



REUNIÓN DEPARTAMENTAL DE FACILITACIÓN (FAL)

Duodécima reunión

(El Cairo, 22 de marzo - 2 de abril de 2004)

Cuestión 5 del orden del día: Modernización de las instalaciones aeroportuarias y de los sistemas de suministro de servicios

NUEVAS AERONAVES DE GRANDES DIMENSIONES — DESAFÍOS EN CUANTO A SEGURIDAD Y FACILITACIÓN

(Nota presentada por la Secretaría)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Según lo previsto, el Airbus A-380 entrará comercialmente en servicio en 2006. En comparación con la aeronave más grande actualmente en servicio regular, el Boeing 747-400 que transporta de 350 a 400 pasajeros, el Airbus A-380 puede transportar de 555 a 800 pasajeros. Su envergadura es de 79,8 metros (250 pies), es decir, 50 pies más que aquella del B-747 y, con una masa máxima de despegue de 560 toneladas, sobrepasa al B-747 aproximadamente en unas 150 toneladas. Puede llevar 300 000 litros de combustible, lo que le permite volar distancias de más de 7 000 millas marinas, ampliando así la gama de opciones de vuelo sin escala y superando algunas limitaciones actuales en la programación de horarios. Se prevé que en un principio prestará servicio a un número limitado de lugares de destino importantes, pero probablemente la lista aumentará con rapidez.

1.2 Esta aeronave exigirá condiciones de manejo especiales en los aeródromos. Para la introducción de aeronaves de este tamaño, será necesario reconsiderar las prácticas de seguridad pertinentes, incluyendo las repercusiones de la inevitable limitación de espacio en los aeródromos actuales. El aumento significativo en la capacidad de asientos de estas aeronaves plantea algunos problemas de seguridad y facilitación antes del vuelo, durante el embarque/desembarque y en vuelo. Es oportuno volver a considerar algunos de los conceptos y métodos básicos aceptados desde hace tiempo en cuanto a la tramitación de pasajeros y equipaje. Para contar con la aceptación de los pasajeros, es necesario no prolongar esta tramitación. Es así que, en el futuro, una de las cuestiones principales será el estado de preparación de los aeropuertos para recibir las aeronaves grandes, de conformidad con las disposiciones de los Anexos 14 (*Aeródromos*), 17 (*Seguridad*) y 9 (*Facilitación*).

2. SEGURIDAD Y FACILITACIÓN

2.1 Repercusión en las áreas de presentación

2.1.1 El aumento significativo en el número de pasajeros que llegan y salen al mismo tiempo por una sola área tendrá repercusiones en cada lugar en que esto ocurra. El efecto podría ser

similar al de dos B-747 que llegan o salen al mismo tiempo, por la misma puerta de embarque o zona de presentación.

2.1.2 Se calcula que un número de esta magnitud de pasajeros generaría entre 1 200 y 2 000 bultos de equipaje que deberían verificarse. Será preciso concertar arreglos para utilizar las instalaciones y servicios de terminal en forma compartida a fin de satisfacer este requisito. El volumen más grande de pasajeros en las áreas de presentación y de espera exige más del personal de servicio a los mismos. Al respecto sería necesario considerar problemas como el manejo de pasajeros difíciles o insubordinados cuando hay demoras imprevistas, o incidentes más graves.

2.2 Inspección de pasajeros y equipaje

2.2.1 No es conveniente tener un número tan grande de personas juntas, tanto por la seguridad como por la posibilidad de reacciones negativas de los pasajeros. Es indispensable reducir o eliminar las demoras adicionales y las restricciones innecesarias.

2.2.2 En relación con los métodos de inspección tradicionales es preciso determinar si es posible tramitar este número elevado de pasajeros en un período aceptable. Un simple cálculo basado en el promedio de tiempo para tramitar a un pasajero, el número previsto de pasajeros y un ciclo de espera aceptable, determinará el número de equipos de inspección que se requerirá en la zona de presentación.

2.2.3 Claramente, es necesario reducir la dependencia de la verificación física individual. ¿Solucionaría el problema un sistema de inspección de dos niveles en que los pasajeros de más alto riesgo, comprendidos aquellos que puedan ser insubordinados, sean objeto de una segunda inspección más minuciosa?. Esto exigiría un grado mucho más elevado de cooperación e intercambio de información entre las autoridades y los explotadores a escala mundial, pero podría llegar a traducirse en una mucho mejor utilización de los recursos.

2.2.4 El hecho de filtrar a los pasajeros potencialmente insubordinados podría tener más importancia en las aeronaves extremadamente grandes que en las más pequeñas. Estadísticamente, en el primer caso la posibilidad de que ocurra un incidente que afecte a un número mayor de personas es más grande.

2.2.5 En la Enmienda 10 del Anexo 17 se requiere la certificación y la capacitación del personal de seguridad. ¿Habría personal suficiente para satisfacer estos nuevos requisitos?, ¿cuál sería la repercusión en las operaciones en las horas de más tráfico?. Con una mejor tramitación anticipada o un enfoque diferente podría aliviarse esta situación.

2.2.6 Con respecto al despacho de inmigración y aduanas de pasajeros que entran, los desafíos serán similares. No puede suponerse que el personal aumentará. Será necesario instaurar procedimientos progresivos basados en información previa, autoservicio y sistemas automatizados.

2.3 Gestión del equipaje

2.3.1 En el Anexo 17, Norma 4.4.8, se requiere someter a inspección el 100% del equipaje a partir del 1 de enero de 2006. En vista de la cantidad de equipaje que probablemente habrá de inspeccionarse, se requerirá equipo de inspección más rápido y fiable. Al respecto, cabe cuestionarse si dicho equipo podrá obtenerse a un precio que los aeropuertos, líneas aéreas y sus clientes puedan costear. Si no hay un mejoramiento importante en la velocidad de tramitación, pueden preverse largas demoras en tierra que diluirán la ventaja de productividad de estas nuevas aeronaves. Será necesario revisar los métodos de inspección, reconociendo las limitaciones físicas del equipo al igual que las limitaciones de espacio y tiempo.

2.4 Riesgo aumentado para los pasajeros

2.4.1 El número más elevado, que fácilmente se prevé, de pasajeros que llegan o que se tramitan en un momento dado para un vuelo en particular de una nueva aeronave de grandes dimensiones puede representar un blanco atractivo para los terroristas. Entre los blancos pueden incluirse las líneas de espera más largas tanto dentro como fuera de las áreas con seguridad, comprendidas las áreas de estacionamiento, donde pueden producirse ataques con menos riesgo de detección.

2.5 Zonas de seguridad restringida

2.5.1 Después de la inspección de seguridad, es preciso mantener a muchos pasajeros aislados de los pasajeros que llegan y de las amenazas externas. Será preciso contar con combinaciones adecuadas de salones de espera antes del embarque y este requisito podría significar un problema para los explotadores, que podría agravarse en caso de demoras por razones técnicas o meteorológicas.

2.5.2 Los pasajeros insubordinados en áreas atestadas pueden crear un problema grave. Será necesario que el personal tenga aptitudes de gestión de crisis o de negociación para responder oportunamente a tales incidentes.

2.6 Problemas de embarque

2.6.1 El desplazamiento de volúmenes tan grandes de personas al entrar y salir de la aeronave también presentará un desafío para el personal encargado de servicios en tierra. La configuración de clases de la aeronave y el número de puentes de carga disponibles también influirán. En el caso de que las plataformas o puestos de estacionamiento limiten el acceso de las nuevas aeronaves de grandes dimensiones (recuérdese la envergadura significativamente más grande), posiblemente se requerirán plataformas o áreas especializadas. Las autoridades encargadas de la seguridad quizás no reciban positivamente este pronóstico, y es posible que a su vez impongan limitaciones de horario. Cuando se produzcan demoras imprevistas que bloqueen las plataformas especializadas, el uso de instalaciones de alternativa retrasará o complicará los trámites de embarque o desembarque de pasajeros, lo cual podría poner a prueba los recursos y plantear problemas de seguridad.

2.7 Inspección de seguridad previa al vuelo

2.7.1 Las inspecciones de seguridad de la aeronave antes y después del vuelo también deben considerarse. Con estas aeronaves significativamente más grandes, se requerirá personal de inspección más capacitado y con permiso de seguridad. Además, al igual que en el caso de las otras aeronaves, será necesario mantener estériles las aeronaves de grandes dimensiones hasta que empiece el embarque.

2.8 Estacionamientos de aeronaves

2.8.1 Es posible que por limitaciones de espacio en las plataformas se requieran áreas de estacionamiento especiales, posiblemente a distancia, lo cual plantea desafíos específicos en materia de seguridad. La configuración del aeródromo puede determinar las rutas de rodaje de alternativa pronosticables que podrían volverse rápidamente conocidas por los terroristas, lo cual facilitaría un ataque. Los sitios de estacionamiento tendrán que seleccionarse con cuidado ya que una aeronave con una cola de 80 ft (25,6 m) podrá fácilmente ser identificada.

2.9 **En vuelo**

2.9.1 El aumento en el número de pasajeros hace cuestionarse sobre la reacción que tendrían en caso de incidente o de estar sometidos a presión, incluyendo demoras, condiciones meteorológicas desfavorables o pasajeros insubordinados. Probablemente los riesgos aumentarían en proporción al número de pasajeros transportados. Ante la posibilidad de 200 pasajeros en la cubierta superior, ¿qué repercusiones habría que enfrentar en caso de una emergencia en materia de seguridad?

2.9.2 ¿Cuántos guardias de a bordo (sky marshals) se necesitarán en una aeronave de 550 a 800 asientos?, ¿sería su función la misma que en una de las aeronaves actuales más pequeñas?, ¿quiénes formarían ahora la tripulación de vuelo?, ¿cuál sería la función del personal de cabina?, ¿qué tipo de capacitación se requeriría?

2.9.3 El número adicional de pasajeros aumentaría la frecuencia de sucesos imprevistos y las compañías considerarían conveniente reducir la incidencia de desvíos por emergencias médicas. Es posible que se requieran instalaciones a bordo en un lugar que pase desapercibido para los pasajeros. ¿Qué tipo de capacitación o nivel de calificación se requeriría para los encargados de prestar primeros auxilios, y deberían acordarse al respecto normas internacionales?, ¿estaría este personal indemnizado en caso de enjuiciamiento y qué equipo especial se requeriría?

2.9.4 La represión de pasajeros insubordinados adquiere más importancia cuando se trata de volúmenes más elevados de pasajeros. En un entorno de este tipo, un pasajero perturbado puede causar problemas considerables para los otros pasajeros y la tripulación. Se requerirían entonces facultades de represión y tal vez otra área con seguridad para detener a la persona en cuestión.

2.10 **Amenaza que representan los sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS)**

2.10.1 La amenaza que representan los MANPADS aumenta y las nuevas aeronaves de grandes dimensiones podrían ser un blanco enorme y atractivo. Con la masa de despegue y capacidad de combustible que tienen, cabe la posibilidad de destrucción en gran escala en el infortunado caso de incidente en las inmediaciones de una ciudad importante.

3. **MEDIDAS PROPUESTAS A LA REUNIÓN DEPARTAMENTAL**

3.1 Se invita a la Reunión departamental a intercambiar opiniones a este respecto y a recomendar que los desafíos que plantea el despliegue de las nuevas aeronaves de grandes dimensiones se tengan en cuenta al preparar o enmendar las normas y métodos recomendados del Anexo 9 y del Anexo 17.