

GUÍA PARA LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE NUEVAS OPERACIONES O CAMBIO EN LAS OPERACIONES DURANTE LA CRISIS DEL COVID 19 – GESTIÓN DEL CAMBIO.

Sección A OBJETO

La presente Guía contiene los lineamientos para que el personal de la Administración Nacional de Aviación Civil y los explotadores de aeródromos¹, identifiquen cambios y examinen las repercusiones de esos cambios en las operaciones del aeródromo, debido a la crisis del COVID-19, en el marco de la aplicación de la gestión del cambio de los SMS implementados, conforme Apéndice 1 de la RAAC Parte 153.

Sección B PROPOSITO

- a. Proporcionar una guía de lineamientos a los jefes de aeródromo /explotadores para la identificación y mitigación de los nuevos riesgos a la seguridad operacional asociados con las restricciones a la operación como consecuencia del COVID-19 y el retorno de las operaciones normales que deberá implementarse
- b. Proporcionar material orientativo para identificar y mitigar los riesgos a la seguridad operacional relacionados con las restricciones impuestas como consecuencia del COVID-19 y el retorno a la operación normal, conforme a la recomendación número 3 del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Sección C INTRODUCCIÓN

- a. En el contexto de la declaración de la pandemia por Coronavirus (COVID 19) (Decreto de Necesidad y Urgencia N° 260 de fecha 12 de marzo de 2020), el PODER EJECUTIVO NACIONAL suscribió el Decreto de Necesidad y Urgencia N° 297/2020, estableciendo “AISLAMIENTO SOCIAL, PREVENTIVO Y OBLIGATORIO” para toda persona que habita en el país o se encuentre en él en forma temporaria; sumado a sus respectivas prórrogas y modificaciones vigentes hasta la fecha.
- b. La pandemia de COVID-19 está teniendo considerables repercusiones en el transporte y la conectividad de la República Argentina. Las medidas tomadas para frenar la pandemia han tenido como resultado una reducción drástica de la actividad aérea.
- c. En este sentido, la Autoridad Aeronáutica de la República Argentina (ANAC) impulsa la adopción de una serie de medidas coordinadas con los explotadores y prestadores de servicios en aeropuertos, las líneas aéreas y fabricantes de aeronaves, entre otras partes interesadas del ecosistema de aviación, con la finalidad de recuperar la aviación. Al efecto, estas medidas son supervisadas por las autoridades de salud pública, con la finalidad de reducir la transmisión y propagación del COVID-19 por este medio.

¹ **Explotador de Aeródromo:** Persona física o jurídica, de derecho público o privado, nacional o extranjera, a la que se le ha otorgado, aún sin fines de lucro, la explotación comercial, administración, mantenimiento y funcionamiento de un aeródromo.

d. De acuerdo el párrafo 153.009 de la RAAC Parte 153, el explotador de aeródromo debe implementar un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) que cuente con los requerimientos del Apéndice 1 de ese mismo RAAC.

e. El Apéndice 1 del RAAC 153 en su Capítulo 5 dispone que el explotador de aeródromo deberá contar con procedimientos para mantener un proceso formal para identificar los cambios que podrían afectar el nivel de riesgos de seguridad operacional asociados con sus productos o servicios para identificar y gestionar los riesgos de seguridad operacional que puedan emerger de aquellos cambios, gestión del cambio.

g. Actuando en el marco de la estrategia del Estado para el mantenimiento de los niveles de seguridad operacional de la aviación civil durante la crisis y en su etapa de recuperación, los explotadores de aeródromos tienen la responsabilidad, bajo su SMS, de gestionar los nuevos riesgos a la seguridad operacional que pueden surgir por la rápida contracción y posterior retorno de las operaciones. En este sentido, existe la necesidad de identificar esos riesgos y controlarlos o mitigarlos.

h. Asimismo, por Resolución ANAC N° 605/2012, los Jefes de Aeródromos Controlados, tienen la responsabilidad de implementar y mantener un SMS para los servicios de aeródromo, acordes a la complejidad de las operaciones para las que se presta servicio, por lo que también deberán gestionar los nuevos riesgos que surjan en consonancia con lo citado en el inciso f y en coordinación con los explotadores de aeródromo.

i. La presente Guía aborda lineamientos para el monitoreo de los riesgos a la seguridad operacional surgidos en ese período de cambios dinámicos debido a la crisis del COVID-19 que deberán implementarse.

j. Esta Guía no aborda riesgos relativos a la salud pública o que afecten la seguridad de la aviación civil (AVSEC) o que tengan impacto en la facilitación, que son abordados por otros documentos específicos.

Sección D

GESTIÓN DE LOS RIESGOS A LA SEGURIDAD OPERACIONAL

D.1 CAMBIOS DINÁMICOS

a. La crisis del COVID-19 trajo grandes cambios para la aviación civil desde su inicio y probablemente va seguir resultando en profundos cambios operacionales durante la crisis y en su fase de recuperación y retorno a la normalidad. Es por ello, que se hace imperativo que en los aeródromos se implementen procedimientos de gestión del cambio como parte de la gestión de la seguridad operacional del aeródromo.

b. Entre los cambios que se está vivenciando se observan:

i. La dramática reducción de las operaciones en los aeropuertos.

ii. Saturación en el estacionamiento de aeronaves comerciales y aeronaves estacionadas en áreas no comunes para este fin, como es el caso de algunas plataformas, calles de rodaje, pistas u otras áreas.

iii. Reducción de ingresos por tarifas aeroportuarias y comerciales, resultando en eventuales dificultades para cumplir compromisos financieros.

iv. Necesidad de solicitud (por parte de los explotadores) y otorgamiento (por la Autoridad Aeronáutica) de desviaciones y exenciones relativas al cumplimiento de obligaciones (por ejemplo, planes de acciones correctivas) y validez de certificados.

v. Restricciones a la realización de inspecciones/auditorias presenciales y seguimiento presencial de los procesos de certificación/vigilancia en curso.

vi. Reducción en la fuerza de trabajo disponible para las tareas diarias, tanto de operación como de vigilancia del aeródromo.

- vii. Reducción o suspensión de entrenamiento del personal de aeródromos.
- viii. Suspensión o modificación de frecuencia de mantenimientos de la infraestructura del aeródromo.
- ix. Incertidumbre en relación al futuro.

c. El SMS es una importante herramienta para identificación de los riesgos a las operaciones seguras e implementación de acciones de mitigación.

d. La rápida reducción en el uso de las áreas del lado aire de los aeropuertos puede haber llevado al deterioro y pérdida de capacidad de la infraestructura, instalaciones, equipos y sistemas, lo que lleva a la necesidad de restaurar sus condiciones normales. En adición, el personal operacional debe estar preparado y re-entrenado de ser necesario para retomar las operaciones.

D.2 ELEMENTOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL A MONITOREAR

a. Se debería monitorear algunos elementos clave que puedan afectar la seguridad operacional para identificar posibles nuevos riesgos, de acuerdo a métricas establecidas para permitir el seguimiento de los cambios en esos elementos.

b. Los explotadores de aeródromo deberán monitorear los elementos referidos a la seguridad operacional de la *organización* y de las *operaciones*.

c. En el Apéndice 1 se propone una lista de algunos elementos a monitorear.

D.3 IMPLICANCIA DE LOS CAMBIOS Y MITIGACIÓN DE LOS RIESGOS

a. Es esencial la actuación del explotador de aeródromo y los jefes de aeródromo en el ámbito de su SMS para la gestión de los riesgos relacionados con la drástica disminución de las operaciones debido a la crisis del COVID-19 y con los cambios tras el reinicio de las operaciones normales.

Acciones

b. Las acciones que debería implementar el explotador de aeródromo y que son detallados en los siguientes párrafos son, como mínimo:

- i. Evaluar los pavimentos, plataformas, pistas, instalaciones y equipos.
- ii. Trabajar con los operadores de aeronaves con el objetivo de planificar el retorno al servicio
- iii. Reforzar medidas respecto la gestión del peligro de fauna.
- iv. Planificar el distanciamiento físico y protección del personal dependiente.

Aeronaves estacionadas

c. El estacionamiento de aeronaves por largos períodos puede llevar a riesgos para la infraestructura y la seguridad operacional, incluyendo:

- i. Daños debido al uso del pavimento de manera distinta al previsto por su diseño;
- ii. Daños a las aeronaves, especialmente el riesgo de colisión durante las maniobras de estacionamiento con poca distancia entre las mismas;
- iii. Incursiones de pista o de calles de rodaje;
- iv. Problemas relativos al acceso a las aeronaves y su disponibilidad.

d. En este sentido el explotador de aeródromos debe considerar antes de reiniciar las operaciones normales:

i. Realizar, en conjunto con el Jefe de Aeródromo, los servicios de navegación aérea y los operadores de aeronaves, un **plan de movimiento de aeronaves** considerando el arreglo de estacionamiento de aeronaves en sitios no usuales, para estacionamientos de corto, mediano y largo período, de manera que se puedan evitar choques entre aeronaves, incursiones en áreas de maniobras, vulneración de las superficies limitadoras de obstáculos, o daños a las aeronaves o infraestructura.

ii. Evaluar la resistencia del pavimento para asegurar que el mismo puede acomodar las cargas que están previstas. Evitar el estacionamiento de aeronaves a largo plazo entorno a fisuras selladas.

*Nota.- Los estacionamientos de aeronaves de largo período, pueden ser considerados como **Sobrecarga**, si el pavimento no está diseñado para tal fin. Por ejemplo: los pavimentos flexibles son más sensibles a las deformaciones permanentes debido a cargas estáticas o cuasi-estáticas. En tal sentido, aplicará el Numeral 153.263 de la RAAC Parte 153.*

iii. Verificar la compatibilidad entre el PCN (*Pavement Classification Number*) de los pavimentos del aeródromo y el ACN (*Aircraft Classification Number*) de las aeronaves que operarán.

iv. Monitorear las condiciones de los pavimentos con inspecciones visuales de todas las áreas que fueron utilizadas para estacionar aeronaves. Si las aeronaves fueron estacionadas en calles de rodaje o pistas, deberían tomarse fotografías de esos pavimentos en diferentes puntos mientras las aeronaves están todavía estacionadas y luego que las aeronaves hayan sido removidas. Esas fotografías pueden ser usadas posteriormente para monitorear y evaluar eventuales daños estructurales al pavimento. Se debería realizar nuevas evaluaciones, incluyendo documentar mediante toma de nuevas fotos de los mismos puntos un mes luego de retorno de las operaciones normales para corroborar si hubo cambios en el pavimento. Estas novedades deberán documentarse y ser comunicadas a través del Jefe de Aeródromo.

v. Limpiar los pavimentos luego de que las aeronaves sean removidas de una calle de rodaje o pista. Estas áreas deberían ser lavadas y escobadas para remover cualquier aceite, grasa u otros productos químicos que pueda haber depositado durante actividades de mantenimiento o derrame, y también remover cualquier FOD que pueda haber depositado en el piso mientras estaba en uso como punto de estacionamiento.

vi. En aquellos sectores que se evidencien daños a los pavimentos, producto del estacionamiento prolongado de aeronaves, el explotador de aeródromos deberá ejecutar las acciones correctivas que correspondan (sellado de fisuras, bacheo, rehabilitación, etc.), conforme a los procedimientos establecido al efecto.

vii. Revisar los procedimientos para acceso, inspección y mantenimiento de la infraestructura que puedan haber sufrido cambios durante la crisis del COVID-19. Los explotadores de aeródromos deberían revisar todos los procedimientos relacionados y ajustarlos acuerdo lo necesario.

viii. Coordinar con todas las partes interesadas el plan para retomar las operaciones. Los explotadores de aeródromos y jefes de aeródromo deberían asegurar que todas sus acciones y evaluaciones de seguridad operacional sean coordinadas con las partes interesadas relevantes, incluyendo los servicios de navegación aérea y los operadores de aeronaves.

e. El explotador de aeródromo debería considerar luego de reiniciar las operaciones normales:

i. Monitorear la condición del pavimento. Luego del reinicio de las operaciones normales, el personal de operaciones de aeródromo debería realizar verificaciones frecuentes en las áreas donde las aeronaves fueron estacionadas durante la crisis para corroborar si

hubo algún cambio en los pavimentos. Es recomendable repetir estas verificaciones por lo menos dos veces al mes, y crear un calendario especial de monitoreo continuo para esas áreas. En las inspecciones del pavimento las patologías que deberán ser documentadas son las especificadas en el Apéndice 8 de la RAAC 153.

Retorno al servicio de las plataformas, calles de rodaje, pistas, ayudas visuales, instalaciones, etc

f. La infraestructura, ayudas visuales e instalaciones del área de movimiento del aeródromo deberían ser verificadas antes del retorno a las operaciones normales y deberían tener una agenda específica de inspecciones más frecuentes en el primer mes tras el reinicio de las operaciones.

g. En el Apéndice 2 son presentados posibles problemas que pueden haber ocurrido en el área de movimiento y sectores circundantes del aeródromo y posibles soluciones y recomendaciones.

Retorno al servicio del personal de licencia

i. El personal del aeropuerto puede haber estado de licencia o alejado del servicio por cortos o largos períodos. Como consecuencia, las habilidades necesarias para realizar las actividades pueden estar reducidas cuando retornen al trabajo, aunque hayan sido capacitados anteriormente. Asimismo, algunos aeródromos pueden contratar personal a corto plazo para tener más agilidad y flexibilidad para aumentar o reducir el volumen de operaciones

j. En este sentido, se debería evaluar la necesidad de re-entrenamiento o re-certificación del personal, dependiendo del período que estuvieron alejados de sus actividades laborales. Para el entrenamiento y fases iniciales de retomar las operaciones.

Sección E – PREVENCIÓN DEL RIESGO POR FAUNA

E1. OBJETIVOS

a. Reducir al máximo posible las situaciones de peligro por la presencia de fauna para mantener los niveles aceptables de seguridad operacional establecidos nacional e internacionalmente.

b. Adoptar medidas preventivas y acciones y/o metodologías de mitigación suficientes que permitan cumplir con la reducción antedicha.

c. Localizar todo tipo de foco de atracción de fauna y aplicar sobre él las medidas preventivas y acciones de mitigación y/o metodologías aludidas.

d. Poseer en todo aeródromo/aeropuerto el programa de gestión del riesgo por fauna con su correspondiente evaluación biológica, siguiendo para la confección de tales instrumentos los lineamientos establecidos por la Resolución N° 615/15 de ANAC y por la Resolución Conjunta N° 2/2019 de la ANAC y el ORSNA.

e. Prevenir la instalación y/o construcción, etc. de todo tipo de basurales y/o cavas, etc. dentro de los límites de distancia nacional e internacional establecidos.

f. Efectuar desde donde corresponda, en caso de presentarse la situación vertida en el Punto 5, las diligencias y/o presentaciones necesarias y suficientes ante las autoridades correspondientes y/o sus propietarios para su tratamiento.

- g.** Convocar a los Comité establecidos por la Resolución N° 615/15 de la ANAC.

E2. GESTIÓN DE LOS RIESGOS A LA SEGURIDAD OPERACIONAL

Previo a planificar con los restantes actores involucrados en la actividad aeronáutica y aeroportuaria, los jefes de los aeródromos/aeropuertos deberán informar:

a. Si ha existido aumento o no de presencia de fauna o aparición de alguna nueva/s especie/s en su terminal aérea,

b. Si, en caso positivo, considera necesario o no efectuar/proponer al explotador de aeródromo o prestador del servicio que se trate, una modificación parcial del Programa de Gestión del Riesgo por Fauna (PGRF) que tenga aprobado junto a su evaluación biológica, o bien su renovación total y/o su revisión y/o su actualización; todo bajo los lineamientos de la normativa vigente.

c. Una forma de prevenir consiste en emprender modificaciones o renovaciones de los programas de prevención haciendo lugar a un nuevo conjunto de medidas que apunten a reducir la presencia extraordinaria de fauna en los predios aeroportuarios y sus inmediaciones para los casos que así cada jefatura de aeródromo/aeropuerto lo crea propicio, conveniente y necesario.

d. La prevención del peligro por fauna durante la vuelta a las operaciones normales deberá incluir una evaluación del riesgo con las respectivas medidas y acciones preventivas y de mitigación, plan de reinicio y coordinación con los involucrados.

e. En la preparación para el retorno de las operaciones deberá considerarse:

i. La revisión y/o renovación y/o modificación y/o actualización del programa y su evaluación biológica por resultar fundamentales no solo por las razones mencionadas anteriormente, sino también por entender que se puede ver afectada la seguridad operacional.

ii.

a. Si es necesario, adecuar las medidas de control basándose en la evaluación de riesgo revisada.

b. Si las actividades prevención del peligro por fauna fueron limitadas durante la restricción de operaciones, se deberán considerar consecuencias como:

i. riesgo de aumento de algunos especímenes de fauna,

ii. el espacio vacío creado por la actual ausencia de actividad ha hecho y continúa haciendo que muchas especies de fauna, algunas hasta erradicadas del campo (cosa no tan común), o bien hayan retornado a su lugar de origen o bien hayan aumentado no sólo en número sino también en ocupación de áreas a las cuales ya se habían acostumbrado a no visitar,

iii. ocurrencia de nidos, especialmente si está en época de reproducción.

iii. Mantener y actuar de acuerdo a los procedimientos regulares tras la reactivación de una pista

iv. Procedimientos regulares de seguridad operacional deberían incluir inspecciones detalladas para verificar la presencia de fauna.

v. Informar a las aerolíneas y otros operadores de aeronaves de las medidas tomadas para controlar el peligro por fauna

- vi. Consultar a los técnicos de los operadores de aeronaves que hacen uso de las posiciones de estacionamiento de aeronaves en las pistas, calles de rodaje y plataforma para atender a posibles nidos en las aeronaves, incluyendo los motores.
- vii. Se deberá considerar aumentar los recorridos de pista, calles de rodaje, plataformas, cercos perimetrales, hasta tener evidencia de encontrarse en una situación aceptable.

Las acciones y/o medidas de mitigación en preparación para el mayor volumen de operaciones deberán incluir:

- i. Control continuo de la fauna de acuerdo el Programa de Gestión del Riesgo por Fauna. No dar a la fauna la oportunidad de establecerse en las pistas, calles de rodaje, plataformas, equipos o edificaciones.
- ii. Mantener la recolección de datos de fauna (avistajes) y de datos anteriormente recolectados.
- iii. Realizar inspecciones detalladas, buscando por posibles hotspots (puntos calientes) que puedan atraer a la fauna, especialmente en áreas donde el acceso durante las operaciones normales es limitado.
- iv. Registrar todo hábitat identificado, preferencialmente en medio digital, producir y mantener actualizado un panorama del peligro de fauna en el aeródromo/aeropuerto.
- v. Atentar para el posible aumento de la fauna durante el período con menos operaciones y/o la presencia de especímenes que usualmente no eran visto en el entorno del aeródromo/aeropuerto. Puede ser necesario actualizar el Programa de Gestión para incluir el manejo de esos nuevos especímenes encontrados.
- vi. Recuperar las vallas para evitar entrada de animales terrestres.

SECCIÓN F – SANIDAD AEROPORTUARIA

F1. INTRODUCCIÓN

a. Entendiendo que el personal afectado a los Servicios de Sanidad Aeroportuaria y Aeronáutica han mantenido su actividad en los distintos aeródromos reducida, parcialmente reducida, sin variación o aun con mayor actividad se entiende necesario establecer algunas recomendaciones. Estas se detallarán a continuación con el objetivo de generar un ámbito de facilitación de las tareas de dicho personal manteniendo como objetivo primordial su seguridad personal con respecto al virus y la seguridad para la operación aérea.

F2. RECOMENDACIONES

a. En lo referente a casos sospechosos de COVID-19, los Jefes de Aeródromo han desarrollado e implementado, desde el inicio de la Pandemia, los procedimientos a seguir para esa situación. Estos han tenido distintas revisiones y/o modificaciones de acuerdo a las recomendaciones establecidas por la Autoridad Sanitaria Nacional.

b. Los Jefes de Aeródromo deberían verificar que los procedimientos se encuentren actualizados y conteniendo las últimas recomendaciones de la autoridad Sanitaria Nacional.

- c. Los profesionales afectados a los Servicios de Sanidad Aeroportuaria y Aeronáutica deberían familiarizarse con los procedimientos a seguir y con el Plan de Emergencia del Aeródromo de cada aeropuerto, a fin de mantenerse actualizados con los mismos
- d. En referencia al personal licenciado por ser personal de riesgo, se estima de alta utilidad la evaluación exhaustiva por parte de los servicios de medicina laboral, seguridad e higiene y recursos humanos para realizar las evaluaciones pertinentes de las condiciones de salud del personal previo a su retorno a la actividad. Siendo alcanzados aquellos que fueran licenciados por constituirse como personal de riesgo por edad o por patologías preexistentes que pudieran generar un riesgo ante la infección por COVID-19.
- e. Se debería mantener un aprovisionamiento continuo y adecuado de Elementos de Protección Personal para el personal a fin de reducir los riesgos de contagio, en virtud de la necesidad de apoyo a otros organismos gubernamentales como los servicios e sanidad de fronteras.
- f. El personal sanitario debería familiarizarse con las recomendaciones generales del plan de reactivación de las actividades aéreas del explotador y las adecuaciones sanitarias que implemente.
- g. Se deberían asegurar los medios de provisión adecuada de servicio, insumos y personal hasta la reactivación completa de la actividad aérea a fin de no sobrecargar al personal remanente en actividad, evitando así cuadros de fatiga en el personal que desarrolla funciones sensibles para la seguridad operacional. Esto en virtud de lo volcado en el documento remitido por el SRVSOP en referencia a las consecuencias sobre el material y la infraestructura de los aeródromos como consecuencia de la disminución o inactividad de las operaciones aéreas durante la pandemia, lo que implicaría un mayor porcentaje de posibilidad de incidentes, accidentes o emergencias aéreas, tanto en el sector aeronáutico como aeroportuario.
- h. Una vez reestablecida la actividad, ya sea en forma parcial o completa y garantizada la seguridad epidemiológica sanitaria en el territorio nacional y la posibilidad de circulación ya sea por vía aérea o terrestre, reiniciar un plan de inspecciones para los servicios de sanidad en los aeródromos del SNA.
- i. Asegurar que el explotador provea una adecuada limpieza de las áreas destinadas a atención, reposo y zonas comunes del personal de sanidad, con frecuencia diaria, en concordancia con los protocolos de sanitarios para reducir la posibilidad de transmisión de del virus.
- j. En concordancia con las recomendaciones vertidas en el documento Protocolo COVID-19 CYMAT ANAC, el personal de ANAC que cumple funciones de Sanidad deberá estar en conocimiento y sujeto a lo estipulado en él.

SECCIÓN G – SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS (SSEI)

G1. INTRODUCCIÓN

- a. El contexto nacional y mundial debido a la pandemia por el COVID-19 trajo grandes cambios para los Servicio de Salvamento y Extinción de Incendio desde su inicio y probablemente va seguir resultando en cambios significativos en sus operaciones de rutina y labores diarias. Es por ello que, para atender situaciones de emergencia, deben efectuarse algunas recomendaciones para su puesta a punto en las fases previas a la reactivación de operaciones aerocomerciales.

b. Entendiendo que los bomberos aeronáuticos han mantenido su actividad en los distintos aeródromos, reducida, parcialmente reducida, sin variación o aun en ocasiones, con mayor actividad. Es por esto que se hace necesario que los SSEI se implementen procedimientos de gestión del cambio como parte de la gestión de la seguridad operacional.

G2. RECOMENDACIONES

a. La preparación del SSEI para retornar a las operaciones debería ser comunicada antes del reinicio de la normal prestación de servicios. Las recomendaciones a seguir se aplican cuando se retoma el servicio del SSEI tras un período de inactividad o actividad parcial. El plan para reinicio debería involucrar las actividades SSEI acuerdo el nivel de protección a proveer.

b. El Jefe de Aeródromo deberá informar al Jefe de Servicio la cantidad de operaciones y los tipos de aeronaves que irán operar, tan pronto sea posible para que se pueda evaluar el personal y material necesario para mantener el nivel de protección requerido acuerdo la categoría SSEI del aeródromo y reglamentación nacional.

c. Se debería planificar con los jefes de turno, la preparación de regreso a las actividades, informando a todos los integrantes del SSEI, de los procedimientos de chequeos previos a las actividades. Los turnos de trabajo deberían ser agendados de forma que haya suficiente tiempo para relevo del personal.

d. En el retorno al trabajo, todo el personal deberá ser instruido respecto a las actividades que deben realizar acuerdo la categoría SSEI, así como sus responsabilidades y horas laborales. Estas charlas deben ser con las plataformas webinar disponibles, los jefes de turno evaluarán las habilidades y competencias del personal que estuvo de licencia del trabajo, mediante las prácticas de SEI.

e. Se mantendrá los protocolos COVID-19 y sus actualizaciones, dados por la Autoridades Nacionales Sanitaria y del CYMAT ANAC, asegurándose que todo el personal tome conocimiento de los mismos.

f. Es recomendable después de una evaluación la factibilidad de realizar una práctica parcial del plan de emergencias del Aeródromo, con el fin de alistar los sistemas de emergencias y sacar las novedades que pudieran surgir.

g. Los bomberos licenciados por COVID-19 positivo o por ser personal de riesgo, deben esperar el alta o autorización de regreso a las actividades, después de la evaluación exhaustiva por parte de los servicios de medicina laboral, seguridad e higiene y recursos humanos, previo a su retorno.

h. Se deberá hacer inspecciones, mantenimiento y limpieza de todos los equipos y material SEI previo a su uso. Además de un chequeo exhaustivo y general de las autobombas.

i. Deberán realizarse recorridos del aeródromo, con el fin de familiarizarse con este, verificando los cambios de riesgos surgidos durante el tiempo de restricción.

j. Se deberá instar al personal en el acondicionamiento físico, dejando claro que es fundamental para las tareas y funciones de los bomberos.

k. Para cuando se reestablecida las actividades, ya sea en forma parcial o completa y garantizada la seguridad epidemiológica sanitaria en el territorio nacional y la posibilidad de circulación, ya sea por vía aérea o terrestre, se deberá realizar un plan de inspecciones para los SSEI en los aeródromos del SNA.

|

APENDICE 1

ELEMENTOS A SER GESTIONADOS POR LOS EXPLOTADORES DE AERÓDROMOS DURANTE LA CRISIS DEL COVID-19
<u>ELEMENTOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL RELATIVOS A LA ORGANIZACIÓN</u>
Factores Organizacionales
- Monitoreo centralizado de cambios en la Política, Procedimientos, Exenciones y desviaciones de los procedimientos estandarizados.
- Reducción en reportes de datos de seguridad operacional y sus impactos operacionales.
- Operaciones de transporte o repatriación debido al COVID-19.
- Impactos en la fuerza de trabajo (despidos, nuevas contrataciones, licencias, renunciaciones).
- SMS – Re-priorizar los problemas de seguridad operacional.
- Monitoreo de uso de los canales de comunicación de seguridad operacional.
Factores de Personal
- Monitoreo del uso de los programas de asistencia a los empleados.
- Operaciones en áreas de riesgo para el COVID-19.
- Uso de equipo de protección individual
- Pérdida de personal clave.

<u>ELEMENTOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL RELATIVOS A LA OPERACIÓN</u>
Factores Organizacionales
- Impacto de estacionamientos prolongados de aeronaves en pistas y calles de rodaje – plan de recuperación
- Cambios frecuentes en los operadores de aeronaves y su efecto en los programas de seguridad operacional del aeródromo
- Suministro de informaciones actualizadas de las condiciones del aeródromo y eventuales restricciones para divulgación a los usuarios
- Brechas de experiencia y/o conocimiento por parte del aeropuerto respecto a operaciones no rutinarias.
- Ocurrencia de rápidos cambios en procedimientos para las operaciones debido a nuevas disposiciones de gobiernos nacionales y locales y/o restricciones operacionales
- Revisión de los planes de inspección/monitoreo
- Entrenamiento de personal
- Informes relativos al COVID-19
Factores del Área de movimiento
- Uso de aeronaves no familiares al personal del aeródromo, personal ATC y <i>handling</i>
- Personal de los explotadores de aeródromo no familiarizados con el aeródromo
- Daño potencial a los aeródromos (pavimentos, letreros, luces, colisiones en tierra) durante operaciones no rutinarias de estacionamiento de aeronaves
- FOD
- Impacto operacional de las aeronaves estacionadas: invasión de las áreas de protección de pista, interferencia con ayudas a navegación aérea, rutas de rodaje más complejas, mayores riesgos de incursión principalmente por tripulaciones no familiarizadas con el aeródromo
Factores de Personal

- | |
|---|
| - Falta de cumplimiento de los procedimientos de seguridad operacional y del manual de aeródromo por parte del personal |
| - Distracciones de las tareas debido a factores internos y externos |

APENDICE 2

POSIBLES PROBLEMAS QUE PUEDEN HABER OCURRIDO EN EL LADO AIRE DEL AERÓDROMO Y POSIBLES SOLUCIONES Y RECOMENDACIONES

GENERALES			
Problema	Causa(s)	Posible impacto	Posibles soluciones / recomendaciones
<p style="text-align: center;">Mantenimiento</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pista - Calles de rodaje - Plataformas 	<p>Menos recursos debido a menor volumen de tránsito y crisis económica</p> <p style="text-align: center;">Sistemas no utilizados o desconectados</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Menos personal de mantenimiento disponible to realizar las tareas debido a las licencias obligatorias, ausencias y requisitos de distanciamiento social - Sistemas eléctricos fuera de servicio - Riesgos aumentados debido a reducción del desempeño de señales/letreros/luces - Deterioración de pavimento debido a estacionamiento de aeronaves por largo plazo - Aumento de riesgo debido a disminución de la capacidad de inspección - Aumento de riesgo de incumplimiento de requisitos 	<ul style="list-style-type: none"> - Identificar riesgos operacionales antes de reiniciar las operaciones (listas de verificación deberían estar disponible para operaciones normales) - Tomar medidas de mitigación para controlar los riesgos - Realizar tareas de mantenimiento preventivas antes del reinicio de las operaciones - Reevaluar los planes de mantenimiento y sus prioridades considerando los diversos escenarios (temporario, corto, medio y largo plazo) - Mantener coordinación con la AAC para obtener las autorizaciones necesarias para los servicios de mantenimiento, cuando necesario.
<p style="text-align: center;">Obras</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pista 	Falta de recursos	<ul style="list-style-type: none"> - Aumento de riesgo debido a menos capacidad de realizar inspecciones 	<ul style="list-style-type: none"> - Identificar riesgos operacionales antes de reiniciar las operaciones

<ul style="list-style-type: none"> - Calles de rodaje - Plataformas 		<ul style="list-style-type: none"> - Riesgo de incumplimiento de requisitos 	<ul style="list-style-type: none"> - Tomar medidas mitigadoras para controlar el riesgo - Considerar soluciones temporales versus definitivas - Mantener coordinación con la AAC para obtener las autorizaciones necesarias para realización y aprobación de las obras.
PLATAFORMA			
Mantenimiento / Plataforma	<i>Ver General-Mantenimiento</i>	<i>Ver General-Mantenimiento</i>	<p style="text-align: center;"><i>Ver General-Mantenimiento más</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Inspección de condición de pavimento - Verificación de los señales y letreros - Verificación de las luces de la plataforma
Obras / Plataforma	<i>Ver General-Obras</i>	<i>Ver General-Obras</i>	<i>Ver General-Obras</i>
Sistemas de combustible	Mantenimiento específico requerido para reinicio de la utilización de las instalaciones de combustible de la plataforma	<ul style="list-style-type: none"> - Riesgo de interrupción de suministro de combustible debido a contaminación u obstrucción de filtros 	<ul style="list-style-type: none"> - Averiguar con los proveedores de combustible antes de reiniciar las operaciones
CALLES DE RODAJE			
Mantenimiento / Calles de rodaje	<i>Ver General-Mantenimiento</i>	<i>Ver General-Mantenimiento</i>	<p style="text-align: center;"><i>Ver General-Mantenimiento más</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Inspección de condición de pavimento - Verificación de los señales y letreros

			<ul style="list-style-type: none"> - Verificación de las luces de calles de rodaje - Verificación de los sistemas de suministro de energía - Verificación de los sistemas de protección contra incursiones de pista y ASMGCS - Averiguar presencia de obstáculos móviles - Averiguar presencia de material interfiriendo en las áreas sensibles del ILS
Obras / Calles de rodaje	Ver <i>General-Obras</i>	Ver <i>General-Obras</i>	Ver <i>General-Obras</i>
PISTAS			
Mantenimiento / Pistas	Ver <i>General-Mantenimiento</i>	Ver <i>General-Mantenimiento</i>	Ver <i>General-Mantenimiento</i> más <ul style="list-style-type: none"> - Inspección de condición de pavimento - Verificación de los señales y letreros - Verificación de las luces de pista - Verificación de los sistemas de suministro de energía - Verificación de los sistemas de protección contra incursiones de pista y ASMGCS

			<ul style="list-style-type: none">- Averiguar presencia de obstáculos móviles- Averiguar presencia de material interfiriendo en las áreas sensibles del ILS- Verificación de ayudas a la navegación aérea en pistas no utilizadas durante el período de operaciones reducidas.
Obras / Pistas	Ver <i>General-Obras</i>	Ver <i>General-Obras</i>	Ver <i>General-Obras</i>



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2020 - Año del General Manuel Belgrano

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: GUÍA PARA LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE NUEVAS OPERACIONES
O CAMBIO EN LAS OPERACIONES DURANTE LA CRISIS DEL COVID 19 – GESTIÓN DEL CAMBIO.

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 16 pagina/s.