



International Civil Aviation Organization

CAR/SAM REGIONAL PLANNING AND IMPLEMENTATION GROUP (GREPECAS)

Seventh Meeting of the GREPECAS Aerodrome and Ground Aids / Aerodrome Operational Planning Subgroup (AGA/AOP/SG/7)

Buenos Aires, Argentina, 9-13 November 2009

AGA/AOP/SG/7-WP/13

03/11/09

Agenda Item 4: Review of Task Force Activities

4.2 Report of the Airport Demand/Capacity Task Force

REPORT OF THE AIRPORT DEMAND/CAPACITY TASK FORCE

(Presented by the Rapporteur)

SUMMARY

This working paper contains updated information on the progress made with respect to the activities assigned to the Airport Demand/Capacity Task Force.

References:

- Circular letter EMX0529 to NACC and SAM States/Territories, dated 12 May 2008, and letter LT 2/8.12.6.1 – SA340 dated 29 April 2008.
- Report of the 6th meeting of the GREPECAS AGA/AOP/SG Subgroup (San José, Costa Rica, 23-27 June 2008).
- Report of the 15th meeting of GREPECAS (Rio de Janeiro, Brazil, 13-17 October 2008).

1. Introduction

1.1 The sixth meeting of the GREPECAS AGA/AOP/SG Subgroup agreed that the Task Force should send the results of the survey “Focusing on Demand/Capacity and Safety of Apron Operations” and propose actions to continue improving apron capacity and safety.

1.2 It also agreed to propose that the Subgroup Secretariat, together with the Secretariat of the ATM Subgroup, develop a work methodology for the design of a joint strategy based on a systemic approach for the development of an inventory, an assessment, and a guide to resolve aircraft flow bottlenecks on the air side.

1.3 As in previous periods, no CAR/SAM State or Territory has submitted cases to the Working Group for analysis, since, apparently, there are no airport capacity/demand problems.

2. Assessment of the survey “Focusing on Airport Demand/Capacity and Safety of Apron Operations”

2.1 As the Meeting may recall, CAR/SAM States/Territories received, through Circular Letter EMX0529 to NACC and SAM States/Territories dated 12 May 2008 and Letter N° LT 2/8.12.6.1 dated 29 April 2008, the survey entitled “Focusing on Demand/Capacity and safety of apron operations”, addressed to civil aviation authorities and aircraft operators of the main airports, with a view to obtaining a clear and updated vision of the status of this issue in the region, in support of the Demand/Capacity Task Force.

2.2 The survey asked the States about the status of compliance with ICAO and aeronautical or airport authority regulations concerning apron management by airport operators, the way in which its activities were controlled, whether the airport SMS took these aspects into account, the way in which accidents/incidents on the apron were treated, measures taken that have had greater impact on safety, etc.

2.3 They were also asked if they had any congestion or demand/capacity problem on the apron and on the other movement areas of the airport, and whether they would make any contribution regarding movement management on the aprons, especially in terms of the responsibilities of those involved in the activities carried out therein.

2.4 The Mexico Regional Office sent to the rapporteur of this Task Force a summary of all the responses to the survey that had been received (**Appendix A**). Of the 46 States/Territories that were consulted (31 from the CAR Region and 15 from the SAR Region), 17 completed the questionnaire, namely Barbados, Costa Rica, Cuba, United States, Haiti, Nicaragua and Dominican Republic, from the CAR Region; Argentina, Bolivia, Brazil, Chile, Ecuador (Quito/Mariscal Sucre Airport), Panama (Tocumen S.A.), Paraguay, Peru, Uruguay and Venezuela from the SAR Region, accounting for a total participation of 36,9 %.

2.5 As agreed upon at the previous meeting, the Task Force reviewed the responses received from the States and assessed the results of the survey (**Appendix B**) for future consideration, as detailed in the following paragraphs.

2.6 In general, airports that so required, met the standards specified in ICAO Doc 9830-AN/452 – “*Advanced Surface Movement Guidance and Control Systems (A-SMGCS) Manual*”. Airports that did not meet the standards contained in the aforementioned manual used the basic SMGCS system standards, because they were CAT I.

2.7 All airports have regulations for apron management, most of them dictated by the aeronautical authority or jointly, and are applied by airport users.

2.8 Forty seven percent of the airports lack or have incomplete statistical records of incidents/accidents that occurred on the apron, which reflects a weakness in the risk management process each of them should apply.

2.9 76,5 % of the States/Territories indicated that they lacked an SMS at their airports. However, most of them were in the process of implementing the SMS, and were currently in the training and dissemination stage.

2.10 Both the airlines and services they hire from third parties met the apron management regulations issued by the aeronautical or airport authority.

2.11 Regarding the parameters used for measuring the performance of activities carried out on the apron, 52,9 % answered that they had none, a situation that could contribute to the occurrence of accidents or incidents on the apron.

2.12 Likewise, the responsibilities for aircraft and vehicle movement, as well as the allocation of aircraft stands on the apron(s) were clearly defined, and there were no comments in this regard.

2.13 Concerning the measures to increase apron safety, some weaknesses were noted, especially regarding training of the personnel working on the apron, the operation of committees, and the holding of coordination meetings. Likewise, the use of standard procedures and checklists for apron activities needs to be reinforced.

2.14 As to apron demand/capacity, 23,5% of the States/Territories expressed that they had some type of congestion, while 41,1% said they had occasional apron congestion problems only at some airports, especially at peak hours and because flights were delayed or ahead of time. Only one State/Territory said it had some degree of congestion in the manoeuvring area.

2.15 35,3% of the States/Territories that responded the survey recognised that the level of safety on the apron(s) was medium-high to medium, which represents a risk to apron activities.

2.16 Most States (58,8%) said that they had contributions to make regarding airport demand/capacity, especially with respect to the responsibilities of those involved in apron management, with a view to improving safety levels. As to the other States (41,2%), this Task Force interprets that, in the absence of contributions to make, they require guidance on the measures to be implemented for improving apron management.

2.17 Finally, all States/Territories that responded the survey, with one exception, agreed that the Airport Demand/Capacity Task Force of the GREPECAS AGA/AOP Subgroup should consider the aforementioned aspects when performing its work.

3. Proposals of the Airport Demand/Capacity Task Force to improve safety in apron management and reduce apron congestion levels

3.1 The Task Force suggests that ICAO organise a seminar/workshop for States to share experiences on apron management and the action taken to improve safety on the apron. As a result of this seminar/workshop, a reference guide should be produced, containing aspects related to the development of apron procedures, checklists, statistical recording forms, training of personnel working on the apron, amongst others, so that CAR/SAM States/Territories that so require can use it as a reference and support document.

3.2 Regarding apron demand/capacity, since some States/Territories said they had some degree of apron congestion, especially during peak hours, the Task Force considered that, when designing the construction or expansion of airports, remote aircraft stands and those associated to the passenger terminal should be distributed as efficiently as possible, taking into account the aircraft mix that will use them, mean occupancy by flight class (initial, terminal, technical stop or passenger), number of aircraft that stay overnight, etc., given the high cost of apron construction or expansion to be borne by airport operators. Before considering this option, the airport operator should study the possibility of converting the stands designed for a given type of aircraft to another one that is in greater demand.

3.3 Another possible way of optimising available space would be to establish aircraft stand separation margins based on the categories of aircraft that use the airport and not on the airport reference code, in order to accommodate a larger number of aircraft. This means that if the airport reference code is 4D or above, the separation margin would go from 7,5 m. to 4,5 m. if the stand is used only by aircraft of category C or less, with the resulting savings in pavement construction and subsequent maintenance.

3.4 Finally, it is important to note that all of the measures to be implemented in order to reduce or resolve apron congestion problems will help to mitigate the environmental impact of their operation on the surrounding population, reducing the duration of noise emissions by aircraft and their gas emissions, with the resulting savings in fuel, which has a significant impact on aircraft operating costs.

4. **Suggested Action**

4.1 The Meeting is invited to:

- a) Take note of the background information provided in this paper; and
- b) Analyse the proposals of the Task Force to increase apron capacity and safety, and request the Secretariat to submit them to GREPECAS for approval.

APPENDIX/APÉNDICE A

SURVEY ON AIRPORT DEMAND/CAPACITY FOR CIVIL AVIATION AUTHORITIES AND STATE'S AIRPORT OPERATORS IN SUPPORT TO THE GREPECAS AGA/AOP SUBGROUP TASK FORCE ON AIRPORT DEMAND/CAPACITY ENCUESTA SOBRE DEMANDA/CAPACIDAD AEROPORTUARIA DIRIGIDA A LAS AUTORIDADES DE AERONÁUTICA CIVIL Y OPERADORES DE AEROPUERTOS DEL ESTADO RESPECTIVO, EN APOYO AL GRUPO DE TAREA SOBRE DEMANDA/CAPACIDAD DEL SUBGRUPO AGA/AOP DEL GREPECAS ENFOQUE SOBRE DEMANDA/CAPACIDAD Y SERVICIO DE DIRECCIÓN EN PLATAFORMA					
CAR Region States/Territories who have answered the survey / Estados/Territorios de la Región CAR que contestaron la encuesta:			SAM Region States/Territories who have answered the survey / Estados/Territorios de la Región SAM que contestaron la encuesta		
Barbados, Costa Rica, Cuba, Dominican Republic, Haiti, Nicaragua, United States			Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Ecuador (Aeropuerto Quito/Mariscal Sucre), Panamá (Tocumen, S.A.), Paraguay, Perú, Uruguay and Venezuela		
Estados/Territorios CAR pendientes por contestar:			Estados/Territorios SAM pendientes por contestar:		
Aruba, Bahamas, Belize, Canada, ECCAA, El Salvador, French Antilles, Grenada, Guatemala, Honduras, Jamaica, Mexico, Netherlands Antilles, Saint Kitts and Nevis, Saint Lucia, Saint Vincent and the Grenadines, Trinidad and Tobago, Anguilla (UK), Bermuda (UK), British Virgin Islands (UK), Cayman Islands (UK), Montserrat (UK) and Turks and Caicos (UK).			Colombia, Falkland Islands, French Guiana, Guyana and Suriname		
1. Does your airport(s) comply with ICAO standards specified in Doc 9830-AN/452 – “Advanced Surface Movement Guidance and Control Systems (A-SMGCS) Manual (Doc 9830)” or any other ICAO document? ¿Su(s) aeropuerto(s) cumple(n) con las normas OACI especificadas en el Doc. 9830-AN/452 – “Manual de sistemas avanzados de guía y control del movimiento en la superficie (A-SMGCS)” u otro documento de la OACI?					
Antigua and Barbuda		Aruba		Bahamas	
Barbados	Yes	Belize		Canada	
Costa Rica	Sí	Cuba	Sí. Se cumple de acuerdo al reglamento de la Autoridad de la Aeronáutica Civil de Cuba (IACC), el cual está basado en las Normas OACI.	Dominican Republic	Parcialmente
ECCAA		El Salvador		French Antilles	
Grenada		Guatemala		Haiti	No
Honduras		Jamaica		Mexico	
Netherlands Antilles		Nicaragua	No. Se aplica lo especificado en el Doc 9476-AN/927.	Saint Kitts and Nevis	
Saint Lucia		Saint Vincent and the Grenadines		Trinidad and Tobago	
United States	No. At the present time no because of the lack of specific equipment and additional dedicated controller.	Anguilla – UK		Bermuda – UK	
British Virgin Islands – UK		Cayman Islands – UK		Montserrat – UK	
Turks and Caicos Islands - UK					

Argentina	Sí	Bolivia	No. No se ha implementado en ningún aeropuerto del país. Los aeropuertos son de Categoría I y utilizan el sistema SMGCS básico.	Brazil	No
Chile	Sí. Solo en el aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago	Colombia		Ecuador – Contestado por: Aeropuerto Quito/Mariscal Sucre	Sí
Falkland Islands		French Guiana		Guyana	
Panama – Contestado por: Tocumen S.A.	Sí. Utilizamos otros documentos OACI como referencia, pero debemos seguir normativas de la AAC local. Estas están basadas en OACI.	Paraguay	No. Se utiliza un procedimiento local. Operaciones autoriza el ingreso de vehículos al área de movimiento y la circulación está controlado por la torre de control en la frecuencia de superficie en coordinación con operaciones.	Peru	No
Suriname		Uruguay	Sí	Venezuela	Sí. En la señalización vertical existen los rótulos, pero no son lumínicos, se está en proceso, está considerado en inversiones futuras.
2. Does your airport(s) comply with regulations issued by the civil aviation authority for apron management service or by regulations coming up from the airport authority?					
¿Su(s) aeropuerto(s) cumple(n) con los reglamentos emitidos por la autoridad de aeronáutica civil para el servicio de dirección en la plataforma, o por reglamentos emitidos por la autoridad aeroportuaria?					
Antigua and Barbuda		Aruba		Bahamas	
Barbados	Regulations from the airport authority	Belize		Canada	
Costa Rica	Sí	Cuba	Los aeropuertos están administrados por la Empresa Administradora de Aeropuertos y Servicios Aeronáuticos (ECASA) y en consonancia con las regulaciones de la Autoridad de la Aeronáutica Civil de Cuba.	Dominican Republic	Con reglamentos emitidos por la Autoridad de Aeronáutica Civil.
ECCAA		El Salvador		French Antilles	
Grenada		Guatemala		Haiti	By regulations coming from both parties
Honduras		Jamaica		Mexico	
Netherlands Antilles		Nicaragua	Regulaciones dictadas por la autoridad aeroportuaria.	Saint Kitts and Nevis	
Saint Lucia		Saint Vincent and the Grenadines		Trinidad and Tobago	
United States	The FAA reviews only certain apron management services, such as, fuelling, driver training, and winter operations. Other services commonly found on the apron, such as food services, lavatory services, etc, are the responsibility of the air carrier and to a degree, such as security, involve the airport operator.	Anguilla – UK		Bermuda – UK	

British Virgin Islands – UK		Cayman Islands – UK		Montserrat – UK	
Turks and Caicos Islands - UK					
Argentina	Cumplen los reglamentos aprobados por la autoridad aeronáutica civil.	Bolivia	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	Brazil	Sí
Chile	Sí. Se rigen por procedimientos elaborados por la autoridad aeroportuaria, exigidos por la autoridad aeronáutica en el Manual de Aeródromo.	Colombia		Ecuador – Contestado por: Aeropuerto Quito/Mariscal Sucre	Sí. R-DAC 139
Falkland Islands		French Guiana		Guyana	
Panama – Contestado por: Tocumen S.A.	Sí. Utilizamos normas generales de la AAC, pero también normas de seguridad propias.	Paraguay	Sí. Los reglamentos que se aplican son los del Anexo 14; DINAC R14, Doc 9137 y demás documentos del Convenio	Peru	No
Suriname		Uruguay	Sí. Se rigen por la reglamentación nacional, adecuada en cada aeropuerto por la dirección del mismo o el operador correspondiente.	Venezuela	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
3. Do you keep apron accident/incident statistics?					
¿Usted cuenta con estadísticas de los accidentes/incidentes que ocurren en las plataformas?					
Antigua and Barbuda		Aruba		Bahamas	
Barbados	Yes	Belize		Canada	
Costa Rica	No	Cuba	Si. Se cuenta con una base de datos, que se actualiza permanentemente y se realizan análisis mensuales, trimestrales, semestrales y anuales.	Dominican Republic	No. Se ha iniciado recientemente la preparación de records estadísticos de parte de la autoridad.
ECCAA		El Salvador		French Antilles	
Grenada		Guatemala		Haiti	Yes
Honduras		Jamaica		Mexico	
Netherlands Antilles		Nicaragua	Sí. Son reportadas y remitidas al operador.	Saint Kitts and Nevis	

Saint Lucia		Saint Vincent and the Grenadines		Trinidad and Tobago	
United States	Yes. The FAA monitors certain types of apron accident/incidents. Accidents/incidents are monitored and recorded by the responsible party, e.g., the service provider, air carriers, and the airport operator. A serious accident will involve the NTSB.	Anguilla – UK		Bermuda – UK	
British Virgin Islands – UK		Cayman Islands – UK		Montserrat – UK	
Turks and Caicos Islands - UK					
Argentina	Sí	Bolivia	No. Hasta la fecha no se tiene reportados.	Brazil	No. Obs.: No momento existem dados esparsos. Com o inicio da operação dos SGSO dos principais aeroportos, previstos para o bienio 2009-2010, estes dados começarão a estar disponíveis.
Chile	Todos los accidentes/incidentes deben ser reportados a la entidad investigadora de accidentes e incidentes de la autoridad aeronáutica.	Colombia		Ecuador – Contestado por: Aeropuerto Quito/Mariscal Sucre	Sí
Falkland Islands		French Guiana		Guyana	
Panama – Contestado por: Tocumen S.A.	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.	Paraguay	Sí. Se mantiene un registro en la Gerencia de Operaciones	Peru	No
Suriname		Uruguay	No. Se poseen pocos antecedentes como para elaborar estadísticas de los incidentes.	Venezuela	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.
4. Does your airport(s) comply with procedures recommended by ACI or ACI-LAC for apron management service?					
¿Su(s) aeropuerto(s) cumple(n) con los procedimientos recomendados por ACI o ACI/LAC para el servicio de dirección en la plataforma?					
Antigua and Barbuda		Aruba		Bahamas	
Barbados	Yes	Belize		Canada	
Costa Rica	Sí	Cuba	Si. La Empresa Cubana de Aeropuertos y Servicios Aeronáuticos, que administra los aeropuertos, es miembro de ACI (ACI/LAC) y cumple con los procedimientos y normativas establecidas por las RAC (Regulaciones Aeronáuticas Cubanas) del IACC.	Dominican Republic	No se conocen dichos procedimientos.
ECCAA		El Salvador		French Antilles	

Grenada		Guatemala		Haiti	No
Honduras		Jamaica		Mexico	
Netherlands Antilles		Nicaragua	Sí. El operador de aeropuertos pertenece a esta afiliación.	Saint Kitts and Nevis	
Saint Lucia		Saint Vincent and the Grenadines		Trinidad and Tobago	
United States	No. Some U.S. airports might have adopted ACI recommended procedures.	Anguilla – UK		Bermuda – UK	
British Virgin Islands – UK		Cayman Islands – UK		Montserrat – UK	
Turks and Caicos Islands - UK					
Argentina	Sí	Bolivia	No. Se cumple con la Reglamentación Aeronáutica Boliviana.	Brazil	No. Obs. Não existe este requisito em nossa regulação
Chile	Los procedimientos se ajustan a las disposiciones de la autoridad aeronáutica.	Colombia		Ecuador – Contestado por: Aeropuerto Quito/Mariscal Sucre	Sí. Como consulta de mejoras.
Falkland Islands		French Guiana		Guyana	
Panama – Contestado por: Tocumen S.A.	Algunos procedimientos de ACI basados en normas OACI son seguidos acorde a los requerimientos de AAC	Paraguay	No. Regulaciones cumplidas parcialmente.	Peru	No
Suriname		Uruguay	Sí.	Venezuela	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.
5. Who operates the apron management service at your airport(s)?					
¿Quién se encarga del suministro del servicio de dirección en la plataforma?					
Antigua and Barbuda		Aruba		Bahamas	
Barbados	Aircraft movement on the apron is controlled by aerodrome tower. Airline ramp officials are responsible for ensuring the safety of the aircraft in relation to equipment and marshalling of aircraft.	Belize		Canada	

Costa Rica	Se lleva a cabo el control tanto de los diferentes equipos, así como al personal de las diferentes empresas que se desenvuelven dentro de la plataforma	Cuba	La dirección de handling (coordinador/supervisor/operaciones tierra) que es administrada por la Dirección del aeropuerto y esta a su vez por la Autoridad Aeronáutica Civil.	Dominican Republic	La dirección es mixta: parte del control de aeródromos y parte por la administración del aeropuerto.
ECCAA		El Salvador		French Antilles	
Grenada		Guatemala		Haiti	Airport administration and airlines
Honduras		Jamaica		Mexico	
Netherlands Antilles		Nicaragua	Este servicio está concesionado a una empresa privada, bajo la supervisión y control de la administración del aeródromo.	Saint Kitts and Nevis	
Saint Lucia		Saint Vincent and the Grenadines		Trinidad and Tobago	
United States	Either the airport operator, air carriers, or the service provider.	Anguilla – UK		Bermuda – UK	
British Virgin Islands – UK		Cayman Islands – UK		Montserrat – UK	
Turks and Caicos Islands - UK					
Argentina	El jefe del Aeropuerto que es parte de la autoridad aeronáutica de aviación civil y lo ejecuta a través del ATS.	Bolivia	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).	Brazil	La administración del aeropuerto.
Chile	Mediante la aplicación de procedimientos de supervisión, la cual es realizada por personal dependiente de la autoridad aeroportuaria.	Colombia		Ecuador – Contestado por: Aeropuerto Quito/Mariscal Sucre	En base al Manual de Aeródromo. Procedimientos propios MGO autorizado por la autoridad aeronáutica
Falkland Islands		French Guiana		Guyana	
Panama – Contestado por: Tocumen S.A.	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).	Paraguay	En proceso la expedición de CHR. En etapa de capacitación del personal	Peru	La administración del aeropuerto
Suriname		Uruguay	La Dirección del aeropuerto, así como el operador controla en aquellos concesionados, posteriormente se fiscaliza a través de la autoridad aeronáutica.	Venezuela	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).

6. a) Does your airport(s) account for SMS? b) Does the SMS take into consideration these aspects? a) ¿Su(s) aeropuerto(s) cuenta(n) con un SMS? b) El SMS toma en cuenta estos aspectos?					
Antigua and Barbuda		Aruba		Bahamas	
Barbados	a) Yes b) Yes	Belize		Canada	
Costa Rica	No	Cuba	a) Sí b) Si En fase de implementación. Son identificados los peligros en plataforma, son evaluados los riesgos y se toman medidas para mitigarlos.	Dominican Republic	a) No b) Sí. Está en proceso la preparación de los SMS de los aeropuertos.
ECCAA		El Salvador		French Antilles	
Grenada		Guatemala		Haiti	a) No b) N/A
Honduras		Jamaica		Mexico	
Netherlands Antilles		Nicaragua	a) No b) Sí Actualmente estamos en proceso de implementación del SMS en el Aeropuerto, pero se han desarrollado las políticas y capacitaciones para la implantación del SMS, desarrollándose actualmente los reglamentos e inventarios de riesgos y peligros.	Saint Kitts and Nevis	
Saint Lucia		Saint Vincent and the Grenadines		Trinidad and Tobago	
United States	a) No b) No FAA is in process of developing a regulation to require certificated airports to implement SMS.	Anguilla – UK		Bermuda – UK	
British Virgin Islands – UK		Cayman Islands – UK		Montserrat – UK	
Turks and Caicos Islands - UK					
Argentina	Se encuentra en etapa de elaboración y prueba en algunos aeropuertos. Se exige para la certificación de aeropuertos.	Bolivia	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.	Brazil	a) Sí b) Sí Obs. A: os 32 aeroportos internacionais que já eniciaram o processo de certificação operacional estão com seus SMS sendo desenvueltos. Entretanto, para os sete maiores os SMS já estão em implantação.

Chile	No. El SMS de los aeropuertos está en proceso de implementación. Dentro del sistema se consideran estos aspectos.	Colombia		Ecuador – Contestado por: Aeropuerto Quito/Mariscal Sucre	Sí
Falkland Islands		French Guiana		Guyana	
Panama – Contestado por: Tocumen S.A.	No. Al momento, se está preparando personal para iniciar dicho programa.	Paraguay	No. Comité en fase inicial. Capacitación y difusión.	Peru	a) No b) Sí
Suriname		Uruguay	No. Se está procesando, aún no se implementó, se siguen procedimientos ya establecidos.	Venezuela	No. Estamos en proceso; ya se creó un área SMS en la organización y también se está capacitando al personal.
7. Do airlines comply with the regulations issued by the civil aviation authority, or by the airport authority?					
¿Cumplen las aerolíneas con las regulaciones emitidas por la autoridad de aeronáutica civil o por las de la administración del aeropuerto?					
Antigua and Barbuda		Aruba		Bahamas	
Barbados	Both	Belize		Canada	
Costa Rica	Sí	Cuba	Se cumple con los Reglamentos de la Autoridad de la Aeronáutica Civil.	Dominican Republic	Por las regulaciones emitidas por la autoridad de aeronáutica civil.
ECCAA		El Salvador		French Antilles	
Grenada		Guatemala		Haiti	By the civil aviation authority and by the airport authority
Honduras		Jamaica		Mexico	
Netherlands Antilles		Nicaragua	Cumplen con las regulaciones generales de la autoridad y las regulaciones específicas de la autoridad aeroportuaria aprobadas por Aviación Civil.	Saint Kitts and Nevis	
Saint Lucia		Saint Vincent and the Grenadines		Trinidad and Tobago	
United States	Both. The majority of imposed regulations are FAA requirements. In some cases the airlines will follow local regulations, such as noise mitigation, environmental runoff mitigation of deicing chemicals.	Anguilla – UK		Bermuda – UK	
British Virgin Islands – UK		Cayman Islands – UK		Montserrat – UK	
Turks and Caicos Islands - UK					

Argentina	Las Aerolíneas cumplen las regulaciones emitidas por la autoridad aeronáutica civil.	Bolivia	Sí. Se cumple con la Reglamentación Aeronáutica Boliviana RAB 108.	Brazil	Sí
Chile	Sí	Colombia		Ecuador – Contestado por: Aeropuerto Quito/Mariscal Sucre	Sí. De ambas entidades
Falkland Islands		French Guiana		Guyana	
Panama – Contestado por: Tocumen S.A.	Sí. Las aerolíneas que incumplen están sujetas a sanciones por la AAC.	Paraguay	Sí	Peru	Sí cumplen
Suriname		Uruguay	Sí	Venezuela	Sí. Las aerolíneas que operan en el aeropuerto cumplen con las regulaciones emitidas por la autoridad y procedimientos del aeropuerto.
8. Do airlines hire third party services for apron management service under the supervision of the airport authority, in compliance with its regulations or through airlines own regulations?					
¿Contratan las aerolíneas los servicios de terceros para el servicio de dirección en plataforma bajo la supervisión de la autoridad aeroportuaria, en cumplimiento a sus regulaciones o por las regulaciones de la propia aerolínea?					
Antigua and Barbuda		Aruba		Bahamas	
Barbados	Both	Belize		Canada	
Costa Rica	Únicamente lo establecido por la autoridad de aviación civil	Cuba	No se contratan a terceros, los servicios los brinda el aeropuerto y se cumplen las regulaciones de la autoridad aeroportuaria, los cuales se basan en las regulaciones de la autoridad de la aviación civil.	Dominican Republic	Sólo para el personal que funge como señaleros, bajo la supervisión de la autoridad aeronáutica.
ECCAA		El Salvador		French Antilles	
Grenada		Guatemala		Haiti	Yes
Honduras		Jamaica		Mexico	
Netherlands Antilles		Nicaragua	No, dado que existe contrato de exclusividad para la empresa que presta este servicio.	Saint Kitts and Nevis	
Saint Lucia		Saint Vincent and the Grenadines		Trinidad and Tobago	
United States	The airport operator is involved to some degree. In all cases, the third party service provider will follow both airport regulations, such as security, and airline regulations.	Anguilla – UK		Bermuda – UK	
British Virgin Islands – UK		Cayman Islands – UK		Montserrat – UK	

Turks and Caicos Islands - UK					
Argentina	No	Bolivia	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.	Brazil	Sí
Chile	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.	Colombia		Ecuador – Contestado por: Aeropuerto Quito/Mariscal Sucre	Supervisados por la autoridad y los reglamentos propios certificados por la autoridad
Falkland Islands		French Guiana		Guyana	
Panama – Contestado por: Tocumen S.A.	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.	Paraguay	Los aeropuertos internacionales cuentan con servicios de asistencia en tierra y algunas compañías poseen su propio servicio de asistencia en tierra, supervisados por operaciones del aeropuerto.	Peru	Sí
Suriname		Uruguay	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.	Venezuela	Las aerolíneas contratan el servicio a terceros que está certificado por la autoridad y que cumplen con los procedimientos del aeropuerto.
<p>9. Are the results of accident/incident investigation occurring at aprons known by all parties involved with apron management services? Is full information provided to the airport administration or just only part of it?</p> <p>Los resultados de la investigación de accidentes/incidentes que ocurren en las plataformas ¿son de conocimiento de todos los involucrados en el servicio de dirección en la plataforma? ¿Se provee toda la información a la administración del aeropuerto o sólo una parte de él?</p>					
Antigua and Barbuda		Aruba		Bahamas	
Barbados	Information concerning investigations is shared through the Airport Safety Committee. Full information is provided to airport administration.	Belize		Canada	
Costa Rica	Únicamente entre la autoridad de aviación civil y la(s) empresa(s) involucrada(s) en el accidente o incidente	Cuba	Los informes con el resultado de las investigaciones de los accidentes/incidentes en plataforma, los aprueba la dirección del aeropuerto y las experiencias se generalizan a todos los involucrados.	Dominican Republic	No. Sólo se proporciona información de la investigación a una parte de la administración. La administración (operador) informa lo ocurrido a los demás propietarios de servicios, pero no identifica la empresa que generó el accidente.
ECCAA		El Salvador		French Antilles	
Grenada		Guatemala		Haiti	No
Honduras		Jamaica		Mexico	

Netherlands Antilles		Nicaragua	Si son de conocimiento de los involucrados en el servicio de dirección en plataforma, actualmente se están desarrollando matriz de riesgo.	Saint Kitts and Nevis	
Saint Lucia		Saint Vincent and the Grenadines		Trinidad and Tobago	
United States	In general practice, yes.	Anguilla – UK		Bermuda – UK	
British Virgin Islands – UK		Cayman Islands – UK		Montserrat – UK	
Turks and Caicos Islands - UK					
Argentina	Sí, la investigación de accidentes las realiza la Junta de Investigación de Accidentes, y sus resultados se publican y difunden a todo el ámbito aeronáutico.	Bolivia	AIG los investiga y comparte el informe final.	Brazil	Sí
Chile	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.	Colombia		Ecuador – Contestado por: Aeropuerto Quito/Mariscal Sucre	Son compartidos, en el proceso de investigación intervienen y los resultados y medidas son compartidos con empresas con actividades similares
Falkland Islands		French Guiana		Guyana	
Panama – Contestado por: Tocumen S.A.	Sí, son compartidos entre la AAC con la alta gerencia del aeropuerto.	Paraguay	Son analizados los actores.	Peru	No
Suriname		Uruguay	Una vez finalizados son compartidos en diferentes instancias a través de la página Web DINACIA y comités de seguridad operacional.	Venezuela	El tema es tratado con todos los actores involucrados, el aeropuerto también involucra a la autoridad de aeronáutica.
10. Which parameters do you use to verify apron management service performance? Is there an SMS implemented taking this into consideration?					
¿Qué parámetros utiliza para verificar la performance en el servicio de dirección en la plataforma? ¿Existe un SMS implementado que toma este aspecto en consideración?					
Antigua and Barbuda		Aruba		Bahamas	
Barbados	Safety performance objectives are set and a system of active performance monitoring is used	Belize		Canada	
Costa Rica	No se ha implementado el SMS	Cuba	Se utilizan listas de chequeos, por parte de los inspectores de plataformas, pertenecientes a la administración del aeropuerto, identificando los peligros que posteriormente son evaluados a través de las matrices de tolerabilidad de los riesgos del SMS. Proponiendo recomendaciones a la administración del aeropuerto para la mitigación de los riesgos.	Dominican Republic	Se realizan inspecciones de vigilancia continua. Los parámetros para verificar la performance aún no han sido establecidos.
ECCAA		El Salvador		French Antilles	

Grenada		Guatemala		Haiti	None No
Honduras		Jamaica		Mexico	
Netherlands Antilles		Nicaragua	Actualmente, no.	Saint Kitts and Nevis	
Saint Lucia		Saint Vincent and the Grenadines		Trinidad and Tobago	
United States	The contracts normally spell out the parameters that a service provider must satisfy. The parameters will vary according to the type of service. Regarding SMS, the U.S. is implementing the SMS process.	Anguilla – UK		Bermuda – UK	
British Virgin Islands – UK		Cayman Islands – UK		Montserrat – UK	
Turks and Caicos Islands - UK					
Argentina	Un sistema de monitorio se encuentra a prueba en algunos aeropuertos que incluye la información de aspectos discriminados, tales como incursiones (de vehículos, personas, fauna, aeronaves y otros) en pistas; calles de rodaje; plataforma. – Incidentes de aeronaves (con vehículos, personas, fauna, FOD, otras aeronaves y otros). Derrames en plataforma (de combustible, de aceites, de líquidos hidráulicos, otros). Etc.	Bolivia	Se implementará el SMS en los aeropuertos certificados en el segundo semestre del 2008.	Brazil	No hay todavía parámetros para verificar la performance en el servicio de dirección en la plataforma, sin embargo, está previsto para el SMS cuando dé su implementación.
Chile	Se utilizan cartillas de verificación de los procedimientos que se aplican en las plataformas.	Colombia		Ecuador – Contestado por: Aeropuerto Quito/Mariscal Sucre	Tenemos indicadores para el manejo del SMS.
Falkland Islands		French Guiana		Guyana	
Panama – Contestado por: Tocumen S.A.	Se está trabajando en dichos parámetros formalmente.	Paraguay	Sí. Inicialmente existe un comité en etapa de implementación con inspecciones de rutina, identificación de riesgos y peligros.	Peru	No se cuenta con parámetros, el SMS está en implementación y sí se considerarán.
Suriname		Uruguay	Aún no, sólo algunos procedimientos de seguridad operacional (SoP).	Venezuela	No tenemos SMS implementado; se han incluido algunos aspectos de SMS y se está trabajando para mejorar el desempeño en plataforma.
11. Who is responsible for aircraft movements at aprons? The airport administration, the aerodrome control or the pilots itself? ¿Quién es el responsable del movimiento de aeronaves en plataforma? ¿La administración del aeropuerto, el control de aeródromo o los propios pilotos?					
Antigua and Barbuda		Aruba		Bahamas	

Barbados	Aerodrome Control	Belize		Canada	
Costa Rica	El aeropuerto	Cuba	La administración del aeropuerto. El control de aeródromo se subordina a la dirección del aeropuerto y contribuye en este control.	Dominican Republic	El control de aeródromo
ECCAA		El Salvador		French Antilles	
Grenada		Guatemala		Haiti	-Aerodrome control when aircraft is taxiing in from landing or taxiing out for departure -the pilots or airlines for any other purpose
Honduras		Jamaica		Mexico	
Netherlands Antilles		Nicaragua	Administración del aeródromo.	Saint Kitts and Nevis	
Saint Lucia		Saint Vincent and the Grenadines		Trinidad and Tobago	
United States	At airports with an ATCT, the airlines usually manages their gate operations [non-movement area] and then hand off the aircraft operation to the local FAA ATCT [movement area]. At airports without an ATCT, the responsibility for safe operations rests with the pilot.	Anguilla – UK		Bermuda – UK	
British Virgin Islands – UK		Cayman Islands – UK		Montserrat – UK	
Turks and Caicos Islands - UK					
Argentina	El control de aeródromo que depende del Jefe del aeropuerto, y es parte de la autoridad aeronáutica civil.	Bolivia	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.	Brazil	La administración del aeropuerto.
Chile	El aeropuerto.	Colombia		Ecuador – Contestado por: Aeropuerto Quito/Mariscal Sucre	El operador certificado con los procedimientos establecidos en el Manual
Falkland Islands		French Guiana		Guyana	
Panama – Contestado por: Tocumen S.A.	El control de aeródromo (AAC).	Paraguay	El aeropuerto, en coordinación con el control de superficie para circulación.	Peru	
Suriname		Uruguay	Dependiendo del aeropuerto, por lo general el CTA. En otros casos que no se cuenta con CTA, por el piloto propiamente dicho.	Venezuela	El aeropuerto, la autoridad aeronáutica, el operador de handling, en estrecha coordinación, pero bajo la supervisión del operador aeroportuario.

12. Who is responsible for ground vehicle movements at aprons? The airport administration, the aerodrome control, or any other organization(s)?					
¿Quién es el responsable del movimiento de vehículos de servicio en tierra, en la(s) plataforma(s)? ¿La administración del aeropuerto, el control del aeródromo u otra organización?					
Antigua and Barbuda		Aruba		Bahamas	
Barbados	Airport Administration and apron operators	Belize		Canada	
Costa Rica	El aeropuerto	Cuba	La administración del aeropuerto. El control de aeródromo se subordina a la dirección del aeropuerto y contribuye en este control cuando los vehículos ingresan en el área de maniobra.	Dominican Republic	La administración del aeropuerto (el operador).
ECCAA		El Salvador		French Antilles	
Grenada		Guatemala		Haiti	The airport administration
Honduras		Jamaica		Mexico	
Netherlands Antilles		Nicaragua	Administración del aeródromo.	Saint Kitts and Nevis	
Saint Lucia		Saint Vincent and the Grenadines		Trinidad and Tobago	
United States	Primarily the airport operator, but for air carriers services, such as food service, the air carrier is more involved. In such cases, the airport operator is less involved.	Anguilla – UK		Bermuda – UK	
British Virgin Islands – UK		Cayman Islands – UK		Montserrat – UK	
Turks and Caicos Islands - UK					
Argentina	El jefe del aeródromo.	Bolivia	El control lo 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.	Brazil	La administración del aeropuerto.
Chile	Los vehículos terrestres son controlados por el aeropuerto, a través del servicio de supervisión de plataforma.	Colombia		Ecuador – Contestado por: Aeropuerto Quito/Mariscal Sucre	Por el operador certificado con los procedimientos establecidos en el Manual
Falkland Islands		French Guiana		Guyana	

Panamá – Contestado por: Tocumen S.A.	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.	Paraguay	Por el aeropuerto, en coordinación con frecuencia de radio TWR-GND ambos sentidos para circulación	Peru	La Administración del Aeropuerto
Suriname		Uruguay	Por el operador aeroportuario.	Venezuela	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).
13. Who is responsible for aircraft stand allocation? The airport administration or another organization?					
¿Quién es el responsable de la asignación de puestos de estacionamiento de las aeronaves? ¿La administración del aeropuerto u otra organización?					
Antigua and Barbuda		Aruba		Bahamas	
Barbados	Aerodrome Control	Belize		Canada	
Costa Rica	El aeropuerto	Cuba	La administración del aeropuerto, con su equipo de trabajo de operaciones.	Dominican Republic	La administración del aeropuerto
ECCAA		El Salvador		French Antilles	
Grenada		Guatemala		Haiti	The airport administration and the airlines
Honduras		Jamaica		Mexico	
Netherlands Antilles		Nicaragua	Administración del aeródromo.	Saint Kitts and Nevis	
Saint Lucia		Saint Vincent and the Grenadines		Trinidad and Tobago	
United States	The airport administration.	Anguilla – UK		Bermuda – UK	
British Virgin Islands – UK		Cayman Islands – UK		Montserrat – UK	
Turks and Caicos Islands - UK					
Argentina	En los aeródromos concesionados, el administrador o concesionario asigna las posiciones y se las informa al control de aeródromo, quien se comunica con el piloto de la aeronave para informarle la posición de estacionamiento.	Bolivia	El aeropuerto designa el puesto de estacionamiento de acuerdo a su diseño de estacionamiento en plataforma, comunicando al ATC sobre el procedimiento.	Brazil	La administración del aeropuerto.

Chile	Lo define el concesionario en los aeropuertos concesionados y la autoridad aeroportuaria en aquellos no concesionados.	Colombia		Ecuador – Contestado por: Aeropuerto Quito/Mariscal Sucre	El operador certificado
Falkland Islands		French Guiana		Guyana	
Panama – Contestado por: Tocumen S.A.	El aeropuerto en coordinación con el control terrestre (quien tiene la comunicación con el piloto).	Paraguay	El aeropuerto	Peru	La Administración del Aeropuerto
Suriname		Uruguay	Operador aeroportuario o personal de la oficina de operaciones del aeropuerto.	Venezuela	El punto de estacionamiento de las aeronaves es definido por el área de operaciones en coordinación con el prestador de servicios en rampa.
14. Who is responsible for aircraft arrival/departure times at aprons? The airport administration, the aerodrome control, or any other organization?					
¿Quién es el responsable de controlar los tiempos de llegada/salida en la plataforma? ¿La administración del aeropuerto, la dependencia de los servicios de tránsito aéreo u otra organización?					
Antigua and Barbuda		Aruba		Bahamas	
Barbados	Aerodrome Control	Belize		Canada	
Costa Rica	Control de aeródromo	Cuba	La administración del aeropuerto, con su equipo de trabajo de operaciones.	Dominican Republic	La administración del aeropuerto
ECCAA		El Salvador		French Antilles	
Grenada		Guatemala		Haiti	Airport administration
Honduras		Jamaica		Mexico	
Netherlands Antilles		Nicaragua	Tránsito aéreo	Saint Kitts and Nevis	
Saint Lucia		Saint Vincent and the Grenadines		Trinidad and Tobago	
United States	The air carriers set their own arrival/departure schedules.	Anguilla – UK		Bermuda – UK	
British Virgin Islands – UK		Cayman Islands – UK		Montserrat – UK	
Turks and Caicos Islands - UK					

Argentina	La dependencia ATS	Bolivia	El Control del aeródromo.	Brazil	La administración del aeropuerto.
Chile	El control de aeródromo.	Colombia		Ecuador – Contestado por: Aeropuerto Quito/Mariscal Sucre	El control de aeródromo, en coordinación con el operador
Falkland Islands		French Guiana		Guyana	
Panama – Contestado por: Tocumen S.A.	El control de aeródromo.	Paraguay	El control de aeródromo, en coordinación con operaciones	Peru	La Administración del Aeropuerto
Suriname		Uruguay	El CTA.	Venezuela	El control de aeródromo – ATC, pertenece a la organización del aeropuerto.
15. How does the airport administration communicate with the aerodrome control? ¿Cómo se comunica la administración del aeropuerto con el control de aeródromo?					
Antigua and Barbuda		Aruba		Bahamas	
Barbados	Radio and telephone	Belize		Canada	
Costa Rica	Se realiza mediante comunicación vía radio	Cuba	Vía telefónica directa.	Dominican Republic	Mediante radio-frecuencias y teléfonos celulares.
ECCAA		El Salvador		French Antilles	
Grenada		Guatemala		Haiti	By interphone and radiocommunications
Honduras		Jamaica		Mexico	
Netherlands Antilles		Nicaragua	Vía radio comunicación UHF, quedando como segundas opciones vía celulares.	Saint Kitts and Nevis	
Saint Lucia		Saint Vincent and the Grenadines		Trinidad and Tobago	
United States	Mobile phones and other means.	Anguilla – UK		Bermuda – UK	
British Virgin Islands – UK		Cayman Islands – UK		Montserrat – UK	
Turks and Caicos Islands - UK					

Argentina	Para la asignación de posiciones de estacionamiento, la administración o concesionario, a través de un monitor de datos, indica el lugar asignado al ATC; para otras coordinaciones, tales como autorizaciones a ingresar a pista para recorridas, mantenimiento, etc, por equipos de HF y además otras coordinaciones por teléfono.	Bolivia	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.	Brazil	Con comunicación vía radio (bilateral).
Chile	En Chile el control de aeródromo es parte de la organización del aeropuerto.	Colombia		Ecuador – Contestado por: Aeropuerto Quito/Mariscal Sucre	Con el Sistema FIDS, radio, teléfono
Falkland Islands		French Guiana		Guyana	
Panama – Contestado por: Tocumen S.A.	El centro de gestión de operaciones tiene contacto directo vía hotline, radio y fax con el control de aeródromo	Paraguay	Por radio, teléfono y reuniones de coordinación / buena relación	Peru	Vía telefónica y por radio de comunicación
Suriname		Uruguay	Vía telefónica y VHF.	Venezuela	El control de aeródromo – ATC pertenece al aeropuerto y hay procedimiento que coordina al control de aeródromo y las operaciones de plataforma.
<p>16. At your airport(s), which are the factors that influence apron capacity? Is the apron area sufficiently large, complex or busy most of the time? Is there any problem regarding dissemination of information to operators? Please indicate other measures implemented at your airport.</p> <p>En su(s) aeropuerto(s), ¿cuáles son los factores que influyen en la capacidad de la(s) plataforma(s)? ¿Es el área de la plataforma lo suficientemente grande, compleja u ocupada la mayor parte del tiempo? ¿Existe algún problema con respecto a la disseminación de información hacia los operadores? Indicar otras medidas implantadas en su aeropuerto.</p>					
Antigua and Barbuda		Aruba		Bahamas	
Barbados	Type of aircraft determines apron capacity. Apron area is sufficiently large most of the time. There are no problems in the dissemination of information to operators.	Belize		Canada	
Costa Rica	Procedimientos estándares	Cuba	Las plataformas de estacionamiento se diseñan y construyen en correspondencia con el desarrollo de los planes maestros que se evalúan en dependencia de los crecimientos y los factores que influyen en su administración son fundamentalmente de organización de slots.	Dominican Republic	La organización y planificación. La asignación de slots. En algunos aeropuertos existe alta ocupación en determinadas horas y periodos. Hasta la fecha, las plataformas en R.D. no son complejas.
ECCAA		El Salvador		French Antilles	
Grenada		Guatemala		Haiti	Allocation of schedule for airline aircraft arrival and departure The apron area is sufficiently large for the actual airport traffic with the respect of the allocation schedule.
Honduras		Jamaica		Mexico	

Netherlands Antilles		Nicaragua	La concentración de aeronaves en horas pico. El pernote de aeronaves. El área de plataforma está en su límite máximo de capacidad en horas pico, quedando el resto del periodo en un uso del 20% de su capacidad. No existen problemas de información hacia los operadores.	Saint Kitts and Nevis	
Saint Lucia		Saint Vincent and the Grenadines		Trinidad and Tobago	
United States	The airports use various factors that vary from airport to airport. One major factor is the peak-hour departure rates that are witnessed during the day/night. In general, communication is not a problem among operators. Communications are busy at times for some airports. Available of frequencies may be problem at the business airports at high peak rates.	Anguilla – UK		Bermuda – UK	
British Virgin Islands – UK		Cayman Islands – UK		Montserrat – UK	
Turks and Caicos Islands - UK					
Argentina	No existen actualmente problemas de falta de capacidad en las plataformas.	Bolivia	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.	Brazil	Dimensiones de las aeronaves utilizadas, parámetros establecidos en el ítem 3.13 del Anexo 14 y tiempo de permanencia en suelo de las aeronaves. En los principales aeropuertos internacionales existen restricciones de parquear nuevas aeronaves en determinados períodos del día.
Chile	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.	Colombia		Ecuador – Contestado por: Aeropuerto Quito/Mariscal Sucre	Conocimiento del Manual de Aeródromo de todos los actores que laboran en plataformas
Falkland Islands		French Guiana		Guyana	
Panama – Contestado por: Tocumen S.A.	Todos han sido probados, sin embargo, la de mayor impacto ha sido la de fiscalización del uso de procedimientos.	Paraguay	Fiscalización del uso de procedimientos estándares/sistema de notificación de peligros.	Peru	Los factores que influyen en la capacidad de la plataforma son: El área de la plataforma; la disponibilidad de los servicios. No existen problemas en la información.
Suriname		Uruguay	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.	Venezuela	Se ha creado comité de trabajo de gestión en plataforma donde participan todos los actores; entrenamiento e inspecciones a las operaciones.

17. Does your airport experience congestions or problems related to demand/capacity at aprons? And what about other airport movement areas?

¿Su aeropuerto experimenta algún tipo de congestionamiento o problemas relacionados con demanda/capacidad en las plataformas? ¿Y en las otras áreas de movimiento del aeropuerto?

Antigua and Barbuda		Aruba		Bahamas	
Barbados	The Grantley Adams International Airport do occasionally experience congestion on the apron	Belize		Canada	
Costa Rica	Sí	Cuba	Si existen horarios de congestión en las plataformas, no en otras áreas de movimiento.	Dominican Republic	Solamente en algunos aeropuertos, en determinadas épocas del año.
ECCAA		El Salvador		French Antilles	
Grenada		Guatemala		Haiti	Information is easily disseminated to aircraft operators
Honduras		Jamaica		Mexico	
Netherlands Antilles		Nicaragua	Este es observable durante las horas pico y atrasos en salidas programadas, en las otras áreas del aeropuerto no existe este problema.	Saint Kitts and Nevis	
Saint Lucia		Saint Vincent and the Grenadines		Trinidad and Tobago	
United States	Some of the U.S. airport have experienced congestions problems related to demand and capacity on aprons. In many cases, the airport operator plan new expansion construction to alleviate congestion..	Anguilla – UK		Bermuda – UK	
British Virgin Islands – UK		Cayman Islands – UK		Montserrat – UK	
Turks and Caicos Islands - UK					
Argentina	No existen actualmente problemas de congestión o problemas relacionados con la demanda por falta de capacidad en las plataformas ni en otras áreas de movimiento.	Bolivia	No hay ningún tipo de congestión, no se ha llegado a la capacidad máxima operacional en ninguno de los aeropuertos.	Brazil	Las autorizaciones de vuelos son realizadas de acuerdo con la disponibilidad de posiciones de estacionamiento en las plataformas. Sin embargo, cuando ocurren atrasos en la malla, algunos aeropuertos presentan congestionamiento en las plataformas. No hay congestionamiento en las otras áreas de movimiento del aeropuerto.
Chile	Eventualmente, en las horas punta por atraso o adelanto de vuelos itinerantes.	Colombia		Ecuador – Contestado por: Aeropuerto Quito/Mariscal Sucre	La complejidad del itinerario heredado de la autoridad, satura plataformas y calles de rodaje.
Falkland Islands		French Guiana		Guyana	
Panama – Contestado por: Tocumen S.A.	Sí existen problemas de demanda/capacidad, pero en especial con uso de puentes de abordaje en horas pico.	Paraguay	No	Peru	Sí

Suriname		Uruguay	No	Venezuela	Actualmente la capacidad instalada cubre la demanda existente.
18. How would you consider the safety level at the apron(s) in your airport(s)? High, Medium or Low. ¿Cómo consideraría usted el nivel de seguridad operacional en la(s) plataforma(s) de su(s) aeropuerto(s)? Alto, medio o bajo.					
Antigua and Barbuda		Aruba		Bahamas	
Barbados	High	Belize		Canada	
Costa Rica	Bueno	Cuba	Alto.	Dominican Republic	Medio-Alto
ECCAA		El Salvador		French Antilles	
Grenada		Guatemala		Haiti	Medium
Honduras		Jamaica		Mexico	
Netherlands Antilles		Nicaragua	Alto.	Saint Kitts and Nevis	
Saint Lucia		Saint Vincent and the Grenadines		Trinidad and Tobago	
United States	High.	Anguilla – UK		Bermuda – UK	
British Virgin Islands – UK		Cayman Islands – UK		Montserrat – UK	
Turks and Caicos Islands - UK					
Argentina	Alto	Bolivia	Se tiene un nivel adecuado de seguridad operacional en los aeropuertos certificados.	Brazil	De una forma general están con alto nivel de seguridad operacional en la(s) plataforma(s).
Chile	El Estado de Chile considera el nivel de seguridad operacional en las plataformas de sus aeropuertos como muy bueno.	Colombia		Ecuador – Contestado por: Aeropuerto Quito/Mariscal Sucre	Está en el nivel aceptable, de acuerdo a las estadísticas hemos tenido pocos incidentes, 5 total 2007
Falkland Islands		French Guiana		Guyana	

Panamá – Contestado por: Tocumen S.A.	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.	Paraguay	Segura	Peru	Medio
Suriname		Uruguay	Bueno	Venezuela	Aceptable; pero necesitamos implementar el SMS para manejar la seguridad operacional en un nivel aceptable.
19. Do you consider feasible for GREPECAS AGA/AOP/SG Task Force on Airport Demand/Capacity to take into consideration these aspects related to demand/capacity and safety aspects at airports?					
¿Consideraría factible para el Grupo de Tarea sobre Demanda/Capacidad en los Aeropuertos del Subgrupo AGA/AOP del GREPECAS que considere estos aspectos relacionados con la demanda/capacidad, así como para los aspectos de seguridad operacional en los aeropuertos?					
Antigua and Barbuda		Aruba		Bahamas	
Barbados	Barbados consider it useful for consideration be given to the issues related to demand/capacity and safety aspects at airports.	Belize		Canada	
Costa Rica	NIG	Cuba	Si la considera factible.	Dominican Republic	Sí, es un tema muy interesante y actual
ECCAA		El Salvador		French Antilles	
Grenada		Guatemala		Haiti	Yes, this task force will bring substantial recommendations to address
Honduras		Jamaica		Mexico	
Netherlands Antilles		Nicaragua	Es importante retomar cada uno de los aspectos aquí enunciados para establecer nuevas recomendaciones y opciones para los Estados que conlleven a minimizar peligros y riesgos en plataforma.	Saint Kitts and Nevis	
Saint Lucia		Saint Vincent and the Grenadines		Trinidad and Tobago	
United States	Yes	Anguilla – UK		Bermuda – UK	
British Virgin Islands – UK		Cayman Islands – UK		Montserrat – UK	
Turks and Caicos Islands - UK					
Argentina	Sí	Bolivia	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.	Brazil	Sí

Chile	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.	Colombia		Ecuador – Contestado por: Aeropuerto Quito/Mariscal Sucre	Excelente, ayudaría para garantizar una operación normalizada en los aeropuertos.
Falkland Islands		French Guiana		Guyana	
Panama – Contestado por: Tocumen S.A.	Sí se puede considerar.	Paraguay	Positivo	Peru	Sí
Suriname		Uruguay	Positivo	Venezuela	Consideramos que es necesario integrar los dos aspectos, porque están relacionados
<p>20. Do you have any other contribution on the subject of demand/capacity at airports, particularly in respect of the responsibilities of different parties involved on apron management service?. (Regulations from the authority, airport administration, control tower, airlines, others, etc.)?</p> <p>¿Usted tendría alguna contribución sobre el tema de demanda/capacidad en los aeropuertos, particularmente en lo que respecta a las responsabilidades de los involucrados en el servicio de dirección en la plataforma? (Regulaciones de la autoridad, administración del aeropuerto, torre de control, aerolíneas, u otros.)</p>					
Antigua and Barbuda		Aruba		Bahamas	
Barbados	No	Belize		Canada	
Costa Rica	NIG	Cuba	Ajustes de los horarios de entrada/salida de aeronaves, para evitar o minimizar los congestionamientos o cualquier tipo de incidentes o no conformidades, que pongan en riesgo la seguridad de las operaciones e incluso molestias e insatisfacciones de los clientes.	Dominican Republic	Establecimiento de los deberes y responsabilidades de cada uno de los actuantes en estas áreas. Vigilancia del cumplimiento de estos. Establecimiento de sanciones que eviten su no observancia.
ECCAA		El Salvador		French Antilles	
Grenada		Guatemala		Haiti	Apron management involves all the parties in an airport. Regulations should address all the coordination needs between the parties in the interest of safety.
Honduras		Jamaica		Mexico	
Netherlands Antilles		Nicaragua	No.	Saint Kitts and Nevis	
Saint Lucia		Saint Vincent and the Grenadines		Trinidad and Tobago	
United States	None at this time.	Anguilla – UK		Bermuda – UK	
British Virgin Islands – UK		Cayman Islands – UK		Montserrat – UK	

Turks and Caicos Islands - UK					
Argentina	Nada nuevo	Bolivia	-----	Brazil	No.
Chile	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	Colombia		Ecuador Contestado por: Aeropuerto Quito/Mariscal Sucre	Seguro que sí, contribuyendo con los pasos dados para operar como aeropuerto certificado.
Falkland Islands		French Guiana		Guyana	
Panama – Contestado por: Tocumen S.A.	Se debería recoger las experiencias y problemas de varios operadores y ver cuál podría ser el mejor modelo	Paraguay	Regulación y control sobre cumplimientos de las mismas.	Peru	Sí, mejorando las Regulaciones Aeronáuticas a través del análisis de los indicadores.
Suriname		Uruguay	Dirección a plataforma, prevención de colisiones y regulación de procedimientos de fiscalización	Venezuela	Sería conveniente que exista una guía general al respecto; esto permitiría normalizar algunos procedimientos que sean aplicables.

APPENDIX B

**SUMMARY OF THE RESULTS OF THE SURVEY FOR CIVIL AVIATION AUTHORITIES
AND OPERATORS OF THE MAJOR AIRPORTS OF THE STATE, IN SUPPORT OF THE
DEMAND/CAPACITY TASK FORCE OF THE GREPECAS AGA/AOP SUBGROUP**

FOCUSING ON APRON DEMAND/CAPACITY AND SAFETY

1. Does(do) your airport(s) meet the ICAO standards specified in ICAO Doc 9830-AN/452 – “Advanced Surface Movement Guidance and Control Systems (A-SMGCS) Manual” or any other ICAO document?

RESPONSE	CAR	SAM	TOTAL
YES	3	6	9
NO	3	4	7
IN PART	1	0	1

2. Does(do) your airport(s) comply with the specific regulations issued by the civil aviation authority for apron management, or is(are) it(they) governed by regulations issued by the airport authority?

RESPONSE	CAR	SAM	TOTAL
CAA	2	7	9
AIRPORT AUTH.	2	2	4
BOTH	3	1	4

3. Do you keep statistics of accidents/incidents that occur on the aprons?

RESPONSE	CAR	SAM	TOTAL
YES	5	4	9
NO	2	4	6
IN PART	0	2	2

4. Does(do) your airport(s) apply the procedures recommended by ACI or ACI/LAC for apron management?

RESPONSE	CAR	SAM	TOTAL
YES	4	4	8
NO	2	5	7
IN PART	1	1	2

5. Who provides the apron management service?

RESPONSE	CAR	SAM	TOTAL
AIRPORT AUTH.	4	9	13
SERVICE PROVIDER	0	1	1
BOTH	3	0	3

6. Does(do) your airport(s) have SMS? Does the SMS take into consideration these aspects?

RESPONSE	CAR	SAM	TOTAL
a) YES	2	2	4
a) NO	5	8	13
b) YES	2	2	4
b) NO	0	0	0

7. Do airlines comply with the regulations issued by the civil aviation authority or by the airport authority?

RESPONSE	CAR	SAM	TOTAL
YES	7	10	17
NO	0	0	0

8. Do airlines hire third parties to provide services under the supervision of the airport authority in keeping with the provisions established by the civil aviation authority, or their own regulations?

RESPONSE	CAR	SAM	TOTAL
CAA	4	6	10
THEIR OWN REGUL.	0	0	0
BOTH	2	3	5
NOT VALID	1	1	2

9. Are the results of the investigation of accidents/incidents that occur on the apron known by all the parties involved in apron management services? Is full information provided to the airport administration, or only part of it?

RESPONSE	CAR	SAM	TOTAL
PARTIES INVOLVED (YES)	5	9	14
PARTIES INVOLVED (NO)	2	1	3
FULL INFO	5	9	14
IN PART	1	0	1
NO INFO	1	1	2

10. Which parameters are used to measure the performance of activities on the apron? Has an SMS been implemented that takes this into consideration?

RESPONSE	CAR	SAM	TOTAL
CHECKLIST	4	4	8
NO PARAMETERS	3	6	9
NO INFO PROVIDED	0	1	1
SMS (YES)	0	0	0
SMA (NO)	7	9	16

11. Who is responsible for aircraft movement on the apron(s)? The airport administration, aerodrome control or pilots themselves?

RESPONSE	CAR	SAM	TOTAL
AIRPORT	3	6	9
ATS	4	3	7
PILOTS	0	0	0
NO RESPONSE	0	1	1

12. Who is responsible for service vehicle movement on the apron(s)? The airport administration, aerodrome control, or some other organisation?

RESPONSE	CAR	SAM	TOTAL
AIRPORT	7	10	17
ATS	0	0	0
ANOTHER ORGANISATION	0	0	0

13. Who is responsible for aircraft stand allocation? The airport administration or some other organisation?

RESPONSE	CAR	SAM	TOTAL
AIRPORT	6	10	16
ANOTHER ORGANISATION	1	0	1

14. Who clears the aircraft to leave the stand? The airport administration, aerodrome control or some other organisation?

RESPONSE	CAR	SAM	TOTAL
AIRPORT	3	2	5
ATS	3	8	11
OTHERS	1	0	1

15. How does the airport administration communicate with aerodrome control? How does this interface take place?

RESPONSE	CAR	SAM	TOTAL
RADIO	2	1	3
TELEPHONE	1	0	1
BOTH	4	9	13

16. What measures taken at your airport(s) had greater impact on apron safety? Possible examples: standard procedures, creation of committees, control of the use of standard procedures, coordination meetings, initiatives to keep personnel motivated to focus on their tasks/duties, hazard reporting system, etc. List other measures adopted at your airport.

RESPONSE	CAR	SAM	TOTAL
PROCEDURES	1	4	5
MEETINGS	0	1	1
TRAINING	0	2	2

SUPERVISION	0	6	6
COMMITTEES	0	2	2
NO RESPONSE	3	3	6
SLOT ORGANISATION	3	0	3

17. Does your airport experience some type of apron congestion or demand/capacity problems? And in the other airport movement areas?

RESPONSE	CAR	SAM	TOTAL
YES	1	3	4
NO	0	5	5
OCCASIONALLY	5	2	7
OTHER AREAS	0	1	1
NO RESPONSE	1	0	1

18. How do you consider the safety level on the aprons at your airport(s)?

RESPONSE	CAR	SAM	TOTAL
HIGH	5	6	11
MEDIUM - HIGH	1	3	4
MEDIUM	1	1	2
LOW	0	0	0

19. Do you think the Airport Demand/Capacity Task Force of the GREPECAS AGA/AOP Subgroup should take into account all of these aspects for both demand/capacity and safety?

RESPONSE	CAR	SAM	TOTAL
YES	6	10	16
NO	1	0	1

20. Would you have any contribution to make on the subject of apron movement management, especially in terms of the responsibilities of the different parties involved (regulations of the authority, airport administration, tower, airlines, others, etc.)?

RESPONSE	CAR	SAM	TOTAL
YES	3	7	10
NO	4	3	7