



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

Cuestión 35: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Normalización

MARCO NORMATIVO EN EAU APLICABLE A HELIPUERTOS/HELIPLATAFORMAS

(Nota presentada por Emiratos Árabes Unidos)

RESUMEN

En la presente nota de estudio se analiza el marco normativo de Emiratos Árabes Unidos (EAU) aplicable a los helipuertos (incluidas las heliplataformas marítimas). Se describen los procesos de certificación/aceptación y el enfoque basado en los riesgos con respecto a la supervisión normativa.

También se aborda la contribución de EAU al Grupo de trabajo sobre diseño de helipuertos (ficha de trabajo ADOP 010-01) en lo concerniente a la aplicación de la certificación de helipuertos de conformidad con el Anexo 14 de la OACI, *Volumen II – Helipuertos*.

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

- a) observar la información que contiene esta nota;
- b) alentar a los Estados y las organizaciones internacionales a adoptar medidas afines en relación con la reglamentación y la vigilancia de la seguridad operacional de helipuertos; e
- c) invitar a los Estados y las organizaciones internacionales a formular observaciones sobre sus propios procesos y cuestiones.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico: Seguridad operacional.
<i>Repercusiones financieras:</i>	
<i>Referencias:</i>	Documento 10046, <i>Informe de la Segunda Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad Operacional (2015)</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Con objeto de garantizar el funcionamiento seguro de los helipuertos, de conformidad con lo estipulado en las Normas y métodos recomendados (SARP) de la OACI (Anexo 14 de la OACI, Volumen II), la Administración General de Aviación Civil (GCAA) de EAU elaboró en junio de 2014 un marco para la aplicación y vigilancia de la seguridad operacional mediante la publicación de normas y textos de orientación. Dicho marco comenzó a aplicarse en diciembre de 2014.

1.2 La introducción del proceso de “certificación” y “aceptación de la zona de aterrizaje” se presentó en una nota de estudio de la OACI en febrero de 2015 a la “Segunda Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad Operacional de 2015 (HLSC 2015)”. En dicha nota se describe el proceso de aplicación y se hace referencia, en particular, a la utilización de un enfoque basado en los riesgos en pro de la vigilancia permanente de la seguridad operacional.

1.3 La respuesta positiva de la industria de la aviación ha alentado a la GCAA de EAU a compartir el trabajo, los procesos y el marco de aplicación con el HDWG de la OACI, en particular la ficha de trabajo ADOP 010-01 (Disposiciones sobre certificación de helipuertos, incluida la implantación de sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS)).

1.4 La GCAA de EAU ha adoptado diversas medidas para ampliar el alcance de la supervisión normativa a las heliplataformas marítimas, a fin de mejorar la seguridad operacional de la industria petrolífera y del gas en constante expansión en EAU.

2. ANÁLISIS

2.1 Helipuertos (en tierra)

2.1.1 La publicación de la GCAA de EAU sobre helipuertos se titula “CAAP 70: Helipuertos: servicio aéreo y utilización privada (que no sea servicio aéreo)”.

2.1.2 La experiencia ha puesto de manifiesto la necesidad de proporcionar a los candidatos información exhaustiva en un único documento; a raíz de ello, se ha elaborado una nueva publicación de la CAAP 70 en la que se facilita a los candidatos información pormenorizada sobre los procesos de candidatura y de supervisión normativa, reglamentos y textos de orientación.

2.1.3 Habida cuenta del constante desarrollo de la industria de la aviación, el proceso de supervisión normativa ha hecho que la GCAA de EAU haga hincapié en el desarrollo de un enfoque basado en los riesgos en pro de la vigilancia de la seguridad operacional.

2.1.4 Dicho enfoque comprende el siguiente perfil de riesgo:

- a) el grado de cumplimiento de los requisitos de la CAAP 70 en materia de características físicas (con arreglo a los SARP del Anexo 14 de la OACI, Volumen II);
- b) la pertinencia de las señales, los sistemas de iluminación y los equipos de los servicios de salvamento y extinción de incendios (SSEI) actuales proporcionados;

- c) el número de movimientos de helicópteros, salvo en el periodo de tres meses de mayor actividad;
- d) los tipos de operaciones, a saber, de superficie, de elevación, en hospitales, en atracciones turísticas importantes, etc.;
- e) la estructura de gestión existente, en particular sus procesos y procedimientos;
- f) el nivel de instrucción del personal de helipuertos;
- g) el número de incidentes o de accidentes en los dos años anteriores; y
- h) el emplazamiento del helipuerto con respecto a zonas con congestión o sin ella, el terreno y los obstáculos circundantes, etc.

2.2 **Heliplataformas (marítimas)**

2.2.1 La publicación de la GCAA de EAU sobre heliplataformas se titula “CAAP 71: Heliplataformas marítimas”. En ella se proporcionan especificaciones y textos de orientación sobre heliplataformas, así como el marco para la supervisión normativa de organizaciones petrolíferas o de gas.

2.2.2 Con objeto de prestar asistencia en el proceso de establecimiento de prioridades en relación con el cumplimiento de la normativa de la GCAA de EAU, las principales organizaciones responsables, las empresas que operan heliplataformas y los explotadores de heliplataformas deberán evaluar la seguridad operacional de las instalaciones que estén a su cargo sobre la base de un modelo de gestión de riesgos de seguridad operacional.

2.2.3 La supervisión normativa de la GCAA de UAE hace hincapié en la principal organización responsable, y se basa en un enfoque de auditoría en virtud del cual se da prioridad al cumplimiento normativo y a la eficacia de los procesos del sistema de gestión de la seguridad operacional y de aseguramiento de la calidad.

2.2.4 A continuación se enumeran los elementos prioritarios necesarios en relación con la organización responsable:

- a) estructura de gestión de la seguridad operacional que abarque un perfil de riesgo sobre la vigilancia de la seguridad operacional y el proceso de planificación para empresas que operan heliplataformas y explotadores de heliplataformas; y
- b) políticas y procedimientos que fomenten la vigilancia de la seguridad operacional de las empresas que operan heliplataformas y los explotadores de heliplataformas responsables de las mismas.

2.2.5 Una vez que la GCAA de EAU haya constatado que la organización responsable cumple los amplios requisitos enumerados en CAAP 71, se concederá la aprobación correspondiente a dicha organización.

2.2.6 En el marco del proceso de supervisión normativa, la GCAA de EAU se reserva el derecho a revisar todos los documentos relativos a la seguridad operacional de la organización

responsable, las empresas que operan heliplataformas y los explotadores de heliplataformas. La GCAA de EAU también se reserva el derecho a acceder a cualquier heliplataforma a los efectos de inspección.

2.2.7 La GCAA de EAU reconoce que la implantación de la supervisión normativa de heliplataformas marítimas se encuentra en su fase inicial. Habida cuenta del gran número de instalaciones en aguas de EAU, este enfoque sienta unas bases estructuradas para proseguir las actividades de supervisión normativa ulteriormente.

3. PROMOCIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

3.1 En diciembre de 2015, la GCAA de UAE organizó en Dubái, en colaboración con la OACI, un seminario de la OACI sobre helipuertos con objeto de aumentar la concienciación sobre la seguridad operacional entre los explotadores de helipuertos con respecto a los procesos normativos y de vigilancia de la seguridad operacional, y brindar la posibilidad de debatir una amplia gama de cuestiones y temáticas relativas a los helipuertos.

3.2 En relación con la vigilancia normativa, el Comité Técnico de Operaciones de Aeródromos (AOTC) ya realiza actividades de promoción de la seguridad operacional; la GCAA de EAU tiene intención de basarse en la labor de dicho Comité para establecer un comité específico destinado a explotadores de helipuertos y empresas que operan helipuertos. Ello tiene como objetivo mejorar la seguridad operacional y fomentar la comunicación en la industria de la aviación de EAU.

4. CONCLUSIONES

4.1 En colaboración con la industria de la aviación, la GCAA de EAU ha adoptado un enfoque proactivo para la formulación e introducción en EAU de normas aplicables a helipuertos y heliplataformas a escala nacional. Dicho enfoque cuenta con el apoyo de las partes interesadas, lo que ha constituido un elemento primordial del proceso, en particular en una región en la que el sector de la aviación sigue desarrollándose a un ritmo muy rápido. Ello pone de relieve el compromiso de promover infraestructuras de aviación seguras y de observar los principios del Programa estatal de seguridad operacional.

4.2 A tenor de este enfoque y marco normativo, EAU alienta a los Estados y a las organizaciones internacionales a que examinen el modelo adoptado por la GCAA de EAU para la supervisión normativa de helipuertos.

4.3 En particular, en lo concerniente a las disposiciones normativas sobre heliplataformas (marítimas), la GCAA de EAU alienta a los Estados y a las organizaciones internacionales a tener en cuenta un modelo normativo basado en los procesos y las prácticas idóneas de EAU, con objeto de seguir promoviendo la vigilancia de la seguridad operacional de la aviación.

4.4 La GCAA de UAE sigue colaborando estrechamente con la OACI en el marco del HDWG de la OACI, en el que prosiguen los debates, con amplia participación de EAU, relativos a la experiencia adquirida mediante la provisión e implantación del modelo normativo.