

RPEAGA / 20 • NOTA INFORMATIVA

El nuevo marco regulatorio en relación con los Servicios de Escala (Ground Handling) en la OACI y el SRVSOP

Lima - 29 de octubre de 2026

Los servicios de escala conllevan un costo de seguridad operacional que repercute en todo el sistema

~75%

de los servicios de escala se subcontratan a proveedores externos

~5

eventos de daños en tierra por cada 10 000 movimientos de aeronaves

Miles de millones

de dólares estadounidenses al año en costos de daños directos e indirectos

Factores causales recurrentes

- Calidad de la instrucción, la escasez de personal, los bajos salarios, la alta rotación, el exceso de horas complementarias y la fatiga;
- Competencia entre los proveedores de servicios por los contratos de servicios de escala generada por explotadores aéreos que buscan los menos costos en las operaciones realizadas por terceros.
- Congestión de la plataforma con equipos y vehículos, operaciones nocturnas o en condiciones meteorológicas adversas;
- Conflicto entre la eficiencia (tal como el rendimiento relacionado con la "puntualidad de salida") y el empleo de prácticas de trabajo seguras;
- La presión sobre el personal como consecuencia de los tiempos de escala cada vez más cortos;
- Una cultura de seguridad operacional poco desarrollada;
- Problemas derivados del mantenimiento y la funcionalidad del equipo auxiliar de tierra (GSE), incluido el equipo con muchos años de servicio.

La última actividad de plataforma de gran magnitud sin disposiciones globales

Hasta ahora

"Si bien los explotadores aéreos y los explotadores de aeródromos están sujetos a la reglamentación de los Estados, los GHSP no suelen estar sujetos a una reglamentación de manera directa. Por consiguiente, no existen disposiciones normativas aplicables en todo el mundo para los servicios de escala."

Doc 10121,
1.2.9

¿ Cómo se está cerrando la brecha ?

2019	Doc 10121 — Manual de Servicios de Escala publicado como orientación
2021	La Conferencia de Alto Nivel sobre el COVID -19 solicita un enfoque por fases
2023–25	El Grupo de Tareas sobre Servicios de Escala y el Panel de Diseño y Operaciones de Aeródromos elaboran las SARPS
2025–28	Enmienda en dos fases del Anexo 14, el Anexo 6 y las PANS-Aeródromos

Los servicios de escala ya no son solo un asunto de la industria, sino también una cuestión de Normas y Métodos Recomendados Internacionales .

Qué se considera un servicio de escala, y quién es un proveedor

DEFINICIÓN

“Servicios de escala. Servicios necesarios para la llegada de una aeronave a un aeropuerto y su salida de éste, con exclusión de los servicios de tránsito aéreo.”

Definición propuesta — Anexo 6, Partes I, II y III

QUIÉN ES UN GHSP

“Los servicios de escala pueden ser prestados por un explotador aéreo, un explotador de aeródromo o por una empresa independiente. Cuando los presta un explotador de aeronaves o un explotador de aeródromo, dicha organización también se considera un proveedor de servicios de escala (GHSP).”

Anexo 14, Volumen I, 9.7, Nota 1

La autoassistencia también es un servicio de escala (Self-handling is handling)

Una aerolínea que atiende su propia aeronave, o un aeropuerto que atiende aeronaves en su plataforma, es un GHSP a los efectos de estas disposiciones. El alcance de las actividades se enumera en el Apéndice del Capítulo 11 de las PANS-Aeródromos.

¿Qué instrumento hace qué?

Anexo 14, Vol. 1	Lo que debe hacer el Estado, y el papel del explotador de aeródromo	SARPS
Anexo 6, Partes I -III	El explotador que subcontrata conserva la responsabilidad	SARPS
Anexo 19	Elementos críticos de la vigilancia de la seguridad operacional, aplicabilidad del SSP y SMS	SARPS
PANS-Aeródromos, Cap. 11	Cómo se hace: procedimientos para aeródromos, explotadores y GHSPs	Procedimientos
Doc 10121	Orientación para todas las partes involucradas, modelos de vigilancia, datos de riesgo	Guias
IGOM · AHM · ISAGO · IS-BAH	Ejecución técnica en la plataforma y los programas de auditoría	Industria

Dos fases, dos fechas para planificar

1

28 mar 2025

Fase 1 adoptada por el Consejo

2

26 nov 2026

Fase 1 en vigor Anexo 14, Vol. 1

3

12 feb 2026

Cierre de la consulta a los Estados sobre la Fase 2

4

2026 -27

Revisión y adopción de la Fase 2

5

23 nov 2028

Fecha prevista de entrada en vigor de la Fase 2

La Fase 1 estará en vigor desde el 26 de noviembre de 2026

SARP

“Los Estados deberán evaluar periódicamente el impacto de las operaciones de servicios de escala en la seguridad operacional de la aviación”

Anexo 14, Volumen 1, 9.7.1

método recomendado

“Recomendación: Los Estados deberían establecer criterios para la vigilancia de la seguridad operacional de los servicios de escala dentro de su Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP)”

Anexo 14, Volumen 1, 9.7.2

Lo que esto realmente exige

- Utilizar datos de sucesos, informes de accidentes e incidentes para identificar dónde los servicios de escala afectan la seguridad operacional en cada Estado
- Definir el alcance de la vigilancia requerida e inscribirla en el SSP
- Estas dos disposiciones NO exigen la certificación de proveedores de servicios de escala

En vigor desde el 26 de noviembre de 2026

SARP

“Los Estados deberán evaluar periódicamente el impacto de las operaciones de servicios de escala en la seguridad operacional de la aviación”

Anexo 14, Volumen 1, 9.7.1

Con el propósito de armonizar el LAR 153 - Requisitos para operaciones de aeródromos” con el Anexo 14, Volumen 1; La Enmienda 9 del LAR 153 que entrará en vigor en agosto de 2026 incluye la inclusión del numeral 153.482. “Servicios de Escala” .
En dicho literal, se establece, entre otros puntos que:

“El operador/explotador de un aeródromo debe establecer un mecanismo para asegurarse que los servicios de escalas cumplen con los requisitos de seguridad operacional del aeródromo (SMS) a fin de establecer las coordinaciones, responsabilidades y las interacciones en materias de seguridad operacional de todas las partes interesadas.”

Propuesto para la segunda fase — Anexo 14, Volumen I

9.7.3	SARP	*Los Estados deberían ejercer la vigilancia de la seguridad operacional de los servicios de escala de forma directa, o a través del explotador de aeronaves, del explotador de aeródromo, o de una combinación de ambos.*
9.7.4	SARP	*Los Estados deberían promover la implementación de procedimientos normalizados a nivel mundial para los servicios de escala.*
9.7.5	SARP	*Los Estados deberían asegurarse de que los requisitos de seguridad relacionados con los servicios de escala tengan en cuenta la salud y seguridad ocupacional del personal de servicios de escala.*
9.7.6	método recomendado	*El personal que presta servicios de escala estará capacitado y será competente para cumplir sus funciones.*
9.7.7	método recomendado	*Se establecerá e implementará un programa de mantenimiento, incluido el mantenimiento preventivo, para el equipo de apoyo en tierra (GSE) y los vehículos.*

PANS -Aeródromos, Capítulo 11 — cómo se hace

Armonización y coordinación

Interacción entre el SMS del explotador del aeródromo, los explotadores de aeronaves y el GHSP; responsabilidades de seguridad establecidas y coordinadas

Documentación

Un acuerdo local con cada GHSP que cubra la vigilancia, las responsabilidades operacionales, el alcance de los servicios, las normas del aeródromo y los requisitos de desempeño en seguridad

Capacitación

Programas de capacitación y registros accesibles para el explotador del aeródromo; funciones de emergencia; concienciación sobre seguridad en la plataforma y en las operaciones de reabastecimiento de combustible

Gestión de la seguridad operacional

Notificación de sucesos dentro del SMS; inclusión de los GHSP en el plan de emergencia del aeródromo; requisitos de desempeño que no entren en conflicto entre acuerdos

Operaciones y equipo

Manual de operaciones con procedimientos normalizados; uso del equipo de apoyo en tierra (GSE) y los vehículos conforme a su diseño y mantenimiento bajo un programa; responsabilidades sobre el equipo fijo de plataforma

Además

Un Apéndice que enumera el alcance de las actividades y servicios de escala, y un Adjunto con la estructura del manual de operaciones del PSE.

Propuesta bajo consulta estatal — sujeta a revisión por la Comisión de Aeronavegación y adopción por el Consejo.

La subcontratación no transfiere la responsabilidad

SARP

“El explotador, al subcontratar servicios de escala, considerará el desempeño en materia de seguridad operacional del proveedor de servicios de escala como parte integral de su sistema de gestión de la seguridad operacional, y se asegurará de que dicho proveedor reciba las instrucciones y procedimientos del explotador para las actividades de servicios de escala.”

Propuesta Anexo 6, Parte I, 4.2.1.3.3 — texto equivalente en las Partes I y III

Por qué se propuso

“...para garantizar que los explotadores de aeronaves no consideren únicamente aspectos financieros al seleccionar proveedores de servicios, sino también el desempeño en materia de seguridad operacional y los riesgos operacionales.”

Y un Método Recomendado complementario

“Los explotadores deberían implementar procedimientos normalizados a nivel mundial para los servicios de escala.”

— el reflejo, del lado de las aerolineas, del párrafo 9.7.4 del Anexo 14.

Elegir únicamente por coste puede ser difícil de justificar frente a una Norma que incorpora el desempeño en seguridad operacional del proveedor como parte integral del SMS de la empresa contratante .

Qué cambia

El Estado

- Evaluar periódicamente el impacto de los servicios de escala en la seguridad operacional
- Establecer criterios de vigilancia en el SSP
- Elegir e implementar un modelo de vigilancia
- Promover la implantación de los procedimientos normalizados a nivel mundial

Operador de aeródromo

- Un acuerdo local con cada GHSP
- Coordinar las interfaces del SMS en la plataforma
- Incluir a los GHSP en el plan de emergencia
- Verificar la capacitación para los equipos de plataforma

Operador de aeronaves

- Incluir el desempeño en seguridad operacional del GHSP dentro de su SMS
- Proporcionar sus instrucciones y procedimientos
- Seleccionar por desempeño en seguridad, no solo por precio
- Implementar procedimientos normizados

GHSP

- Manual de operaciones con procedimientos normalizados
- Personal capacitado y competente
- Notificación de sucesos dentro del SMS
- Mantenimiento del equipo de apoyo en tierra (GSE), incluido el preventivo

Cuatro formas de hacerlo, y el Estado elige

MÉTODO RECOMENDADO

“Los Estados deberían ejercer la vigilancia de la seguridad operacional de los servicios de escala de forma directa, o a través del explotador de aeronaves, del explotador de aeródromo, o de una combinación de ambos.” — 9.7.3 propuesto

1

Directa

El Estado certifica o autoriza a los GHSP y los audita

República Dominicana

2

A través del operador de aeronaves

Los proveedores se supervisan como servicios contratados por el titular del AOC

Francia · Reino Unido

3

A través del operador de aeródromo

El aeródromo certificado autoriza a los proveedores y hace cumplir las condiciones

Singapur - Emiratos Árabes Unidos

4

Combinación

Auditorías del operador y del aeródromo, más inspecciones estatales donde el riesgo lo justifique

España - Suiza

Prácticas estatales descritas en el Doc 10121, Apéndice D. No existe un único modelo correcto: la evaluación de impacto indic a cuál se ajusta a su tráfico, su industria y sus recursos.

Propuesta bajo consulta estatal — sujeta a revisión por la Comisión de Aeronavegación y adopción por el Consejo.

¿Preguntas?

Gracias