



Organización de Aviación Civil Internacional

Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS)

**Sexta Reunión del Subgrupo del GREPECAS de Aeródromos y Ayudas Terrestres / Planificación Operacional de los Aeródromos (AGA/AOP/SG/6)**

San José, Costa Rica, 23 al 27 de junio de 2008

AGA/AOP/SG/6-NE/25

19/5/08

**Cuestión 5 del  
Orden del Día:**

**Revisión de las Actividades de los Grupos de Tarea**

**Grupo de Tarea sobre Demanda/Capacidad en los Aeropuertos**

**ANÁLISIS DE LA ENCUESTA SOBRE DEMANDA/CAPACIDAD EN LOS AEROPUERTOS Y  
SEGURIDAD OPERACIONAL EN LAS OPERACIONES EN PLATAFORMAS**

(Nota presentada por la Secretaría como contribución al Grupo de Tarea sobre Demanda/  
Capacidad en los Aeropuertos)

**RESUMEN**

Esta nota de estudio presenta el resultado de la encuesta sobre demanda/capacidad en los aeropuertos y seguridad operacional en las operaciones en plataformas enviado a los Estados/Territorios y Organismos Internacionales NACC/SAM. Esta encuesta fue conducida por la Secretaría como contribución al Grupo de Tarea sobre Demanda/Capacidad en los Aeropuertos.

**Referencias:**

Informe de la reunión AGA/AOP/SG/5 (Montevideo, Uruguay, 20-24 noviembre 2006);

Informe de la reunión GREPECAS/14 (San José, Costa Rica, 16-20 abril 2007); y

Carta circular a los Estados/Territorios NACC y SAM EMX... de 2008 y LT 2/8.12.6.1-SA349 del 29 de abril de 2008, respectivamente.

**1. Introducción**

1.1 Durante la quinta reunión del Subgrupo AGA/AOP (Montevideo, Uruguay, 20-24 de noviembre de 2006), la reunión acordó que, para mejorar la gestión de la capacidad, tanto en el ámbito de navegación aérea como de la infraestructura aeroportuaria, era necesario obtener información sobre el impacto que tendría el próximo inicio de operaciones de los nuevos aviones de mayor tamaño (NLA) en los aeropuertos de la Regiones CAR/SAM. Asimismo, observaciones llevadas a cabo durante misiones a los Estados han demostrado que hay congestión y problemas de seguridad en la operación de plataformas.

1.2 Con el fin de ayudar a minimizar los problemas arriba descritos, la Secretaría preparó una encuesta que permita a los Estados y Territorios establecer en qué condición se encuentran las operaciones de las plataformas en sus aeropuertos o en los aeropuertos principales en sus Estados/Territorios.

1.3 A través de carta circular a los Estados/Territorios y Organizaciones Internacionales NACC y SAM, se solicitó a los involucrados enviar la información requerida antes del 23 de mayo de 2008. A la fecha, se habían recibido respuestas a esta consulta de los siguientes Estados: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile y Uruguay. Asimismo, durante la realización del Seminario ACI/LAC sobre Gestión de la Seguridad Operacional (SMS), Quito, Ecuador, 20 al 22 de mayo de 2008, ocho (8) operadores de aeropuertos también contestaron la encuesta.

## 2. **Discussion**

2.1 Esta encuesta (**Apéndice A**) nos permitió obtener una visión clara y actualizada sobre la actual situación en los aeropuertos principales de los Estados/Territorios CAR/SAM con problemas de congestión y de operaciones en plataformas, con el fin de proporcionar orientación para la gestión de la demanda y aumento de la capacidad para aliviar esta congestión. Las respuestas de la encuesta están incluidas en el **Apéndice B** a esta nota de estudio.

2.2 El análisis preliminar en el Apéndice B a esta nota de estudio puede ser complementado con información que los Estados y Organizaciones Internacionales puedan proporcionar durante la Reunión. Asimismo, el Grupo de Tarea sobre Demanda/Capacidad en los Aeropuertos deberá continuar con estos estudios para lograr la preparación de orientación para las operaciones en plataformas, con el fin de reducir los problemas de congestión de los usuarios y mejorar la seguridad operacional de los aeropuertos/aeronaves.

## 3. **Acción recomendada**

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Instar a los Estados y Organismos Internacionales, que todavía no lo hicieron, a responder la encuesta y enviar las respuestas correspondientes lo más pronto posible a las Oficinas NACC y SAM de la OACI;
- b) Examinar la información en el Apéndice B; y
- c) Que el Grupo de Tarea sobre Demanda/Capacidad en los Aeropuertos desarrolle un plan de acción para la elaboración de guías de orientación normalizada para los operadores de aeropuertos (Estados/Territorios), a fin de que las operaciones en las plataformas sean más seguras y se minimicen los problemas de congestión en las mismas.

-----

**APENDICE A**

**ENCUESTA ORIENTADA A LAS AUTORIDADES DE AERONÁUTICA CIVIL Y OPERADORES DE AEROPUERTOS PRINCIPALES DEL ESTADO EN APOYO AL GRUPO DE TAREA SOBRE DEMANDA/CAPACIDAD DEL SUBGRUPO AGA/AOP DEL GREPECAS**

**ENFOQUE A DEMANDA/CAPACIDAD Y SEGURIDAD OPERACIONAL EN LAS OPERACIONES EN PLATAFORMAS**

1. ¿Su(s) aeropuerto(s) cumple(n) con las normas especificadas en el Doc OACI 9830-AN/452 – “Manual de sistemas avanzados de guía y control del movimiento en la superficie (A-SMGCS)” u otros documentos de la OACI?
2. ¿Su(s) aeropuerto(s) cumple(n) con los reglamentos específicos de la autoridad de aeronáutica civil para manejar las plataformas, o se rige a través de reglamentos elaborados por la autoridad aeroportuaria?
3. ¿Usted tiene estadísticas de los accidentes/incidentes que ocurren en las plataformas?
4. ¿Su(s) aeropuerto(s) cumple(n) con los procedimientos recomendados por ACI o ACI/LAC para manejar las plataformas?
5. ¿Cómo controla(n) su(s) aeropuerto(s) los diferentes actores que operan en las plataformas?
6. ¿Su(s) aeropuerto(s) dispone(n) de SMS? El SMS toma en cuenta estos aspectos?
7. ¿Cumplen las aerolíneas con las regulaciones emitidas por la autoridad de aeronáutica civil o del aeropuerto?
8. ¿Las aerolíneas contratan los servicios a terceros bajo la supervisión de las autoridades aeroportuarias, siguiendo disposiciones de la autoridad de aviación civil, o por medio de reglamentos propios?
9. El resultado de la investigación de accidentes/incidentes que ocurren en las plataformas ¿son compartidos con los varios actores que trabajan en las mismas? ¿Son compartidos con el aeropuerto? ¿Cuáles son las informaciones de accidentes/incidentes que se comparten con el aeropuerto?
10. ¿Qué parámetros utiliza para verificar la performance de lo que sucede en las plataformas? Hay SMS implementado que toma esto en consideración?
11. ¿Quién controla las operaciones de aeronaves en las plataformas? ¿El aeropuerto, el control de aeródromo o los propios pilotos?
12. ¿Cómo son controlados los vehículos terrestres en la plataforma? ¿Por el aeropuerto, el control de aeródromo, u otras organizaciones?
13. ¿Quién define el puesto de estacionamiento de las aeronaves? ¿El aeropuerto u otra organización?

14. ¿Quién autoriza la aeronave a abandonar el puesto de estacionamiento? ¿El aeropuerto, el control de aeródromo, u otra organización?
15. ¿Cómo se relaciona el aeropuerto con el control de aeródromo? ¿Cómo es llevada a cabo esta interfaz?
16. En su(s) aeropuerto(s), ¿cuáles fueron las medidas que presentaron mayor impacto en la seguridad operacional en las plataformas? Algunos ejemplos podrían ser: procedimientos estándares, creación de comités, fiscalización del uso de procedimientos estándares, reuniones de coordinación, iniciativas para mantener al personal motivado a concentrarse en sus labores/atribuciones, sistema de notificación de peligros, etc. Indicar otras medidas implantadas en su aeropuerto.
17. ¿Su aeropuerto experimenta algún tipo de congestión o problemas de demanda/capacidad en las plataformas? Y en las otras áreas de movimiento del aeropuerto?
18. ¿Cómo consideraría usted el nivel de seguridad operacional en las plataforma de su(s) aeropuerto(s)?
19. ¿Qué piensa usted si el Grupo de Tarea sobre Demanda/Capacidad en los Aeropuertos del Subgrupo AGA/AOP del GREPECAS pudiera considerar todos estos aspectos tanto para la demanda/capacidad en sí, como para los aspectos de seguridad operacional?
20. ¿Usted tendría alguna otra contribución sobre el tema de gestión del movimiento en las plataformas, principalmente, en términos de responsabilidades de los varios actores (regulaciones de la Autoridad, aeropuerto, torre, aerolíneas, otros actores, etc.)?

-----

**SUMARIO DE LAS ENCUESTAS SOBRE DEMANDA/CAPACIDAD Y SEGURIDAD OPERACIONAL EN LAS OPERACIONES EN PLATAFORMAS**

<b>QUESTION/ PREGUNTA</b>	<b>ARGENTINA</b>	<b>BOLIVIA</b>
1	SI	No. No se ha implementado en ningún aeropuerto del país. Los aeropuertos son de Categoría I y utilizan el sistema SMGCS básico.
2	SI	Sí. En la Reglamentación Aeronáutica Boliviana (RAB) 107.53 se indican los procedimientos adicionales de seguridad en plataforma. En los manuales de certificación de aeropuertos, en el Anexo 6, se indican los procedimientos de circulación en plataforma
3	SI	No. Hasta la fecha no se tiene reportados.
4	SI	No. Se cumple con la Reglamentación Aeronáutica Boliviana.
5	En los aeropuertos concesionados por el explotador bajo supervisión de la Autoridad Aeronáutica. En el resto de los aeropuertos a través de la Autoridad Aeronáutica	El control (ATC) guía a la aeronave desde la pista hasta el puesto de estacionamiento. Se realiza la coordinación entre el aeropuerto y el control de aeródromo para asignar el puesto de estacionamiento de aeronave. El control es realizado por el administrador del aeropuerto, de acuerdo a lo indicado en el Anexo 6 del Manual de Certificación de Aeropuerto (MCA).
6	SI. Se encuentra en proceso de implementación en los aeropuertos de mayor densidad de operaciones. Los aeropuertos certificados deben presentar el SMS obligatoriamente	No. Se ha desarrollado el Sistema de Gestión de la Seguridad en los Aeropuertos Certificados, Parte 5 del MCA, se implementará el mismo en el segundo semestre del 2008.
7	SI	Sí. Se cumple con la Reglamentación Aeronáutica Boliviana RAB 108.
8	Las aerolíneas contratan los servicios a terceros bajo la supervisión de las autoridades aeroportuarias, siguiendo disposiciones de la autoridad aeronáutica de aviación civil	Las aerolíneas contratan los servicios de atención en tierra a terceras personas o compañías. La autoridad solicita que los empleados de las compañías que ofrecen estos servicios cumplan con cursos de seguridad en plataforma. Reglamentos propios aprobados por la DGAc.
9	Son compartidos con todos los actores a través de los informes que origina la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil o la Comisión de Prevención de Accidentes de Aviación Civil	AIG los investiga y comparte el informe final.
10	Se encuentra en implementación indicadores de incidentes en plataforma, FOD en plataforma, derrames en plataforma	Se implementará el SMS en los aeropuertos certificados en el segundo semestre del 2008.
11	Las operaciones de aeronaves en las plataformas son controladas por la Autoridad Aeronáutica a través del ATC	El aeropuerto controla las operaciones de las aeronaves en las plataformas. Se especifica en el Anexo 6 del Manual de Certificación las medidas de seguridad en plataforma.
12	En los aeropuertos concesionados por el explotador en coordinación con el ATC dependiente de la Autoridad Aeronáutica. En el resto, por la autoridad aeronáutica	El control la realiza personal del aeropuerto, mediante la comunicación entre equipos. El aeropuerto controla las operaciones de los vehículos terrestres en las plataformas con la utilización de equipos de comunicación e información. Existe señalización horizontal en la plataforma, la cual ayuda a guiar a las aeronaves y vehículos de servicio.
13	En los aeropuertos concesionados por el explotador en coordinación con el ATC dependiente de la Autoridad	El aeropuerto designa el puesto de estacionamiento de acuerdo a su diseño de estacionamiento en plataforma, comunicando al ATC sobre el

APENDICE B

AGA/AOP/SG/6-NE/25

QUESTION/ PREGUNTA	ARGENTINA	BOLIVIA
	Aeronáutica. En el resto, por la Autoridad Aeronáutica	procedimiento.
14	La Autoridad Aeronáutica, a través del ATC	El Control del aeródromo.
15	El control de Aeródromo depende del Jefe de Aeropuerto quien es la autoridad aeronáutica del mismo	Se ha elaborado una carta de acuerdo operacional entre el control de aeródromo y el aeropuerto para las operaciones en plataforma. La coordinación se realiza por vía teléfono o radio, se consulta el plan de vuelo de las distintas aerolíneas para lograr un control, guía y asignación de puestos de estacionamiento.
16	Estandarización de procedimientos y reuniones de coordinación	Hay cartas de acuerdo operacional entre las autoridades del aeropuerto y el ATC. Se plantea los procedimientos que se debe seguir para el control y guía en la plataforma. La DGAC Bolivia realiza inspecciones y se desarrolla planes de acción para resolver los problemas encontrados.
17	Solamente unos pocos presentan algún problema de capacidad en las plataformas en horarios pico o temporada alta	No hay ningún tipo de congestión, no se ha llegado a la capacidad máxima operacional en ninguno de los aeropuertos.
18	Muy bueno	Se tiene un nivel adecuado de seguridad operacional en los aeropuertos certificados.
19	De acuerdo al carácter de la encuesta, la información estaría orientada más a la seguridad operacional que a la demanda/capacidad	Nos parece una medida adecuada, pero se debe considerar las características reales de los aeropuertos de la Región. Que muchos de los cuales, no son aeropuertos certificados.
20	Estos aspectos forman parte de las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil, disponibles en el sitio <a href="http://www.cra.gov.ar">www.cra.gov.ar</a> , junto con otras publicaciones de interés	-----

QUESTION/ PREGUNTA	BRASIL	CHILE
1	Sí. El Brasil, como signatario de la OACI, busca satisfacer las normas especificadas por los diversos documentos de la OACI.	Sí. Solo en el aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago.
2	En Brasil, las diferentes autoridades aeroportuarias deben satisfacer los reglamentos establecidos por la autoridad de la aviación civil, en este caso la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC).	Sí. Se rigen por procedimientos elaborados por la autoridad aeroportuaria, exigidos por la autoridad aeronáutica en el Manual de Aeródromo.
3	Sí. Cabe al Centro de Investigación y Prevención de Accidentes Aeronáuticos (CENIPA), órgano subordinado al Ministerio de Defensa, la elaboración de estadísticas de los accidentes/incidentes que ocurren en las plataformas.	Todos los accidentes/incidentes deben ser reportados a la entidad investigadora de accidentes e incidentes de la autoridad aeronáutica.
4	Cabe a los operadores de los aeropuertos responder las materias relacionadas con la gerencia y operación de sus aeropuertos.	Los procedimientos se ajustan a las disposiciones de la autoridad aeronáutica.
5	Cabe a los operadores de los aeropuertos responder las materias relacionadas con la gerencia y operación de sus aeropuertos.	Mediante la aplicación de procedimientos de supervisión, la cual es realizada por personal dependiente de la autoridad aeroportuaria.

<b>QUESTION/ PREGUNTA</b>	<b>BRASIL</b>	<b>CHILE</b>
6	Los aeropuertos brasileños están en disperejos períodos en el proceso de certificación. Algunos ya disponen de una propuesta de SMS a ser efectuada.	No. El SMS de los aeropuertos está en proceso de implementación. Dentro del sistema se consideran estos aspectos.
7	En Brasil las aerolíneas deben cumplir con las regulaciones emitidas por la autoridad de aeronáutica civil.	Sí.
8	Exactamente, las aerolíneas deben contratar los servicios a terceros bajo la supervisión de las autoridades aeroportuarias, siguiendo disposiciones de la autoridad de aviación civil brasileña.	Las aerolíneas contratan los servicios a terceros conforme a sus propias necesidades. Los contratistas deben cumplir con los procedimientos que dicta la autoridad aeronáutica sobre operación en plataforma.
9	Cabe al CENIPA y a los operadores de aeropuertos en Brasil responder las materias relacionadas con el resultado de la investigación de accidentes/incidentes que ocurren en las plataformas.	Una vez concluido el proceso de investigación del accidente/incidente, el resultado del mismo es informado al Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos, responsable de la administración de los aeropuertos para su difusión.
10	Hasta el actual momento no hay SMS implementado en los aeropuertos brasileños.	Se utilizan cartillas de verificación de los procedimientos que se aplican en las plataformas.
11	El control de los movimientos de aeronaves en el aeródromo es manejado, cuando esto existe, por la torre de control (control de aeródromo). Cuando no hay TWR, el control es efectuado por la autoridad aeroportuaria local.	El aeropuerto.
12	El control de los movimientos de vehículos terrestres en la plataforma es manejado, cuando esto existe, por la torre de control (control de aeródromo). Cuando no hay TWR, el control es efectuado por la autoridad aeroportuaria local.	Los vehículos terrestres son controlados por el aeropuerto, a través del servicio de supervisión de plataforma.
13	En Brasil, el control de aeródromos es manejado por la autoridad aeroportuaria o por el DECEA.	Lo define el concesionario en los aeropuertos concesionados y la autoridad aeroportuaria en aquellos no concesionados.
14	La autorización para el abandono de la posición de estacionamiento es manejada por la torre de control (control de aeródromo). Cuando no hay TWR, el control es efectuado por la autoridad aeroportuaria local.	El control de aeródromo.
15	Cabe a los operadores de los aeropuertos responder las materias relacionadas con la gerencia y operación de sus aeropuertos.	En Chile el control de aeródromo es parte de la organización del aeropuerto.
16	Cabe a los operadores de los aeropuertos responder las materias relacionadas con la gerencia y operación de sus aeropuertos.	Aplicación de procedimientos estandarizados en los aeropuertos, supervisión de las actividades que se desarrollan en la plataforma por personal dependiente de la autoridad aeroportuaria, capacitación del personal que realiza las labores de supervisión, comités operativos aeroportuarios, reuniones de coordinación por trabajos de mantenimiento de plataforma.
17	En Brasil los aeropuertos de la Area Terminal Sao Paulo, así como el de Brasilia, experimentan problemas de congestionamiento relacionados con capacidad de las plataformas, sistemas de pistas y de terminal.	Eventualmente, en las horas punta por atraso o adelanto de vuelos itinerantes.

QUESTION/ PREGUNTA	BRASIL	CHILE
18	Brasil toma el cuidado por la seguridad operacional de sus aeropuertos como se puede comprobar por el índice de accidentes/incidentes observados en los últimos años. El proceso de certificación deberá consolidar más la materia de seguridad operacional en aeropuertos brasileños.	El Estado de Chile considera el nivel de seguridad operacional en las plataformas de sus aeropuertos como muy bueno.
19	Hay una estrecha correlación entre las dos materias, con una mejor gerencia de la demanda versus capacidad, se puede contribuir para garantizar la manutención de los niveles de seguridad operacional	Sería muy conveniente, por cuanto permitiría conocer la situación de los Estados miembros del Subgrupo con respecto a estos temas, intercambiar experiencias y proponer medidas a los mismos para mejorar el nivel de seguridad operacional de sus aeropuertos.
20	En este momento creemos que no podremos contribuir más sobre el tema.	Sí, ponemos a disposición del grupo de trabajo las regulaciones y procedimientos existentes en el país, como también el programa de capacitación del personal que se desempeña como supervisor de plataforma

QUESTION/ PREGUNTA	URUGUAY	
1	Sí	
2	Sí. Se rigen por la reglamentación nacional, adecuada en cada aeropuerto por la dirección del mismo o el operador correspondiente.	
3	No. Se poseen pocos antecedentes como para elaborar estadísticas de los incidentes.	
4	Sí.	
5	La Dirección del aeropuerto, así como el operador controla en aquellos concesionados, posteriormente se fiscaliza a través de la autoridad aeronáutica.	
6	No. Se está procesando, aún no se implementó, se siguen procedimientos ya establecidos.	
7	Sí.	
8	La certificación de los servicios tercerizados es regida por la autoridad aeronáutica. Existen normas generales contenidas en el manual de gestión de plataforma y la parte estrictamente técnica está bajo la supervisión del servicio tercerizado.	
9	Una vez finalizados son compartidos en diferentes instancias a través de la página Web DINACIA y comités de seguridad operacional.	
10	Aún no, sólo algunos procedimientos de seguridad operacional (SoP).	

QUESTION/ PREGUNTA	URUGUAY	
11	Dependiendo del aeropuerto, por lo general el CTA. En otros casos que no se cuenta con CTA, por el piloto propiamente dicho.	
12	Por el operador aeroportuario.	
13	Operador aeroportuario o personal de la oficina de operaciones del aeropuerto.	
14	El CTA.	
15	Vía telefónica y VHF.	
16	Redacción de carta de acuerdo y control del cumplimiento de las mismas, así como actualización de las restricciones que se van incorporando a nivel internacional.	
17	No.	
18	Bueno.	
19	Positivo.	
20	Dirección a plataforma, prevención de colisiones y regulación de procedimientos de fiscalización	

## OPERADORES AEREOS

QUESTION/ PREGUNTA	ECUADOR/AEROPUERTO QUITO/MARISCAL SUCRE	NICARAGUA/GROUND HANDLING AIR SERVICE NICARAGUA (GHANSA)
1	Sí	Sí, en algunas ocasiones existen inconsistencias.
2	Sí. R-DAC 139	Sí. En ocasiones, no.
3	Sí	Sí, tres en este año
4	Sí. Como consulta de mejoras.	Sí. En eventos especiales, no.
5	En base al Manual de Aeródromo. Procedimientos propios MGO autorizado por la autoridad aeronáutica	No, hay actores externos que se les flexibiliza el procedimiento.
6	Sí	No, en proceso.
7	Sí. De ambas entidades	Sí, en algunas ocasiones, no.
8	Supervisados por la autoridad y los reglamentos propios certificados por la autoridad	Sí
9	Son compartidos, en el proceso de investigación intervienen y los resultados y medidas son compartidos con empresas con actividades similares	Algunos casos sí, otros no.
10	Tenemos indicadores para el manejo del SMS.	No, sólo los procedimientos aeroportuarios actuales.
11	El operador certificado con los procedimientos establecidos en el Manual	El aeropuerto por medio de torre y OPS
12	Por el operador certificado con los procedimientos establecidos en el Manual	Por el aeropuerto
13	El operador certificado	El aeropuerto (EAAI)

QUESTION/ PREGUNTA	ECUADOR/AEROPUERTO QUITO/MARISCAL SUCRE	NICARAGUA/GROUND HANDLING AIR SERVICE NICARAGUA (GHANSA)
14	El control de aeródromo, en coordinación con el operador	Aeropuerto (por medio ATC)
15	Con el Sistema FIDS, radio, teléfono	Torre informa, operaciones asigna estacionamiento (llegando) saliendo capitán pide pushback y encendido de motor a torres, torre autoriza
16	Conocimiento del Manual de Aeródromo de todos los actores que laboran en plataformas	Coordinaciones vía reuniones
17	La complejidad del itinerario heredado de la autoridad, satura plataformas y calles de rodaje.	En temporadas altas, en horas pico (sábado medio día)
18	Está en el nivel aceptable, de acuerdo a las estadísticas hemos tenido pocos incidentes, 5 total 2007	Medio
19	Excelente, ayudaría para garantizar una operación normalizada en los aeropuertos.	----
20	Seguro que sí, contribuyendo con los pasos dados para operar como aeropuerto certificado.	Que se integren algunos operadores que no están.

QUESTION/ PREGUNTA	PANAMA/TOCUMEN S.A.	PERU/LIMA AIRPORT PARTNERS
1	Sí. Utilizamos otros documentos OACI como referencia, pero debemos seguir normativas de la AAC local. Estas están basadas en OACI.	No.
2	Sí. Utilizamos normas generales de la AAC, pero también normas de seguridad propias.	Sí
3	Se tienen los reportes, pero no conocemos si se elaboran estadísticas detalladas. Las estadísticas son llevadas por la AAC a base en parte con nuestros reportes.	Sí
4	Algunos procedimientos de ACI basados en normas OACI son seguidos acorde a los requerimientos de AAC	Sí
5	Auditando, a través de los oficiales de operaciones, el cumplimiento tanto del reglamento de operaciones como de Manual de Aeródromo (en proceso de aprobación AAC).	Con supervisión cercana con personal técnicamente calificado
6	No. Al momento, se está preparando personal para iniciar dicho programa.	Sí
7	Sí. Las aerolíneas que incumplen están sujetas a sanciones por la AAC.	Sí
8	Contratan servicios a terceros bajo la supervisión de las autoridades aeroportuarias y siguiendo disposiciones de la AAC. Los reglamentos propios no pueden ser contrarios a normas del aeropuerto.	De acuerdo a nuestros reglamentos

<b>QUESTION/ PREGUNTA</b>	<b>PANAMA/TOCUMEN S.A.</b>	<b>PERU/LIMA AIRPORT PARTNERS</b>
9	Sí, son compartidos entre la AAC con la alta gerencia del aeropuerto.	Aún no, compartimos la cantidad de eventos
10	Se está trabajando en dichos parámetros formalmente.	Se utiliza el número de incidentes o accidentes por cada 1000 operaciones. Sí está considerado en el sistema SMS implementado
11	El control de aeródromo (AAC).	El operador del aeródromo
12	El movimiento de vehículos en áreas de maniobras es del control de aeródromo. En las plataformas, vías de servicio y los accesos son controlados por el aeropuerto.	Por el operador del aeródromo
13	El aeropuerto en coordinación con el control terrestre (quien tiene la comunicación con el piloto).	El operador del aeródromo
14	El control de aeródromo.	El control de aeródromo (TWR)
15	El centro de gestión de operaciones tiene contacto directo vía hotline, radio y fax con el control de aeródromo	Acuerdo de control de tránsito Aéreo y el operador. Contrato de concesión. Manual de Aeródromo. Mediante reuniones de coordinación.
16	Todos han sido probados, sin embargo, la de mayor impacto ha sido la de fiscalización del uso de procedimientos.	Reportes. Reuniones de coordinación. Resoluciones de seguridad/sanciones.
17	Sí existen problemas de demanda/capacidad, pero en especial con uso de puentes de abordaje en horas pico.	Sí y también en otras áreas del aeropuerto
18	A falta de indicadores, esto es de carácter subjetivo. Como opinión, los incidentes graves son bajos frente a la cantidad de operaciones, pero los leves son varios.	Por ahora, número de operaciones versus número de eventos por cada 1000 operaciones.
19	Sí se puede considerar.	Sería importante tener parámetros para un estudio aeronáutico general. El grupo debería divulgar la información en la web – libre.
20	Se debería recoger las experiencias y problemas de varios operadores y ver cuál podría ser el mejor modelo	Que la autoridad aeronáutica exija el cumplimiento de la implantación del SMS a todos los actores en el aeródromo.

<b>QUESTION/ PREGUNTA</b>	<b>Venezuela/NN</b>	<b>NN</b>
1	Sí. En la señalización vertical existen los rótulos, pero no son lumínicos, se está en proceso, está considerado en inversiones futuras.	No.
2	Sí. Existe una Ley General de Aeronáutica Civil y ya está reglamentada, estamos trabajando para mejorar el manejo de la plataforma. Existe el RTA 14 del INAC, con el cual estamos procediendo a trabajar	Sí
3	Sí. Se lleva, pero algunos incidentes no son reportados, se está trabajando para mejorar los reportes, los reportados se les abre una carpeta para llevarlo como registro.	Sí

QUESTION/ PREGUNTA	Venezuela/NN	NN
4	Sí. Se cumple no en un 100%; se está revisando los procedimientos recomendados para incorporarlo en los procedimientos propios del manejo de plataforma. Se actualiza el manual de operaciones.	No.
5	A través de contratos o acuerdo suscrito entre los actores o prestadores de servicios, ellos son capacitados acerca de los procedimientos en rampa (manual de operaciones).	Mediante la supervisión del personal de operaciones del personal del aeropuerto.
6	No. Estamos en proceso; ya se creó un área SMS en la organización y también se está capacitando al personal.	Sí
7	Sí. Las aerolíneas que operan en el aeropuerto cumplen con las regulaciones emitidas por la autoridad y procedimientos del aeropuerto.	Sí. Adicionalmente, cumplen con las normas emitidas por el operador.
8	Las aerolíneas contratan el servicio a terceros que está certificado por la autoridad y que cumplen con los procedimientos del aeropuerto.	Por medio de la aviación civil y autoridades aeroportuarias.
9	El tema es tratado con todos los actores involucrados, el aeropuerto también involucra a la autoridad de aeronáutica.	Son compartidas con los actores y en general con el aeropuerto. Se comparte información de los agentes que originaron el accidente/incidente con la finalidad de minimizar futuros riesgos y/o novedades.
10	No tenemos SMS implementado; se han incluido algunos aspectos de SMS y se está trabajando para mejorar el desempeño en plataforma.	Sí hay SMS implementado.
11	El aeropuerto, la autoridad aeronáutica, el operador de handling, en estrecha coordinación, pero bajo la supervisión del operador aeroportuario.	Torre de control
12	Existe un procedimiento relacionado a los vehículos, solo ingresan los autorizados y debe ser conducido por personas entrenadas y que tienen licencia (manual gestión en rampa).	Por el operador del aeropuerto a través del personal de operaciones y seguridad.
13	El punto de estacionamiento de las aeronaves es definido por el área de operaciones en coordinación con el prestador de servicios en rampa.	El operador del aeropuerto a través de su departamento de operaciones.
14	El control de aeródromo – ATC, pertenece a la organización del aeropuerto.	Torre de control (ATC)
15	El control de aeródromo – ATC pertenece al aeropuerto y hay procedimiento que coordina al control de aeródromo y las operaciones de plataforma.	Se coordina entre operaciones de ambas partes aeropuerto y control de aeródromo.
16	Se ha creado comité de trabajo de gestión en plataforma donde participan todos los actores; entrenamiento e inspecciones a las operaciones.	La creación de una norma de gestión de plataforma
17	Actualmente la capacidad instalada cubre la demanda existente.	No presentan ninguna novedad de las consultadas, salvo cuando por condiciones meteorológicas otros aeropuertos cierran sus operaciones

QUESTION/ PREGUNTA	Venezuela/NN	NN
18	Aceptable; pero necesitamos implementar el SMS para manejar la seguridad operacional en un nivel aceptable.	Lo considero seguro
19	Consideramos que es necesario integrar los dos aspectos, porque están relacionados	N/A
20	Sería conveniente que exista una guía general al respecto; esto permitiría normalizar algunos procedimientos que sean aplicables.	Todas las responsabilidades de los actores sean coordinadas cumpliendo con la seguridad operacional.

QUESTION/ PREGUNTA	NN	NN
1	No.	Sí
2	Cumplen con reglamentos generales de la autoridad aeronáutica	No. Nos ayudan a realizar operaciones
3	Sí	Sí
4	Sí	No.
5	Acreditación de personal y equipo evaluación de competencia de personal y revisión de condiciones óptimas del equipo	A través de control área.
6	No.	No.
7	Sí.	Sí.
8	Bajo supervisión de autoridades y operador aeroportuario	Las aerolíneas contratan los servicios con terceros que son certificadas por la autoridad
9	Sí, lo investiga la autoridad aeronáutica y lo comparte con los actores.	Sí se comparten todos los resultados.
10	No hay SMS. Se verifica por oficial del aeropuerto conforme formatos de reglas de operación.	No existen parámetros.
11	El aeropuerto.	El control de tránsito aéreo.
12	El aeropuerto.	El control de tránsito aéreo.
13	El aeropuerto.	El aeropuerto
14	El aeropuerto.	El control del aeródromo
15	El aeropuerto controla plataforma; control aéreo controla pista y rodajes.	Existe una programación de actividades que debe respetarse
16	Creación de comités de operaciones; supervisión de áreas de movimiento; elaboración de reglas de operación.	No se ha implantado ninguna
17	Ocasionalmente en horas pico	No.
18	Aceptable, pero mejorable	Bajo.
19	---	Sería deseable contar con mayor información
20	Se debe homogenizar las reglas de operación en plataforma en todos los aeropuertos.	No.

- FIN -

- B9 -

AGA/AOP/SG/6-NE/25