

Información pública (no clasificado)



Programas de Seguridad del Explotador de Aeronaves y Procedimientos de Escala Suplementarios

Este texto de orientación asiste en la elaboración y el procesamiento de los programas de seguridad del explotador de aeronaves y de los procedimientos de escala suplementarios

NOTA: Este texto de orientación fue elaborado por el Grupo de Trabajo sobre Textos de Orientación (WGGM) y aprobado por el Grupo Experto en Seguridad de la Aviación en su trigésima tercera reunión (mayo de 2022), que recomendó que estuviera disponible tan pronto como fuera posible. Está incluido en la 13ª edición del *Manual de Seguridad de la Aviación* de la OACI (Doc 8973 - De distribución limitada), cuya publicación está prevista en noviembre de 2022.

Publicado bajo la responsabilidad del Secretario General

Septiembre de 2022

Organización de Aviación Civil Internacional

EXPLOTADORES DE AERONAVES¹

1.1 Generalidades

1.1.1 Los explotadores de aeronaves tienen la responsabilidad, con respecto al público viajero y a su personal, de llevar a cabo operaciones seguras. Esta obligación incluye la realización de verificaciones e inspecciones de las aeronaves; la protección de las aeronaves, las áreas de mantenimiento de aeronaves y otras zonas restringidas, así como la aplicación de medidas de seguridad para las operaciones de tránsito, el equipaje, la carga, el correo y el aprovisionamiento de a bordo. Por consiguiente, los explotadores de aeronaves comerciales deberían elaborar procedimientos de seguridad que cumplan las disposiciones del Anexo 17 y del NCASP.

1.1.2 A fin de cumplir las obligaciones en materia de seguridad de la aviación que impone el Anexo 17, el NCASP y reglamentos conexos, los explotadores de aeronaves comerciales deberían:

- a) establecer, implementar y mantener un Programa de Seguridad del Explotador de Aeronaves (AOSP) que cumpla con los requisitos del NCASP del Estado del Explotador;
- b) establecer por escrito, aplicar y mantener actualizados procedimientos de escala suplementarios (SSP), anexos al AOSP, que cumplan con cualquier requisito de los NCASP de otros Estados donde se realicen operaciones que no estén previstas en el AOSP;
- c) incluir, según lo considere necesario el explotador, elementos adicionales en su AOSP que se apliquen específicamente a las operaciones y políticas del explotador (por ejemplo, requisitos exigidos por el sistema de gestión de la seguridad de la aviación del explotador - SeMS). Estos elementos adicionales, que no son exigidos por los Estados, podrían incluirse en el cuerpo principal del AOSP o como apéndice;
- d) nombrar a un/a ejecutiva/o responsable de la seguridad de nivel superior (o con acceso directo al más alto nivel de la administración de la organización) para encargarse de la dirección de seguridad. Este nombramiento es esencial para el desarrollo, la implementación efectiva y la responsabilidad general de la aplicación del AOSP;
- e) establecer y mantener un plan de contingencia, teniendo en cuenta que los planes de contingencia deberían ser compatibles con el plan de contingencia nacional y el de aeropuerto;
- f) establecer, aplicar y mantener un programa de instrucción sobre seguridad: el desarrollo y la aplicación de este programa debe llevarse a cabo de acuerdo con el NCASP del Estado, y debe reflejar las normas, políticas y procedimientos contenidos en el NCASP;
- g) establecer, aplicar y mantener un programa de control de calidad: la elaboración y aplicación de este programa debería llevarse a cabo en armonía con el NCASP del Estado y el AOSP. La aplicación de las funciones de control de calidad, que incluyen auditorías, inspecciones, pruebas y estudios, es esencial para asegurar el mantenimiento y la sostenibilidad de medidas de seguridad de la aviación eficaces en las operaciones de transporte aéreo comercial; y

¹ Esta sección está destinada a asistir tanto a Estados como a explotadores de aeronaves en la comprensión de sus respectivas responsabilidades, sin obviar que los explotadores de aeronaves deberán, en última instancia, cumplir con la legislación de su Estado de origen.

- h) establecer, aplicar y mantener un proceso eficaz de evaluación de riesgos para abordar de forma proactiva las amenazas y los riesgos existentes y emergentes. El proceso de evaluación de riesgos debe demostrar que el explotador de aeronaves revisa e identifica regularmente las amenazas a sus operaciones, la eficacia de los controles existentes e identifica las áreas que pueden mejorarse. El explotador de aeronaves debe mantener un registro de riesgos respecto de las medidas de mitigación contenidas en el AOSP.

1.1.3 Como mínimo, los explotadores de aeronaves deberían abordar los siguientes asuntos relacionados con la seguridad:

- a) organización del explotador de aeronaves y designación de un/a ejecutiva/o responsable de la seguridad;
- b) requisitos para las verificaciones de seguridad y el registro de áreas específicas y compartimientos accesibles del interior y exterior de las aeronaves;
- c) prevención del acceso no autorizado a las aeronaves;
- d) cotejo de los pasajeros y pasajeras con el equipaje;
- e) la aplicación de medidas de control y/o protección del equipaje de bodega, la carga, el correo y los artículos para servicios en vuelo;
- f) seguridad de los artículos para comodidad y entretenimiento y suministros de restauración, así como de las operaciones de limpieza y mantenimiento de las aeronaves en tierra;
- g) procedimientos para la tripulación y el resto del personal sobre cómo actuar en caso de amenazas e incidentes, incluido el descubrimiento de un presunto artefacto explosivo improvisado a bordo;
- h) sesiones de información para la tripulación respecto a la presencia de oficiales de custodia armados y oficiales de seguridad de a bordo;
- i) medidas de seguridad adicionales para situaciones especiales o más amenazadoras;
- j) proceso de emisión y gestión de tarjetas de identidad de la tripulación² cuando corresponda, que incluya una verificación de antecedentes obligatoria;
- k) contratación e instrucción (tanto inicial como recurrente) del personal de seguridad y agentes de despacho;
- l) la verificación periódica de la aplicación de las medidas de seguridad asignada a proveedores de servicios externos para garantizar el cumplimiento con el programa de seguridad del explotador; y
- m) notificación de incidentes.

1.1.4 Además de los requisitos incluidos en el Anexo 17, el Anexo 6 prescribe que:

- a) los explotadores de aeronaves establecerán y mantendrán un programa de instrucción para preparar a la tripulación para actuar de manera que se minimicen las consecuencias de un acto de interferencia ilícita;

² Pueden aplicarse las disposiciones relativas a las tarjetas de identidad de la tripulación previstas en el Anexo 9 - *Facilitación* de la OACI.

- b) los pilotos al mando presentarán sin demora informes sobre los actos de interferencia ilícita;
- c) se dispondrá de una lista de verificación de a bordo en la que se detallen los procedimientos para la inspección de seguridad de la aeronave, que incluya la detección de armas, explosivos u otros artefactos peligrosos ocultos en la aeronave, así como el curso de acción apropiado en caso de que se encuentre una bomba o un objeto sospechoso; y
- d) la puerta del compartimiento de la tripulación de vuelo en las aeronaves de pasajeros deberá poder cerrarse por dentro del compartimiento.

1.2 Programa de seguridad de los explotadores de aeronaves

1.2.1 A fin de poner en práctica los reglamentos aplicables y los requisitos del NCASP del Estado del explotador, se debería establecer, aplicar y mantener un programa de seguridad del explotador de aeronaves (AOSP) por escrito. Los explotadores de aeronaves deberían elaborar sus propios requisitos, procedimientos e instrucciones, y asegurarse de que sus programas de seguridad y manuales de operaciones sean compatibles con las leyes y reglamentos del Estado del explotador o el Estado de matrícula de la aeronave, o ambos.

1.2.2 Además del AOSP exigido por el Estado del explotador, los explotadores de aeronaves deberían elaborar SSP que contengan todo requisito aplicable del NCASP de otros Estados desde los que se realicen operaciones. Los SSP podrían anexarse como apéndices del AOSP o constituir documentos independientes que se aplicarían mientras duren las operaciones en esos Estados.

1.2.3 Los Estados con los que se realicen operaciones deberían compartir con los explotadores de aeronaves que operen en su territorio, antes del inicio de las operaciones, las partes pertinentes de su NCASP y/o la información u orientaciones necesarias para que dichos explotadores puedan cumplir con los requisitos nacionales. También deberían compartir, de manera práctica y oportuna, cualquier información pertinente que pueda afectar a las evaluaciones de riesgo relativas a las operaciones de los explotadores de aeronaves.

1.2.4 El Estado del explotador es responsable de garantizar que el AOSP cumpla con los requisitos de su NCASP. Para ello, se sugiere que los Estados, en el marco de su legislación y/o política nacional, consideren si es necesario aprobar oficialmente los AOSP y/o someterlos a procesos adecuados de revisión o verificación que sigan los procedimientos establecidos para ese fin. El Estado del explotador debería asegurarse de que los explotadores de aeronaves estén al tanto de su política y de los procesos aplicables.

1.2.5 El Estado del explotador debería establecer un medio para confirmar su aprobación, revisión o verificación del AOSP y otorgar dicho reconocimiento³ al explotador de aeronaves.

1.2.6 Los SSP deberían adaptarse a cada aeropuerto/escala en que se realicen operaciones y presentarse a la autoridad competente del Estado en el que se encuentre dicho aeropuerto/estación cuando esta lo solicite. La autoridad competente del Estado en el que se llevan a cabo las operaciones debe estar facultada para exigir a los explotadores de aeronaves extranjeros que establezcan, apliquen y mantengan por escrito SSP que cumplan con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil de dicho Estado.

1.2.7 Los Estados podrían decidir aprobar, revisar o verificar formalmente los SSP, y deberían proporcionar dicho reconocimiento al explotador de aeronaves³ una vez completado el proceso.

³ Los Estados deberían considerar la posibilidad de incluir en dicho reconocimiento la siguiente información: gerente responsable del explotador de aeronaves, número de referencia del AOSP (o SSP) presentado, fecha en que el explotador aprobó el AOSP, validez (si corresponde), funcionaria/o responsable del Estado del explotador (AOSP) o de las operaciones (SSP), escala y Estado (SSP), referencia del NCASP utilizado para el cumplimiento y confirmación de que se cumplen los requisitos nacionales.

1.2.8 Los explotadores aéreos deberían compartir su AOSP con los Estados en los que realizan operaciones cuando estos lo soliciten, de conformidad con los requisitos pertinentes relativos a la distribución de información sensible sobre seguridad de la aviación. Dado que los AOSP y los SSP pueden contener información sensible sobre seguridad de la aviación, se debe tener cautela al compartirlos con diversos Estados o entidades. Como pueden aplicarse restricciones a la hora de compartir dichos documentos, el explotador aéreo sigue estando obligado a proteger dicha información de cualquier divulgación no autorizada.

1.2.9 El AOSP, que normalmente estará redactado en el idioma del Estado del explotador, también debería proporcionarse en inglés para cualquier tramitación internacional, como la obtención de su reconocimiento por parte de Estados distintos del Estado del explotador, así como para las auditorías e inspecciones de seguridad de la aviación. Los SSP normalmente estarán redactados en los idiomas del Estado del explotador y del Estado en el que se realicen operaciones. Los SSP también pueden estar disponibles en inglés para trámites internacionales.

1.2.10 Los Estados pueden desarrollar programas modelo para que los explotadores de aeronaves los utilicen como su AOSP y/o SSP. Estos modelos pueden ayudar a reducir la burocracia del proceso de aprobación de documentos y contribuir a la transparencia de las medidas de seguridad de la aviación aceptadas por los Estados. Por ello, deberían poder modificarse mediante aportaciones y adaptaciones.

1.2.11 En lugar de solicitar SSP, los Estados en los que se realicen operaciones (que no sean el Estado del explotador) pueden pedir una constancia del reconocimiento de que el AOSP del explotador de aeronaves ha sido aprobado, revisado o verificado por el Estado del explotador, solicitándola directamente a dicho Estado o por intermedio del explotador de aeronaves.

1.3 Directores de seguridad de la aviación de los explotadores de aeronaves

1.3.1 Los explotadores de aeronaves deberían designar directores de seguridad de la aviación con antecedentes profesionales en seguridad y conocimientos de las operaciones de transporte aéreo comercial, y con la autoridad suficiente para aplicar y hacer cumplir plenamente el AOSP.

1.3.2 Las y los directores de seguridad de la aviación deberían ser designados por la administración superior de los explotadores de aeronaves y deberían estar en comunicación directa o depender directamente de quienes ocupen los cargos de director/a general de la empresa, director/a general de operaciones y personal superior de operaciones.

1.3.3 Las y los directores de seguridad deberían ser responsables, entre otras cosas, de:

- a) desarrollar y mantener actualizada la política general de seguridad del explotador de aeronaves para que la apruebe la administración superior;
- b) elaborar y promulgar normas y prácticas de seguridad para toda la empresa;
- c) realizar evaluaciones de amenazas y riesgos de seguridad y gestión para todas las operaciones basándose en la información disponible, incluida la información recopilada directamente por el explotador, y en información adecuada sobre amenazas y riesgos que reciba de las autoridades pertinentes del Estado del explotador, de los demás Estados en los que opera, así como de otros explotadores de aeronaves y proveedores de servicios de seguridad de la aviación pertinentes;
- d) elaborar o modificar el AOSP y su SSP para corregir deficiencias, cuando sea necesario, y cumplir con la legislación y reglamentación nacional de los Estados en los que el explotador de aeronaves realiza operaciones de vuelo;
- e) asegurarse de que el AOSP y el SSP estén al día y hayan sido respaldados por la/el ejecutiva/o responsable y sometido a la autoridad competente para su verificación y aprobación;

- f) asegurarse de que el AOSP y el SSP mantengan su efectividad por medio de evaluaciones e inspecciones periódicas y fomentando los procesos de auditoría interna de seguridad de la aviación, es decir, mediante la aplicación de funciones internas de control de calidad;
- g) establecer y mantener relaciones eficaces con todas las autoridades y partes interesadas pertinentes a fin de contribuir al desarrollo de los sistemas de seguridad de la industria y cumplir los requisitos legales, teniendo en cuenta las responsabilidades de otras autoridades competentes que ejercen funciones de seguridad;
- h) mantener relaciones efectivas con otros departamentos del explotador de aeronaves, especialmente con la administración superior, a fin de facilitar la aplicación de medidas de seguridad eficaces en toda la empresa;
- i) asesorar sobre todos los sistemas de seguridad usados por el explotador de aeronaves y administrarlos y asesorar a la administración superior sobre todos los aspectos de seguridad;
- j) promover la conciencia, cultura y vigilancia de la seguridad de la aviación;
- k) asegurar una respuesta eficaz del explotador de aeronaves frente a cualquier amenaza o incidente de seguridad;
- l) iniciar medidas de seguridad especiales durante los períodos de aumento de riesgos y para las rutas y los vuelos críticos (p.ej., en zonas de conflicto);
- m) mantenerse al corriente de la legislación y los reglamentos de seguridad de la aviación aplicables en los Estados en los que presta servicios el explotador de aeronaves;
- n) mantener un registro de todas las armas no autorizadas o artefactos que se sospeche son explosivos detectados en las aeronaves del explotador o en los bienes usados por el explotador de aeronaves; y
- o) notificar a la autoridad competente de todos los sucesos de seguridad reales o presuntos (que pueden incluir incidentes de seguridad o actos de interferencia ilícita) en las operaciones de aeronaves. Encontrará más información sobre la notificación de sucesos e incidentes de seguridad en la siguiente dirección web: <https://www.icao.int/Security/SFP/Pages/Incident-Reporting-Guidance-and-Taxonomy.aspx>.

1.3.4 Las y los directores de seguridad deberían contar con personal técnico y no técnico adecuado y otros recursos en la oficina principal, las oficinas regionales y los aeropuertos para la implementación efectiva de las medidas de seguridad en todas las áreas de actividad.