



NOTA DE ESTUDIO

DECIMOTERCERA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, Canadá, 9 al 19 de octubre de 2018

COMITÉ B

**Cuestión 7 del
orden del día:**

7.1:

Riesgos de seguridad operacional

Facilitación de la toma de decisiones basada en datos para apoyar la información de inteligencia sobre seguridad operacional como respaldo a la gestión de riesgos de seguridad operacional

SEGURIDAD OPERACIONAL EN LOS AERÓDROMOS

(Presentada por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI))

RESUMEN

Esta nota presenta la visión del Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) relativa a las notas de estudio relacionadas con la gestión de los riesgos de seguridad operacional, y la información de inteligencia sobre la seguridad operacional en apoyo al GASP. Aborda las propuestas específicas de aeropuertos y la implementación de mejoras operacionales basadas en los objetivos estratégicos de la OACI.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a:

- a) tomar nota de las propuestas del ACI; y
- b) aprobar las recomendaciones que figuran en la sección 3 de esta nota.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En esta nota se expone los comentarios relativos a la nota de estudio de la Secretaría y toma nota de los avances en los siguientes campos:

1.1.1 **Seguridad en las pistas de vuelo:** Tanto la edición actual como la nueva edición propuesta del Plan global de seguridad operacional de la aviación (GASP) afirman que la seguridad operacional en la pista de vuelo es una prioridad importante de seguridad global. La seguridad operacional en la pista de vuelo es también muy importante desde la perspectiva de la capacidad y eficiencia, puesto que cualquier falta de disponibilidad de pistas de vuelo debida a un incidente o accidente puede tener un serio impacto en la continuidad de las funciones para la comunidad de la aviación entera.

1.1.2 **Datos de seguridad operacional del ACI:** El ACI cree en el proceso de toma de decisiones basado en los datos para identificar y gestionar los riesgos de seguridad operacional. Por lo

¹ Las versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por el ACI.

tanto, se ha planificado recopilar datos de seguridad operacional provenientes de los aeropuertos miembros con el objetivo de ayudarlos en sus procesos de toma de decisiones.

1.1.3 Implementación de SMS: Desde 2006, los SARPS del Anexo 14 requieren que los Estados exijan que los aeropuertos utilizados para operaciones internacionales implementen un Sistema de gestión de seguridad operacional. Al reconocer la importancia de la implementación del SMS para la seguridad operacional de la aviación, el ACI se compromete plenamente con la OACI desarrollando orientación y fomentando la calidad y la cobertura de la implementación del SMS en los aeropuertos.

1.1.4 La Certificación aeroportuaria es una manera efectiva de garantizar las operaciones seguras y eficientes en los aeródromos, mediante la confirmación de su cumplimiento con las Normas y prácticas recomendadas. Los resultados de OACI USOAP CMA revelan que muchos Estados todavía enfrentan desafíos significativos en esta área. El ACI apoya el proceso de certificación (así como la implementación del SMS) a través de los programas APEX en Seguridad y los programas globales de capacitación.

1.1.5 Cuestiones emergentes sobre la seguridad operacional: El ACI insta a los Estados a incluir a los operadores de aeropuerto en la planificación y desarrollo de las regulaciones y normas nacionales relativas a las cuestiones emergentes sobre la seguridad operacional; por ejemplo, sobre cómo los drones y los RPAS pueden ser incorporados al sistema de aviación sin producir un impacto negativo en la seguridad operacional, la seguridad y la eficiencia de las operaciones del aeropuerto.

2. ANÁLISIS

2.1 Seguridad operacional en las pistas de vuelo:

2.1.1 El ACI apoya el Plan de acción mundial para la seguridad operacional en la pista de la OACI y recomienda el establecimiento de Equipos locales de seguridad operacional en pista (LRST) para tratar las cuestiones en materia de seguridad operacional de una manera colaborativa. El Manual de seguridad operacional en la pista de vuelo del ACI proporciona un extenso material de orientación perteneciente a la seguridad operacional en la pista de vuelo tomado de las mejores prácticas que se encuentran en los procedimientos de seguridad operacional de los aeropuertos miembros del ACI, diseñados para la implementación por los operadores de aeropuerto.

2.1.2 El ACI apoya plenamente el *Formato de Informes Globales* (GRF) de la OACI para la evaluación y el informe del estado de la superficie de la pista de vuelo, ya que la exactitud y la puntualidad de la evaluación y el informe del estado de la superficie de la pista de vuelo mejorarán la seguridad operacional de la pista de vuelo. Los operadores de aeródromos juegan un papel importante en esta labor, por lo tanto, el ACI copatrocinará, junto con la OACI, un simposio global sobre GRF del 26 al 28 de marzo de 2019. Un módulo de capacitación en línea sobre GRF será lanzado por el ACI junto con la OACI para facilitar la capacitación del personal de aeropuertos.

2.1.3 La seguridad operacional en la pista de vuelo es un elemento importante del programa Excelencia aeroportuaria (APEX) en seguridad del ACI – véase la nota de estudio aparte WP/186. El programa incluye todos los aspectos de la seguridad operacional en la pista de vuelo, desde la realización de un análisis de las deficiencias de las pistas de vuelo relacionadas con los SARPS de la OACI hasta la facilitación de los aeropuertos para establecer un LRST. La eficacia de un LRST existente también es evaluada y se proporciona la orientación y las mejores prácticas necesarias para mejorar, durante las misiones de APEX. Los Estados pueden usar este programa de la industria para reforzar sus propuestas de seguridad operacional en sus pistas de vuelo.

2.1.4 Adicionalmente a las propuestas de APEX, el ACI está trabajando junto a CANSO en una propuesta conjunta para evaluar la eficiencia de los equipos de la seguridad operacional de las pistas de vuelo por medio de una encuesta de los ANSP y de los operadores de aeropuertos. Esta herramienta ayudará a llamar la atención sobre las áreas de riesgos y las oportunidades para mejorar.

2.2 **Datos de seguridad operacional del ACI**

2.2.1 El ACI emprenderá una colección de datos sobre seguridad operacional para compilar estadísticas para la industria de los aeropuertos. Los datos y la información sobre la seguridad operacional permiten a cada operador de aeropuerto identificar los peligros y apoyan las medidas relativas al rendimiento de la seguridad operacional a nivel de aeropuerto. A escala mundial, los datos fiables relativos a la seguridad operacional son fundamentales para identificar las tendencias, evaluar el rendimiento de la seguridad operacional y evaluar los riesgos, y para que los aeropuertos tengan criterios de comparación.

2.2.2 El programa de colección de datos para los aeropuertos cumplirá con el Anexo 19, Capítulo 5 relativo a ‘Recopilación, análisis e intercambio de datos sobre seguridad operacional’, y el Apéndice 3 sobre ‘Principios para la protección de los datos relacionados con la seguridad operacional, de la información relacionada con la seguridad operacional y fuentes conexas’. Este esfuerzo, a medida que madura, respaldará a la OACI en la compilación de datos relacionados con la seguridad operacional en los aeropuertos tales como sucesos ocurridos en la pista de vuelo, choques con aves, etc.

2.3 **Implementación de un SMS**

2.3.1 El ACI está contribuyendo activamente en la colección de ejemplos prácticos para la implementación del sitio web de la OACI sobre la gestión de la seguridad operacional (SMI). Varios ejemplos provenientes de los aeropuertos ya están disponibles en el sitio web. El ACI cree que estos ejemplos permitirán a los aeropuertos y demás partes interesadas ver lo que está siendo realizado por otras organizaciones y adaptar estas prácticas en sus sistemas.

2.3.2 El Manual del ACI sobre los Sistemas de gestión de la seguridad operacional es una guía práctica sobre SMS para los operadores aeroportuarios que incluye una vasta gama de las mejores prácticas. Es un resumen de las medidas que serán emprendidas por los aeropuertos para implementar los SMS según las normas de la OACI.

2.4 **Certificación de aeródromos**

2.4.1 Muchos aeropuertos no son capaces de obtener la certificación por razones que pueden ser, entre otras:

- a) ausencia de regulaciones de la aviación nacional civil que respalden dicha certificación;
- b) escasez de personal cualificado en las secciones CAA en los aeródromos; y
- c) falta de certeza en cuanto a saber si los aeropuertos que no cumplen a cabalidad con las normas del Anexo 14 pueden ser certificados.

2.4.2 El ACI está tratando de solucionar estas tres cuestiones por medio del programa conjunto entre ACI y OACI para la certificación de aeródromos y la introducción de un nuevo curso de ACI/OACI “Implementación del Anexo 14: Diseño y operaciones avanzados de aeródromos (AADO)”, para ayudar a los reguladores y a los expertos en aeropuertos a comprender las sutilezas del proceso de certificación. El

ACI también se compromete plenamente en la asistencia a los aeropuertos en la obtención de la certificación por medio del programa APEX en Seguridad.

2.5 **Cuestiones emergentes de seguridad operacional**

2.5.1 El rápido crecimiento de la industria de los drones ha incrementado los riesgos para la aviación, especialmente, cuando los drones operan en las cercanías de los aeropuertos. Al mismo tiempo, esta nueva industria, de gran potencial económico, ha generado una gran variedad de posibles usos (incluyendo algunas operaciones en los aeropuertos). Con esto en mente, el ACI ha publicado un proyecto de política relativa a los drones para garantizar la facilitación de las operaciones útiles de los drones, sin ningún impacto negativo en la seguridad operacional, en la seguridad de la aviación, la eficiencia, o la capacidad de las operaciones aeroportuarias. En esto participará ANSP. El ACI cree en un enfoque basado en los riesgos según el tipo de operaciones de los drones en el aeropuerto o en sus cercanías.

2.5.2 Las Autoridades Estatales deberían emprender medidas de control de las “interferencias” ocasionadas por la operación de los drones en las cercanías de los aeropuertos. El ACI solicita a ANSP y a las autoridades Estatales consultar a los operadores de aeropuerto acerca de los procedimientos de ejecución.

2.5.3 Las autoridades Estatales deberían también emprender medidas de control de los láseres dirigidos a los aviones y que pueden afectar la visión del piloto con graves consecuencias. El ACI desea señalar a la atención de los Estados la necesidad de trabajar en la puesta en marcha de medidas disuasorias adecuadas.

3. **CONCLUSIÓN**

3.1 Se invita a la Conferencia a:

- a) tomar nota de la información proporcionada relativa a las propuestas del ACI en apoyo a la seguridad operacional en los aeródromos y el GASP de la OACI.
- b) recomendar a los Estados exhortar a sus operadores de aeropuerto a:
 - 1) dirigirse al ACI para solicitar asistencia a través del Programa APEX en Seguridad y ponerse a disposición para participar en el programa de capacitación relacionada con la seguridad operacional en los aeropuertos del ACI; y
 - 2) apoyar la recopilación de datos sobre la seguridad operacional del ACI.