

---

# ACI ADVISORY BULLETIN

---

## Seguridad operacional en el lado aire y operaciones bajo el COVID-19

**Montreal, 3 de abril de 2020** - El Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI-World) ha creado este boletín basado en una breve encuesta realizada a los miembros del Comité Permanente de Seguridad Operacional de ACI-World.

La encuesta incluyó preguntas sobre el impacto de las restricciones de viaje y reducción del tráfico como resultado de la pandemia de COVID-19 en las operaciones del lado aire.

### General

De los operadores que participaron en la encuesta, el 44% había experimentado una reducción del 90% o mayor en el movimiento de aeronaves, y el 64% tuvo una reducción del 70% o más.

La mayoría de los aeropuertos encuestados no han restringido su horario de operación por el COVID-19, pero un 75% ha cerrado parte de su infraestructura (pista, calles de rodaje, plataforma, posiciones, muelles) y un porcentaje ligeramente mayor tiene arreglos especiales para estacionar aviones en tierra.

### Temas

#### Estacionamiento de aeronaves

Los encuestados indicaron que con frecuencia las solicitudes exceden el número de posiciones disponibles. Como resultado se han implementado las siguientes acciones:

- establecer la capacidad del aeropuerto para el estacionamiento de aeronaves para el corto y mediano plazo, y
- garantizar la seguridad operacional a través de una evaluación de riesgo de las ubicaciones disponibles para estacionamiento saturado.

Se descubrió que los requerimientos de estacionamiento pueden ser volátiles. Las solicitudes de estacionamiento por parte de las aerolíneas varían desde un tiempo menor de 48 horas hasta una semana, varias semanas y hasta varios meses. Algunos aviones se rotan regularmente para mantenerlos en buen estado.

ACI recomienda a los aeropuertos que elaboren un plan con un mapa ubicando dónde estacionar las aeronaves y cómo estacionarlas para facilitar el acceso. La torre debe conocer del plan y saber dónde estacionar los aviones entrantes. Algunas aerolíneas también parecen estar haciendo múltiples solicitudes de estacionamiento para una misma aeronave, lo que indica la necesidad de coordinar solicitudes de estacionamiento de aeronaves con otros aeropuertos que puedan ser utilizados por la aerolínea principal

Un aeropuerto mencionó que, debido a la posibilidad de fuertes vientos, prefieren que las aeronaves se estacionen de forma frontal (*nose to tail*), en lugar de diagonal, lo que puede ahorrar espacio.

El acceso continuo a las aeronaves por parte de las aerolíneas también debe facilitarse para garantizar el mantenimiento. Los operadores aeroportuarios quieren limitar el acceso al área de maniobras por razones de seguridad, pero se debe permitir el mantenimiento esencial (pero no para carga, descarga, limpieza, catering o servicio de cabina y similares). Los aeropuertos deberían emitir una directriz sobre estacionamiento de aeronaves para cubrir estas situaciones.

ACI World cree que la planificación debe llevarse a cabo para permitir hasta seis meses antes que todos los aviones vuelvan al servicio normal.

### **Los pavimentos de las calles de rodaje y pistas no están diseñados normalmente para el estacionamiento de aeronaves**

Los encuestados expresaron su preocupación por el daño a los pavimentos. ACI World insta a los aeropuertos a realizar una evaluación basada en los tipos de aeronaves y la clasificación del pavimento, y considerar cómo garantizar que los pavimentos mantengan el estándar.

Los operadores de aeronaves podrían intentar almacenar lastre en sus aeronaves para garantizar la estabilidad en condiciones de viento, por tanto, se anticipa que el pavimento flexible puede sufrir sobrecarga. En caso de daños, los aeropuertos deben considerar que las calles de rodaje que requieran reparaciones o repavimentación podrían estar fuera de servicio por algún tiempo, con las limitaciones operativas correspondientes.

Incluso cuando no haya daños, los aeropuertos deberían considerar volver a certificar el pavimento una vez se mueva la aeronave. Estamos buscando asesoramiento por parte de los fabricantes de aeronaves.

## Equipos de operaciones del lado aire

Casi el 80% de los encuestados ha reducido el número de personal de operaciones en servicio.

Los aeropuertos deberían considerar reducir el personal de operaciones y mantenimiento en el lugar, a solamente aquel requerido para funciones críticas de seguridad o personal que lleve a cabo funciones que no pueden realizarse de forma remota.

Los aeropuertos deben reducir la exposición de los empleados cancelando reuniones y contactos presenciales, reemplazándolos con comunicación virtual cuando sea posible. El contacto entre equipos de operaciones durante los cambios de turno también debe ser limitado.

Los aeropuertos también deben separar físicamente los equipos de operaciones utilizando un centro de control de operaciones de respaldo (si corresponde), así como el centro de operaciones principal. Esto puede evitar que un equipo entero quede fuera de servicio porque una persona se haya enfermado. Los equipos de operaciones de un mismo turno no deben mezclarse; las rotaciones de turno deben tener a los mismos integrantes del equipo para que una persona enferma solamente pueda afectar a un equipo.

También se debe considerar trabajar en solitario, en lugar de trabajar en parejas. Congregar personal en salas de descanso también debe reducirse.

El intercambio de documentos debe reducirse dejando las hojas de carga (*load-sheets*) en un lugar específico del puente de abordaje, siendo recogidas por la tripulación sin contacto inmediato, por ejemplo.

Cada gerente o líder de equipo debe tener un reemplazo que no se reúna de forma presencial con él/ella como contingencia. Los aeropuertos deben tener un grupo de personas que se encuentren en casa de guardia en caso de necesidad y se debe utilizar el teletrabajo cuando sea posible.

Es importante mantener el distanciamiento social entre personas dentro de los equipos (más de dos metros de separación entre trabajadores) y se deben aumentar los niveles de limpieza de áreas de trabajo y equipos, incluyendo:

- todos los escritorios, teléfonos, radios, vehículos, computadoras, máquinas, deben limpiarse después del uso, y
- se debe realizar la desinfección periódica de oficinas y vehículos.

Cualquier miembro del personal que muestre síntomas de resfriado o gripe debe quedarse en casa hasta que se encuentre bien y se debe considerar establecer un centro de atención médica especial para evaluar los síntomas de los empleados antes de venir al trabajo. Se debe permitir a los empleados utilizar el estacionamiento más cercano a las terminales y al lugar de trabajo, y que generalmente está reservado para pasajeros, evitando así la necesidad de que se transporte el personal en autobuses.

### **Operaciones de carga**

Las operaciones de carga han aumentado en todos los aeropuertos que participaron en la encuesta, pero no se mencionaron operaciones especiales y específicas como respuesta a este aumento.

La capacidad de las aeronaves de carga no puede aumentarse y se utiliza por completo, pero un aumento en *la carga transportada en bodega* podría ser posible con menos pasajeros. Sin embargo, esto ha sido descartado por la gran cantidad de cancelaciones de vuelos de pasajeros. Un pequeño número de aerolíneas operan aeronaves de pasajeros para transportar solamente carga en bodega (*belly cargo*).

Un operador mencionó que se suponía que los aviones de carga solo debían usar uno de sus aeropuertos previo al COVID-19 y que han tenido que cambiar sus reglas para permitir vuelos de carga en el aeropuerto principal. Esto debe considerarse en aeropuertos con acuerdos similares.

### **Coordinación – interna y con grupos de interés externos**

Para limitar el contacto físico entre el personal, el principal método de comunicación con el personal y los grupos de interés se realiza a través de medios virtuales, a través de plataformas online y teléfono. También existe una gran dependencia de las aplicaciones de mensajería y correo electrónico.

Para coordinar las comunicaciones, se debe establecer un comité central de crisis trabajando 24/7 en coordinación con las autoridades y los equipos a cargo de las operaciones. Los aeropuertos informaron que las decisiones de alto nivel son tomadas por un comité ejecutivo que se reúne una vez al día.

Los aeropuertos también deberían utilizar la estructura de coordinación del Airport Collaborative Decision Making (A-CDM) (en donde esté implementado).

### **Final**

Fueron recibidas veinticinco respuestas de la encuesta enviada a los miembros del Comité Permanente de Seguridad Operacional de ACI World, del 20 al 30 de marzo de 2020

[El Consejo Internacional de Aeropuertos \(ACI\)](#), la asociación de los aeropuertos del mundo, se fundó en 1991 con el objetivo de fomentar la cooperación entre sus aeropuertos miembros y otros socios en la aviación mundial, incluyendo la Organización de Aviación Civil Internacional, la Asociación de Transporte Aéreo Internacional y la Organización de Proveedores de Servicio de Navegación Aérea. Representando los intereses de los aeropuertos durante fases clave del desarrollo de políticas, ACI hace una contribución significativa para garantizar que el sistema de transporte aéreo global sea seguro, centrado en el cliente y ambientalmente sostenible. Desde enero de 2020, ACI representa a 668 miembros que operan 1979 aeropuertos en 176 países.