



A35-WP/152
EX/64, TE/20
23/9/04

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO Y COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 16: Mejoramiento de la seguridad operacional

Cuestión 16.2: Informe sobre la situación de la ejecución del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP)

Cuestión 24.1: Protección de las fuentes y de la libre circulación de información sobre la seguridad operacional

VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL EN LOS AEROPUERTOS

(Nota presentada por el Consejo Internacional de Aeropuertos)

RESUMEN

ACI ha apoyado continuamente la ampliación del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional en los aeropuertos desde la introducción de este programa por la OACI. ACI ha venido participando desde hace tiempo en el fomento de la mejora de la seguridad operacional en los aeropuertos, opinando que la seguridad operacional es fundamental para el desarrollo sano del transporte aéreo y de los aeropuertos, independientemente de que sean propiedad pública o privada.

La OACI debería continuar consultando a ACI sobre todos los asuntos relacionados con la seguridad operacional en los aeropuertos.

La OACI también debería invitar a todos los Estados a que introduzcan disposiciones normativas que obliguen a los explotadores de aeronaves a notificar todos los incidentes y accidentes que ocurran en los aeropuertos (incluyendo las plataformas) a las autoridades apropiadas y a los explotadores aeroportuarios, quienes pueden entonces adoptar medidas para mejorar la seguridad. ACI apoya la recolección “sin culpabilidad” confidencial o privilegiada de datos y está de acuerdo con el proyecto de resolución de la Asamblea sobre la protección de la información de los sistemas de recolección de datos sobre seguridad operacional.

La decisión de la Asamblea figura en el párrafo 14.

INTRODUCCIÓN

1. ACI continúa apoyando la ampliación del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional, con el consiguiente programa de auditorías de los Estados con respecto al Anexo 14 y los aeropuertos que se prevé iniciar. Esta es una importante medida de la OACI con un gran impacto posible en la armonización del enfoque de los Estados con respecto a la reglamentación de la seguridad operacional en los aeropuertos.

2. Es importante para los explotadores aeroportuarios que esta ampliación del Programa de vigilancia de la seguridad operacional se lleve a cabo eficazmente. A este respecto, ACI desea plantear varias preocupaciones a la atención de la Asamblea de la OACI y de la Secretaría. También es importante que la OACI continúe consultando a ACI sobre todo lo relativo a la seguridad en los aeropuertos, incluyendo la ampliación de las auditorías de la seguridad, la certificación de aeródromos y los sistemas de gestión de la seguridad operacional, para asegurar que los explotadores aeroportuarios pueden presentar aportes sobre asuntos de carácter práctico.

3. Las nuevas disposiciones del Anexo 14, Volumen I, que son aplicables desde noviembre de 2001, comprendían la nueva Norma 1.4.1 que dice: “A partir del 27 de noviembre de 2003, los Estados certificarán, mediante un marco normativo apropiado los aeródromos utilizados para operaciones internacionales de conformidad con las especificaciones contenidas en este Anexo y otras especificaciones pertinentes de la OACI”. ACI está de acuerdo con el principio de certificación con arreglo a las normas OACI. No obstante, en el contexto del Programa OACI de auditoría de la seguridad operacional para los aeropuertos, los métodos recomendados para el diseño de aeropuertos no deberían transformarse en normas “de facto” para la explotación aeroportuaria, dado que no tienen la misma categoría que las normas, pueden ser difíciles de aplicar en los aeropuertos actuales (principalmente los relacionados con las dimensiones de los aeródromos), y no se basan en un “nivel deseado de seguridad” definido y aplicado en forma coherente.

ACTIVIDADES DE ACI RELACIONADAS CON LA SEGURIDAD OPERACIONAL EN LOS AEROPUERTOS

4. ACI ha participado desde hace tiempo en el fomento de la mejora de la seguridad operacional en los aeropuertos. Esta actividad se inició con la seguridad en las zonas de plataforma, y se ha ampliado para abarcar toda el área de movimiento de los aeropuertos. Las actividades actuales de ACI comprenden:

- a) vigilancia de la seguridad en la plataforma en los aeropuertos miembros de todo el mundo, mediante una encuesta anual de accidentes e incidentes, actualmente en su 18º año. Más de 400 aeropuertos participaron en la encuesta de 2002. Los resultados de la encuesta y los comentarios conexos se han ampliado gradualmente para hacerlos más informativos;
- b) celebración de conferencias sobre seguridad operacional en los aeropuertos de ACI, la más reciente celebrada en Dubai en 2003 – y otra prevista para realizarse en Praga el 15-17 de enero de 2004. Estas actividades con éxito de participantes han resultado valiosas en la difusión de conocimientos expertos y “mejores prácticas”. Las actas de estas conferencias constituyen un creciente cuerpo de documentación disponible para los aeropuertos miembros y otras partes interesadas;
- c) producción de manuales ACI sobre seguridad operacional. La segunda edición del Manual sobre seguridad en la plataforma de ACI, publicada en 1996, contiene una lista de recomendaciones y directrices sobre seguridad operacional para los aeropuertos. La primera edición del Manual sobre letreros y señales en la plataforma de ACI/IATA se publicó en 2001, con aportes de la OACI e IFALPA;
- d) contribución a las actividades de la OACI, incluyendo el Grupo de estudio sobre diseños de aeropuerto, el Grupo de expertos sobre ayudas visuales, el Grupo de

estudio sobre ayudas frangibles, y el Grupo de estudio sobre salvamento y extinción de incendios;

- e) asesoramiento a la OACI sobre implicaciones de seguridad operacional en la elaboración de normas técnicas de la OACI para diseño, construcción y explotación de aeropuertos;
- f) enlace con la IATA, IFALPA, FSF y otras organizaciones internacionales sobre asuntos relacionados con la seguridad operacional;
- g) establecimiento y promoción de nuevas políticas de ACI. La edición actual (2003) del Manual de política general de ACI comprende muchas políticas nuevas y revisadas sobre diseño, operaciones y gestión de la seguridad operacional en los aeropuertos;
- h) examen de las deficiencias de seguridad operacional en los aeropuertos. Cuando tales deficiencias se han notificado a ACI, el Consejo fomenta el diálogo entre todas las partes interesadas a nivel local, con miras a mejorar el nivel de seguridad operacional;
- i) dictado de cursos de instrucción en cooperación con la IATA desde comienzos de 2004, p. ej., sobre certificación de aeropuertos, operaciones de servicios de escala en los aeropuertos.

CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

5. ACI también proporcionó comentarios sobre el *Manual de certificación de aeródromos* (Doc 9774) de la OACI y agradecería la oportunidad de participar plenamente en la futura elaboración de nuevos SARPS y documentos conexos como el *Manual sobre gestión de la seguridad operacional para explotadores de aeródromos*, de la OACI, que está en preparación. El objetivo de ACI es asegurar que se implantan todas las medidas de seguridad operacional posibles y que los recursos invertidos proporcionen el mayor beneficio para la seguridad.

6. Los modos de vigilancia normativa difieren considerablemente entre los países. ACI está preocupado de que algunas autoridades normativas de Estados aplican *todas* las disposiciones del Anexo 14, incluso los métodos recomendados, como condiciones obligatorias para todas las operaciones de aeronaves en los aeropuertos existentes, y no sólo para el diseño de nuevas instalaciones aeroportuarias. En opinión de ACI, los métodos recomendados del Anexo 14 no deberían ser obligatorios dado que muchos de ellos son simples recomendaciones para el diseño de nuevos aeródromos y no se exigen para regular las operaciones de aeronaves. Para aquellas partes del Anexo 14 aplicables a la reglamentación de la seguridad, debería utilizarse el concepto de “nivel deseado de seguridad operacional”, cuando sea apropiado, para determinar normas y procedimientos de seguridad operacional coherentes.

7. Las estructuras y estatutos de propiedad de los aeropuertos difieren también considerablemente entre países y aeropuertos individuales. No obstante, bajo todos los tipos de propiedad, es altamente conveniente la *separación* de la vigilancia normativa de la gestión cotidiana, dado que ello debería garantizar una mayor claridad y definición en el régimen normativo. Cuando existan deficiencias en la vigilancia de la seguridad operacional en los aeropuertos, ACI hará lo posible por apoyar las actividades mundiales de la OACI, por ejemplo, aplicando directrices de “mejores prácticas”. No obstante, debe entenderse que la mayoría de los explotadores aeroportuarios no son responsables de:
a) la navegación aérea (responsabilidad de líneas aéreas y pilotos; b) los servicios de control de tránsito

aéreo (responsabilidad de los proveedores ATC); o c) reglamentación y vigilancia de la seguridad operacional (responsabilidad de los Estados).

8. ACI opina que los sistemas de reglamentación deberían ser administrados en forma eficiente y no discriminatoria, y deberían evitar imponer costos adicionales y cargas administrativas que resulten desproporcionadas frente a las posibles ganancias. Las tarifas que se cobren por otorgamiento de licencias y certificación deberían mantenerse en un mínimo y no deberían superar el costo de proporcionar el servicio. Además, la responsabilidad del explotador aeroportuario debería aclararse con respecto a terceros, tales como los explotadores con base fija, dado que en el marco del enfoque de sistemas de gestión de la seguridad, el explotador aeroportuario desempeña un importante papel de coordinación con respecto a la seguridad operacional total, incluso en sectores en los que no es responsable de prestar servicio. La comunicación regular entre el reglamentador y el explotador aeroportuario es fundamental y es preferible contar con un punto de contacto único sobre aspectos relacionados con las licencias.

ENFOQUE DE NIVEL DESEADO DE SEGURIDAD OPERACIONAL RESPECTO DEL DISEÑO

9. En 1998, la Asamblea General de ACI adoptó una resolución que establecía que los SARPS y estudios aeronáuticos de la OACI, especialmente los relacionados con los criterios de separación en los aeródromos y la geometría de las aéreas de movimiento, deberían basarse en una evaluación del nivel deseado de seguridad operacional apropiado, utilizando los mejores métodos analíticos para la evaluación de riesgos. Desde 1998, ACI ha instado a la OACI a que inicie y apoye un examen completo y científico de los fundamentos del cálculo de las dimensiones mínimas de aeropuerto (basadas en las dimensiones apropiadas de las aeronaves, además de las distancias de margen/franjas de seguridad). Esto aseguraría que los SARPS reflejen plenamente la investigación, la tecnología, el conocimiento y la experiencia de los explotadores aeroportuarios, los explotadores de aeronaves y los fabricantes de aeronaves en el mantenimiento de la seguridad operacional. ACI ha expresado a menudo su disposición a contribuir a tales estudios en toda forma posible. Tal enfoque es particularmente importante para los aeropuertos actuales a efectos de permitirles aceptar nuevas aeronaves de grandes dimensiones (NLA) con cambios mínimos y sin perjuicio de la seguridad. En este contexto, ACI ve con agrado la orientación de la OACI producida sobre este tema, con participación de ACI, como primera parte del plan de acción de la OACI sobre nuevas aeronaves de grandes dimensiones. ACI se complace en ver que la OACI volverá a examinar las especificaciones para la letra F de referencia de aeródromo como segunda parte de su plan de acción sobre nuevas aeronaves de grandes dimensiones. ACI propone que la OACI amplíe este examen a las claves A a E en su debido momento.

SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

10. ACI apoya el principio de que los aeropuertos deberían establecer programas de gestión y auditoría de la seguridad operacional que abarquen todos los sistemas críticos para la seguridad en el aeropuerto, incluyendo los operados por otras compañías. Los explotadores aeroportuarios deberían apartarse de la simple vigilancia de cumplimiento de reglas y reglamentos y aplicarse al desarrollo de los sistemas de gestión de la seguridad operacional. Estos sistemas se han implantado en varias industrias y consisten en un proceso cíclico que comprende el establecimiento de una política de seguridad operacional por escrito que identifica peligros y riesgos; la organización e instrucción del personal; el establecimiento de una cultura de la seguridad operacional y de sistemas de comunicación; la planificación y establecimiento de normas, incluyendo el control efectivo de los riesgos; y la gestión de la performance, incluyendo la vigilancia activa del cumplimiento y la vigilancia posterior de los incidentes. Tales programas deberían adaptarse al aeropuerto en cuestión.

11. Es responsabilidad de la administración establecer procedimientos operacionales normalizados para todas las tareas llevadas a cabo regularmente en las áreas operacionales de los aeropuertos, instruir personal para cumplir tales normas y ser responsables de su propia labor. Deberían realizarse regularmente auditorías de la seguridad operacional para asegurar que se observan plenamente las normas y procedimientos internacionales, nacionales y locales. Las auditorías, en cooperación con la administración y el personal locales, constituyen un método eficaz de verificar el nivel real de la seguridad operacional, mientras que el sistema tradicional de verificaciones por inspectores no detecta necesariamente deficiencias o peligros. El establecimiento de un proceso de auditorías regulares y sistemáticas es un elemento fundamental de un sistema de gestión de la seguridad operacional.

CONCLUSIÓN

12. La seguridad operacional en los aeropuertos debería ser objeto de un proceso de continua mejora, utilizando un sistema de gestión de la seguridad operacional formalizado. Los Estados contratantes de la OACI, las organizaciones internacionales y sus miembros (especialmente líneas aéreas, aeropuertos y autoridades de control de tránsito aéreo) deberían trabajar en conjunto, a través de las divisiones tradicionales de la responsabilidad, para implantar tales sistemas en todos los aeropuertos. ACI colaborará estrechamente con la OACI y otras organizaciones internacionales para enfrentar el desafío de mejorar las normas de seguridad más allá del elevado nivel ya alcanzado en la mayoría de regiones del mundo y lograr una mayor uniformidad en la aplicación de normas en todos los países. ACI está en condiciones de ofrecer asistencia en sectores como las iniciativas en colaboración para mejorar la seguridad operacional en los aeropuertos (trabajo con líneas aéreas, agentes de escala y otras organizaciones relacionadas con la seguridad en tierra); elaboración de requisitos para el diseño, auditoría y certificación de aeropuertos y preparación de directrices sobre “mejores prácticas” en tales sectores.

13. Los explotadores aeroportuarios tienen particular responsabilidad respecto de la seguridad operacional en las áreas de movimiento. No obstante, no todos los incidentes se les notifican actualmente y, sin tales notificaciones consolidadas a nivel del aeropuerto, es difícil elaborar un panorama completo de los riesgos encontrados, a efectos de reducirlos en el futuro. Parece existir un problema particular con la notificación por líneas aéreas y agentes de escala de incidentes ocurridos en áreas arrendadas, como partes de las plataformas en algunos aeropuertos. ACI insta a la OACI a que invite a los Estados a adoptar disposiciones normativas para obligar a los explotadores de aeronaves y agentes de escala a notificar todos los incidentes y accidentes que ocurran en los aeropuertos a las autoridades apropiadas y a los explotadores aeroportuarios. ACI apoya la recolección “sin culpabilidad” confidencial (“privilegiada”), de datos y está de acuerdo con el proyecto de resolución de la Asamblea sobre protección de la información de los sistemas de recolección de datos de seguridad operacional que se presenta en la nota WP/52, enfoque que debería aplicarse a las operaciones aeroportuarias y de servicios de escala así como a las operaciones de vuelo.

DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

14. Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de las opiniones de ACI;
- b) convenir en que la OACI continúe consultando a los aeropuertos, a través de ACI, sobre novedades relacionadas con el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional, invitando a ACI a participar en la futura elaboración de SARPS y textos de orientación de la OACI relativos a la certificación de la seguridad operacional de los aeropuertos, sistemas de gestión de

la seguridad operacional y auditorías de la seguridad operacional en los aeropuertos;

- c) convenir en que debería invitarse a los Estados a que adopten disposiciones normativas que obliguen a los explotadores de aeronaves y agentes de escala a notificar todos los incidentes y accidentes que ocurran en los aeropuertos del Estado (incluyendo las áreas de plataforma) a las autoridades apropiadas y a los explotadores aeroportuarios afectados. Esto es coherente con la propuesta resolución de la OACI relativa a la protección de la información sobre sistemas de recolección de datos de seguridad operacional, apoyada por ACI (WP/52); y
- d) convenir en que después del estudio que se realiza actualmente (como parte del plan de acción de la OACI sobre nuevas aeronaves de grandes dimensiones) de las especificaciones para la letra de clave F de referencia de aeródromo del Anexo 14, también se vuelvan a examinar las especificaciones relativas a las otras claves, A a E.

— FIN —