC, siete Estados de las regiones AFI, dos Estados de la Región SAM y tres Estados de las regiones NACC (*véase la Figura 1*).

2.6 Ha habido diversas solicitudes, en particular de Estados de las regiones MID, AFI y NACC, de mayor asistencia de la OACI en la elaboración de orientación técnica para la certificación y explotación de aeródromos. Muchos Estados en las regiones AFI informaron experimentar dificultades con los aspectos jurídicos de la implantación. Además, si bien algunos Estados han establecido el requisito de certificación de aeródromos en distintos niveles de su sistema legislativo/reglamentario, aún no existe un proceso formal de certificación. Diversas administraciones de aviación civil citaron un nivel inadecuado de autonomía, de estructura y conocimientos especializados como causas para la falta de avance. Algunos Estados se encuentran asimismo en proceso de transformar sus estructuras para convertirlas en entes autónomos.

3. **Certificación de aeródromos y sistemas de gestión de la seguridad operacional en los aeródromos internacionales**

3.1 El desglose de los 1 280 aeródromos internacionales enumerados en los seis Planes regionales de navegación aérea publicados por la OACI es el siguiente: EUR/NAT (611), NACC (189), APAC (183), AFI (131), SAM (99) y MID (67).

3.2 Las respuestas recibidas indican que obtuvieron certificación 401 de los 680 aeródromos internacionales (59%) de los Estados que respondieron, con el siguiente desglose por región: EUR/NAT (219), NACC (74), APAC (60), AFI (20), MID (16) y SAM (12) (*véase la Figura 2*).

3.3 Con respecto a la implantación de sistemas de gestión de la seguridad operacional en los aeródromos internacionales certificados, habían cumplido con el requisito 258 de los 680 aeródromos internacionales (38%) de los Estados que respondieron. Las regiones EUR/NAT informaron que 193 aeropuertos internacionales habían implantado SMS. A estas regiones siguieron los de las regiones APAC (30), AFI (14), MID (10), NACC (7) y SAM (4) (*véase la Figura 2*).

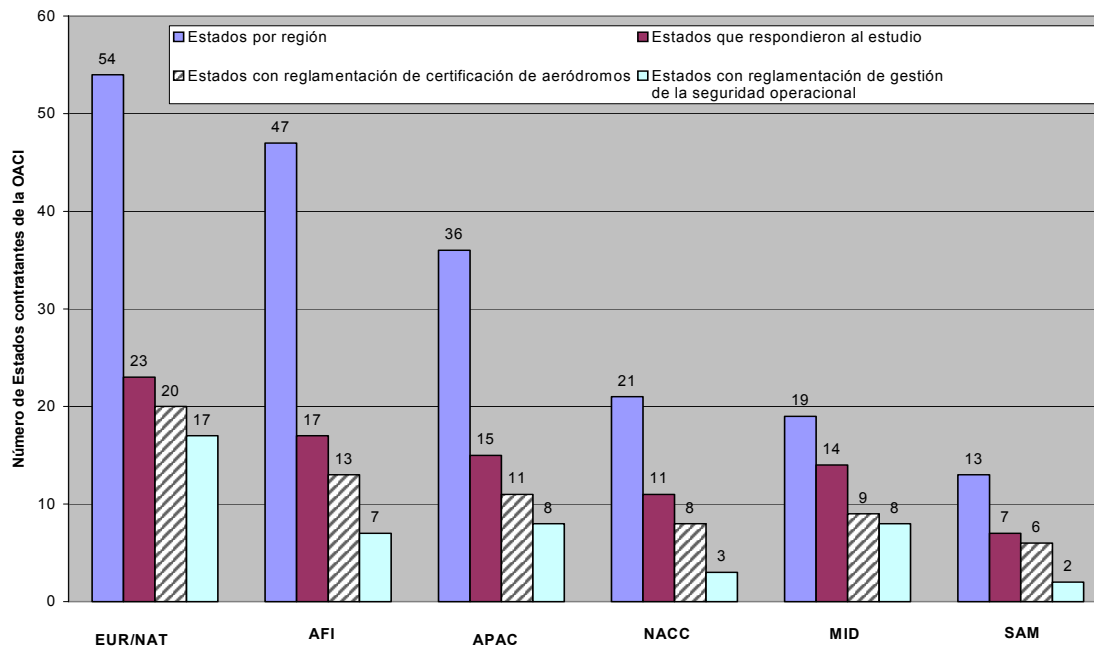


Figura 1. Promulgación por parte de los Estados de reglamentación para la certificación y gestión de la seguridad operacional en los aeródromos

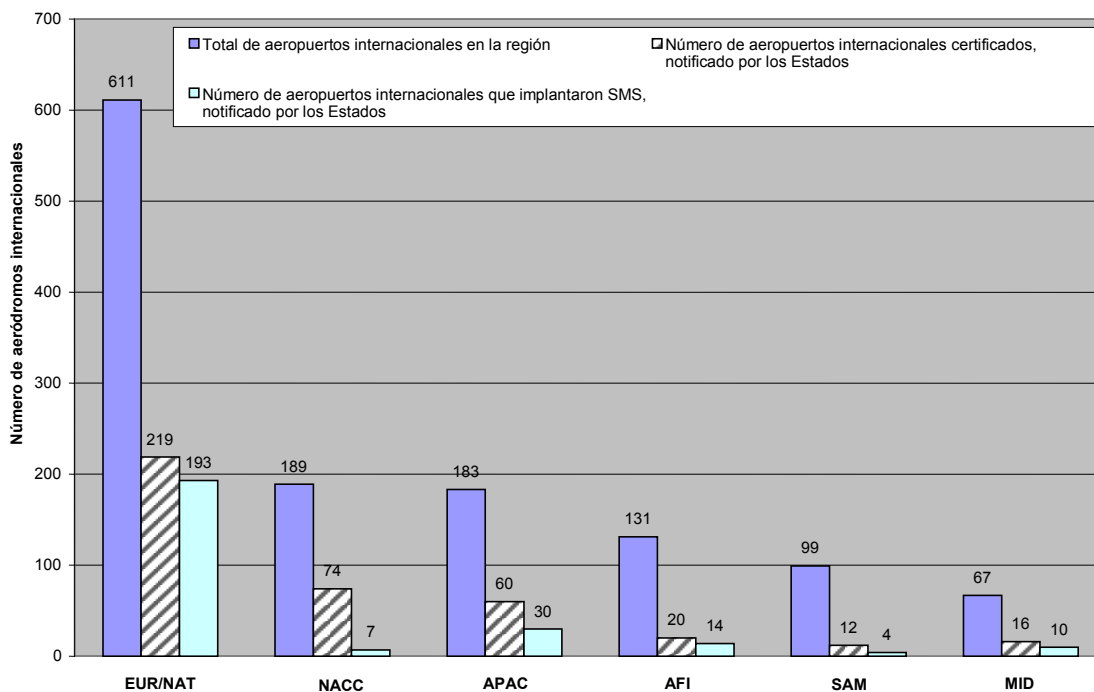


Figura 2. Implantación de certificación de aeródromos y sistema de gestión de la seguridad operacional en aeródromos internacionales