RLA/99/901 – Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional
Vigésima Reunión del Panel de Expertos de Aeródromos y Ayudas Terrestre
(RPEAGA/20)

Etapa virtual: a partir del 21 de septiembre de 2026
Etapa presencial: Lima, del 26 al 30 de octubre de 2026

Asunto 8: Otros asuntos

Servicios de escala

(Presentada por Comité Técnico)

Resumen

Esta nota informativa proporciona información sobre el marco regulatorio existente en el área de operaciones con relación a los servicios de escala, en la OACI y el SRVSOP.

Referencias

- Anexo 6 – Operación de aeronaves
- Anexo 19 – Gestión de la seguridad operacional
- Doc 10121 – Manual de servicios de escala
- LAR 119 – Certificación de explotadores de servicios aéreos
- LAR 121 – Requisitos de operación: Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares
- LAR 135 – Requisitos de operación: Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares
- Manual del inspector de operaciones del SRVSOP

1. Introducción

1.1 Las disposiciones del Anexo 6, son taxativas en lo que respecta a la responsabilidad del explotador de servicios aéreos por los servicios contratados a terceros, incluyendo los servicios de escala.

1.2 Comenzando por definirlos, los servicios de escala son aquellos servicios necesarios para la llegada de una aeronave a un aeródromo y su salida de este, con exclusión de los servicios de tránsito aéreo.

1.3 El Anexo 6, Parte I (y de la misma manera el Anexo 6, Parte III, en sus respectivos ítems) dispone:

4.2.1.3 La expedición de un certificado de explotador de servicios aéreos, por parte del Estado del explotador dependerá de que dicho explotador demuestre que cuenta con una organización adecuada, un método de control y supervisión de las operaciones de vuelo, un programa de instrucción y arreglos de servicios de escala y de mantenimiento acordes con la naturaleza y la amplitud de las operaciones especificadas.

...

4.2.1.3.1 El explotador elaborará políticas y procedimientos para terceros que realicen trabajos en su nombre.

1.4 Además, el APÉNDICE 2. ORGANIZACIÓN Y CONTENIDO DEL MANUAL DE OPERACIONES del Anexo 6, Parte I (y de la misma manera el Apéndice 8 del Anexo 6, Parte III) ha dispuesto que la Parte A – Generalidades, del manual de operaciones del explotador (o si se prefiere, un manual separado), contenga tales arreglos y los procedimientos de servicios de escala.

1.5 Tales disposiciones del Anexo 6 se han trasladado al marco reglamentario del Conjunto LAR OPS para su cumplimiento por parte de los explotadores de servicios aéreos.

1.6 La Sección 119.235 establece que un AOC podrá ser emitido de manera indefinida o renovado por la AAC, si después de proceder con las verificaciones necesarias, se constata que el solicitante cuenta con arreglos de servicios de escala y de mantenimiento acordes con la naturaleza y la amplitud de las operaciones especificadas, entre otros requisitos. En el mismo sentido, la Sección 119.240 establece que un AOC será denegado si la AAC constata que el solicitante no cuenta con una organización adecuada, o arreglos de servicios de escala y de mantenimiento acordes con la naturaleza y la amplitud de las operaciones especificadas, entre otros.

1.7 Las Secciones 121.245 y 121.340, el Apéndice J del LAR 121 en el ítem A9-2 y el Apéndice A del LAR 135 en el ítem A9-2, proporcionan el marco reglamentario mínimo relacionado con los servicios de escala. En términos generales, la exigencia al explotador de:

a) una estructura orgánica dotada de autoridad necesaria para encargarse de todas las funciones de servicios de escala, que incluya las líneas de responsabilidad;

b) requisitos de instrucción para el personal involucrado, políticas de subcontratación, y procesos, procedimientos y métodos para todas las operaciones de servicios de escala.

c) responsabilidad por los servicios de escala, cuando todas o parte de las funciones y tareas relacionadas con los servicios de escala se hubieran contratado a un proveedor de servicios, incluyendo el programa de supervisión a los proveedores;

d) procedimientos de manejo de combustible;

e) procedimientos de seguridad para el manejo de la aeronave, pasajeros y carga:

f) procedimientos para el transporte de pasajeros, equipaje y carga:

g) procedimientos para denegar el embarque a las personas que parezcan estar intoxicadas o que muestran por su comportamiento o indicaciones físicas que están bajo la influencia de drogas, excepto pacientes médicos bajo cuidados adecuados;

h) procedimientos para el transporte de personas sin cumplir con los requisitos de transporte de pasajeros del LAR 121;

i) procedimientos para eliminación y prevención de la formación de hielo en tierra;

j) procedimientos para disuadir y prevenir los comportamientos perturbadores y fomentar entre los pasajeros la conciencia de las posibles consecuencias jurídicas del comportamiento insubordinado o perturbador en las instalaciones de aviación y a bordo de las aeronaves y de que tal comportamiento es inaceptable.

1.8 En resumen, el manual de operaciones o manual de servicios de escala del explotador de servicios aéreos contiene procedimientos que afectan a diferentes áreas funcionales del explotador y, en consecuencia, de la AAC (mercancías peligrosas, aeródromos, personal de atención al pasajero, carga, seguridad de la aviación, etc.).

1.9 También se ha desarrollado un volumen en el MIO para apoyar a la AAC en sus obligaciones respecto al explotador, que contiene los criterios para la aceptación el manual de servicios de escala y una lista de verificación de cumplimiento del marco reglamentario, así como criterios y una lista de verificación para la ejecución de la vigilancia y la resolución de problemas de seguridad operacional.

2. Análisis

2.1 Como sabemos, los servicios de escala pueden ser prestados por el propio explotador de servicios aéreo, por un explotador de aeródromo o por una empresa independiente.

2.2 En el sentido del Anexo 6, ya sea que el explotador se provea sus propios servicios o los contrate a terceros, es él el responsable de garantizar que se cumplan con la debida seguridad (operacional y de la aviación) y de auditarlos regularmente.

2.3 El vacío que se presenta es el marco reglamentario, ya que las observaciones por incumplimiento (no conformidades, sucesos, incidentes o accidentes en rampa) y las auditorías de seguridad operacional o de calidad, se sustentan hoy día en las disposiciones del manual de operaciones del explotador y no en un marco reglamentario general que considere todos los aspectos de la provisión de servicios.

2.4 Más aún, los peligros identificados a través del SMS del explotador y del SMS del proveedor de servicios (si con él cuenta) y la correspondiente gestión de los riesgos, no son visualizados desde una mirada estatal (a través del SSP) y se enfocan solamente en la interfaz de dicho explotador de servicios aéreos con su proveedor de servicios de escala. Desde el punto de vista del proveedor habrá tantas interfaces como explotadores a los que ese proveedor sirva. Desde el punto de vista de la AAC, al no existir un marco reglamentario para los proveedores de servicios, su accionar y política de cumplimiento solo pueden encaminarse a través del explotador, que es responsable por el servicio que recibe.

2.5 Para resolver este desafío, la OACI ha intervenido para integrar el sector de los proveedores de servicios en el marco regulatorio internacional y crear un sistema integral de seguridad operacional, con las siguientes responsabilidades para las partes interesadas:

a) el Estado debería evaluar periódicamente el impacto en la seguridad operacional, establecer criterios en su SSP, seleccionar el modelo de vigilancia adecuado e impulsar procedimientos globales estandarizados;

b) el explotador de aeródromo debería formalizar un acuerdo local con cada proveedor de servicios, coordinar las interfaces de sus SMS, integrarlos en el plan de emergencia del aeródromo y verificar la capacitación sobre el uso del equipo de rampa;

c) el explotador de servicios aéreos debe mantener en su SMS, la integración del desempeño operacional del proveedor de servicios, con instrucciones operacionales claras;

d) todo proveedor de servicios debería disponer de un manual de procedimientos estandarizados, garantizar la competencia y capacitación de su personal, integrar su SMS y asegurar el mantenimiento de su equipamiento de rampa.

2.6 Finalmente, el trabajo conjunto para encontrar las respuestas a la siguiente pregunta permitirá abordar el principal desafío que proponen las operaciones de servicios de escala:

> *¿Cómo gestionar de forma segura y coordinada operaciones de servicios de escala cada vez más complejas, realizadas por múltiples organizaciones y bajo fuertes presiones de tiempo y costos, en un entorno que carece de una reglamentación mundial uniforme y donde los riesgos humanos y operacionales pueden afectar directamente la seguridad del vuelo?*

3. Acción sugerida

3.1 Se invita a la Vigésima Reunión del Panel de Expertos en Aeródromos y Ayudas Terrestres a:

a) tomar nota de la información proporcionada en la presente nota informativa.
