



**NOTA DE ESTUDIO**

**ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES**

**COMISIÓN TÉCNICA**

**Cuestión 34: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Políticas**

**CERTIFICACIÓN DE LAS EMPRESAS DE SERVICIO EN TIERRA A LAS AERONAVES**

(Nota presentada por República Dominicana)

**RESUMEN**

Como parte de las prioridades mundiales de seguridad operacional de la aviación se encuentra el mejoramiento de la seguridad operacional en pista, con el fin de reducir los riesgos que intervienen en las fases de despegue y aterrizaje, así como durante los movimientos en la superficie.

En procura de elevar los niveles de seguridad operacional, la reducción de incidentes y evitar lesiones al personal en el área de movimiento en los aeródromos, la República Dominicana plantea la necesidad de implementar el requerimiento para la certificación de los diferentes proveedores de servicios de asistencia en tierra a las aeronaves, debido al alto número de sucesos relacionados con estos proveedores de servicio que se registran en los diferentes aeropuertos internacionales.

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

- a) encomendar el desarrollo de estándares y prácticas recomendadas (SARPs) que sirvan de apoyo a los Estados para reglamentar las empresas que prestan servicios en tierra a las aeronaves; y
- b) solicitar a la Secretaría el desarrollo de material guía para apoyar la implementación de los estándares en lo adelante desarrollados.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico Seguridad operacional.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades mencionadas en este documento pueden llevarse a cabo con sujeción a los recursos disponibles en el presupuesto regular.
<i>Referencias:</i>	<i>Plan global para la seguridad operacional de la aviación 2014-2016 (Doc 10004)</i>

<sup>1</sup> La versión en español fue proporcionada por la República Dominicana.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Como parte de las prioridades mundiales de seguridad operacional de la aviación se encuentra el mejoramiento de la seguridad operacional en pista, con el fin de reducir los riesgos que intervienen en las fases de despegue y aterrizaje, así como durante los movimientos en la superficie.

1.2 Luego de una revisión de las estadísticas de los incidentes ocurridos en tierra en la República Dominicana, se detectó que un alto número de incidentes se vinculaban con las empresas prestadoras de servicios de asistencia en tierra a las aeronaves, incidentes en algunos casos que generaron la cancelación de los vuelos, produjeron daños estructurales a las aeronaves y lesiones al personal.

1.3 Los daños a las aeronaves y lesiones al personal en tierra costaron cientos de miles de dólares y la pérdida cientos de horas-hombre, sólo en la República Dominicana. Si lleváramos eso al contexto de las operaciones a nivel mundial, sin lugar a dudas estaríamos hablando de miles de millones de dólares y miles de horas-hombre perdidas por año.

1.4 La ocurrencia de estos incidentes, además de generar pérdidas materiales, afecta la seguridad operacional de manera directa, por lo que se hace necesario tomar acciones correctivas a tiempo, antes de que estos ocasionen pérdidas mayores e irreparables.

## 2. ANÁLISIS

2.1 Luego de la realización de un estudio detallado de los incidentes registrados en la República Dominicana, en los que se vieron involucrados los prestadores de servicios de asistencia en tierra a las aeronaves, fue posible identificar patrones y causas repetitivas que nos llevaron a aislar los siguientes factores contribuyentes: falta de entrenamiento adecuado del personal, falta de implementación de programas de control de uso de sustancias psicoactivas y el alto nivel de rotación del personal que presta dichos servicios.

2.2 En respuesta a esta situación, el Instituto Dominicano de Aviación Civil, Autoridad de Aviación Civil (AAC) de la República Dominicana, decidió publicar un Reglamento que norma la provisión de los servicios de asistencia en tierra a las aeronaves, en el cual también se describen los requisitos que se deben cumplir para la obtención de un certificado de agente de asistencia en tierra a aeronaves. Este Reglamento fue publicado en diciembre de 2014 y recibió una buena acogida por parte de las empresas que brindan estos servicios. A la fecha todos los proveedores se encuentran en proceso de certificación.

2.3 Al momento de regular estos servicios, es importante tener en cuenta que los mismos son ofrecidos de múltiples maneras. Pueden ser provistos por el Estado, por el operador del aeródromo, por el operador aéreo o por empresas especializadas dedicadas exclusivamente a la provisión de dichos servicios.

2.4 En el caso del servicio de suministro de combustible, por ejemplo, en algunos Estados estas empresas son autorizadas por entidades estatales diferentes de la AAC, pero como operan en los aeródromos se hace necesaria su regulación desde la perspectiva de la seguridad operacional.

2.4 Otro factor a considerar es la posibilidad de tener múltiples empresas interactuando al mismo tiempo alrededor de las aeronaves en tierra. Puede darse el caso de que una empresa provea el servicio de combustible, otra el servicio de comisariato o catering, otra el servicio de limpieza abordo y manejo de aguas residuales y potable, y otra maneje la carga y descarga de la carga de pago y equipaje. En tal sentido, es necesario que la Autoridad garantice que exista una coordinación adecuada entre los

proveedores que interactúan dando servicio a las aeronave en tierra, debido a las posibles consecuencias de esta interacción con la seguridad de las operaciones.

### 3. CONCLUSIÓN

3.1 Si bien la República Dominicana ya cuenta con el requerimiento a nivel nacional y con el Reglamento Aeronáutico Dominicano que norma el proceso de certificación y establece los requisitos que deben cumplir dichos prestadores de servicios, reconocemos la necesidad de que la Organización de Aviación Civil Internacional, como parte de su estrategia para mejorar los niveles de seguridad y eficiencia de las operaciones aéreas internacionales, desarrolle un conjunto de requisitos que puedan ser implementados en todo el mundo de una manera estandarizada, que sirvan de base y apoyo a los demás Estados miembros para el desarrollo e implementación de este requerimiento en sus normativas nacionales.

— FIN —