



NOTA DE ESTUDIO

CONFERENCIA DE ALTO NIVEL SOBRE LA COVID-19 (HLCC 2021)

COMPONENTE DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Montreal, Canadá, 12 a 22 de octubre de 2021

Cuestión 3: Normalización
3.3: Servicios de escala

**CONSIDERACIONES SOBRE LA NECESIDAD DE FORTALECER
LA REGLAMENTACIÓN DE LOS SERVICIOS DE ESCALA**

[Nota presentada por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF)]

RESUMEN

La Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) destaca la labor realizada por la OACI con el objeto de reforzar la reglamentación de los servicios de escala a fin de mejorar la seguridad operacional, la uniformidad, la capacidad y la eficiencia de las operaciones de los aeródromos. Esta nota de estudio señala la importancia de adoptar un abordaje holístico que complemente las reformas reglamentarias en materia de servicios de escala en los aeródromos. La nota acoge con satisfacción los avances y, paralelamente, subraya la urgencia del problema.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a:

- a) tomar nota de la importancia fundamental de la elaboración de normas y métodos recomendados (SARPS) y procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) relacionados con los servicios de escala como cuestión prioritaria;
- b) modificar el Anexo 9 — *Facilitación* en consonancia con el método recomendado 6.5 de la nota de estudio FALP/12-WP/19 y agregar el método recomendado 6.6;
- c) elaborar normas para ayudar a los Estados a incorporar los servicios de escala en los sistemas de gestión de seguridad operacional (SMS) de los operadores; y
- d) establecer y respaldar una cultura positiva en materia de seguridad operacional arraigada en el concepto de una “Cultura Justa”. De este modo, el personal de servicios de escala puede, directamente o a través de su sindicato, notificar de manera voluntaria y confidencial los problemas de seguridad operacional sin temor a represalias, en sintonía con todas las demás áreas de tareas críticas para la seguridad operacional de la aviación.

¹ Las versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por la ITF.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La ITF está de acuerdo con los problemas descritos en la nota de estudio presentada por la Secretaría, que lleva por título “Iniciativa mundial para fortalecer la reglamentación de los servicios de escala”. Tal y como se indica en esa nota, “[c]on la evolución de estos servicios, incluida la proliferación de empresas proveedoras (GHSP), las operaciones que realizan en la plataforma de los aeródromos se han ido complejizando y volviendo potencialmente peligrosas”.

1.2 La nota de estudio mencionada aporta datos concretos respecto de los accidentes vinculados a los servicios de escala que ocasionan pérdidas de miles de millones de dólares y miles de horas de trabajo por año. Además, en particular durante los últimos 15 años, la ITF ha recibido informes similares de sus afiliadas en el sector de los servicios de escala análogos a los datos de la Notificación de Datos sobre Accidentes e Incidentes (ADREP) de la OACI. Lo que es más importante aún, esto ha repercutido de manera negativa en la cultura de la seguridad operacional en la aviación.

1.3 La ITF destaca el trabajo realizado por la OACI desde 2014 en lo que atañe a la investigación de los problemas de seguridad operacional, eficiencia y normalización relacionados con los servicios de escala y la determinación del estado actual y las necesidades futuras de disposiciones de la OACI respecto de los servicios de escala en los aeródromos.

1.4 La ITF apoya firmemente las actuales recomendaciones de la Secretaría, que apuntan a desarrollar un marco normativo para los servicios de escala que los Estados puedan implementar en todo el mundo de manera armonizada.

1.5 A pesar de su alto grado de urgencia y de los avances logrados en la OACI hasta la fecha, reconocemos que se requiere un trabajo adicional considerable para desarrollar un marco normativo holístico adecuado para los servicios de escala que guarde relación con las normas de seguridad operacional vigentes en toda la industria.

2. ANÁLISIS

2.1 Consideramos que la seriedad y la urgencia de la situación surgen, mayormente, del hecho de que los servicios de escala se han visto afectados por una rápida expansión del mercado y esto no ha estado lo suficientemente acompañado por un sistema de pesos y contrapesos igualmente efectivo que respalde un ecosistema mundial de seguridad operacional en la aviación. Asimismo, los operadores de aeródromos han sido, en gran medida, testigos pasivos de los cambios rápidos en la relación entre los operadores de aeronaves y los proveedores de servicios de escala. Su función, a menudo en calidad de propietarios, debería ser reconocida por su potencial para facilitar y garantizar una mayor integración al ecosistema de seguridad operacional aprovechando la continuidad de supervisión y presencia, que los operadores de aeronaves posiblemente no tengan.

2.2 Con la proliferación de terceros proveedores de servicios de escala (GHSP), el mercado se volvió sumamente fragmentado. Esta fragmentación de las cadenas de suministro mediante la subcontratación y/o la externalización también se ve reflejada en la fragmentación de la cultura y los sistemas de gestión de la seguridad operacional tanto a nivel de industria como de empresa. Según la ITF, la fragmentación de la seguridad operacional es uno de los motivos subyacentes por los que las operaciones de escala podrían plantear mayores riesgos. Es más, el proceso de subcontratación y externalización ha sido moldeado por diversos esquemas reglamentarios locales y se ha desarrollado de manera combinada y dispar en distintas partes del mundo.

2.3 En numerosas ocasiones, el personal de los servicios de escala debe, como parte de sus obligaciones laborales cotidianas, aplicar distintos procesos y métodos para cada operador de aeronaves atendido por el proveedor de servicios de escala. Esta proliferación de normas y métodos expone al personal de servicios de escala a una mayor posibilidad de cometer errores no forzados y genera un riesgo potencial para el personal, la aeronave y los equipos.

2.4 El Manual de Servicios de Escala (Doc. 10121) alienta a los GHSP a establecer un SMS adecuado. Sin embargo, como material de orientación, el Manual no basta para garantizar el desarrollo y la implementación de tales sistemas a nivel nacional. Por consiguiente, se requieren mecanismos adicionales para incentivar a los Estados a instar a sus GHSP a que desarrollen e implementen SMS adecuados.

2.5 Para mejorar la seguridad operacional y la eficiencia de las operaciones de los aeródromos, es esencial identificar de manera proactiva los problemas vinculados a la seguridad operacional. Este enfoque también permite la especificación y el registro de accidentes e incidentes, así como de tendencias de seguridad operacional globales. La ITF considera que el programa y una política claramente definida en relación con una cultura positiva de seguridad operacional beneficiarán la gestión de la seguridad operacional en los servicios de escala.

2.6 El creciente nivel de estrés y de carga de trabajo aumenta la posibilidad de que el personal de servicios de escala cometa errores no forzados, lo que puede elevar el riesgo para el público general. Muchos sindicatos de la aviación civil afiliados a la ITF consideran que este factor es, en parte, responsable del incremento en la cantidad de accidentes del lado aire. Desde que la ITF lanzó un programa coordinado en aeropuertos hace siete años, se han recabado suficientes pruebas que sugieren que muchos aeropuertos en todo el mundo han observado una reducción fundamental en los niveles de seguridad operacional conjuntamente con iniciativas dirigidas a reducir los costos, lo que ha redundado en la creación de “aeropuertos de conveniencia económica” a expensas de la seguridad y el bienestar del personal. La ITF reunió estas pruebas entre el personal de manipulación de equipajes, mantenimiento, facturación, embarque, limpieza, seguridad física y otros servicios de escala en cada aeropuerto.

2.7 Las condiciones inestables de empleo también repercuten en la seguridad del aeropuerto. El personal de asistencia a pasajeros en sillas de ruedas, manipulación de equipajes, limpieza de la cabina del avión, servicio de comidas y bebidas, y operaciones de rampa es personal de primera línea responsable de identificar los problemas de seguridad operacional y seguridad física. Las altas tasas de rotación en estos puestos de trabajo también generan riesgos de seguridad operacional para la industria en su conjunto, por lo que no es un problema solo para las empresas que deben contratar, capacitar y dirigir empleados nuevos en forma constante sino también para las aerolíneas y sus pasajeros.

2.8 La capacitación adecuada del personal de servicios de escala es un elemento crucial que puede mejorar la seguridad de las operaciones. Debería existir un marco de formación del personal de servicios de escala que contenga elementos de capacitación comunes, es decir, tipos, contenidos y metodología de capacitación, como parte de los esfuerzos para fortalecer la reglamentación de las operaciones de escala. La ITF está convencida de que, si bien los procedimientos operativos tienen un impacto en la capacitación, esta también incide positivamente en la rotación de personal y, en última instancia, en la seguridad de las operaciones.

3. CONCLUSIÓN

3.1 A la luz de lo expuesto, la ITF apoya plenamente el trabajo que está llevándose adelante en el ámbito de la OACI con el fin de fortalecer la reglamentación en materia de servicios de escala y está de acuerdo con las recomendaciones finales formuladas por la Secretaría en la nota de estudio mencionada con anterioridad. No obstante, es importante que continúe realizándose esta labor con carácter prioritario. Este es, en particular, el caso en el que habrá mayor presión sobre las operaciones como consecuencia de la reducción de la dotación de personal mientras la industria se recupera del impacto económico provocado por la pandemia de COVID-19.

3.2 Por lo tanto, la ITF apoya firmemente la recomendación de la Secretaría relativa a “la elaboración de normas y métodos recomendados (SARPS) y procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) relacionados con los servicios de escala y [emprender] nuevas iniciativas según se requieran para fortalecer la reglamentación mundial de los servicios de escala”.

3.3 La ITF invita a la Conferencia a alentar a los Estados a:

- a) modificar el Anexo 9 en consonancia con el método recomendado 6.5 de la nota de estudio FALP/12-WP/19 y agregar el método recomendado 6.6;
- b) elaborar normas para ayudar a los Estados a incorporar los servicios de escala en los SMS de los operadores;
- c) establecer y respaldar procedimientos a través de una cultura positiva en materia de seguridad operacional arraigada en el concepto de una “Cultura Justa”. Por lo tanto, el personal de servicios de escala puede, directamente o a través de su sindicato, notificar de manera voluntaria y confidencial los problemas de seguridad operacional sin temor a represalias, en sintonía con todas las demás áreas de tareas críticas para la seguridad operacional de la aviación, tomando el Reglamento UE 376/2014 de EASA como modelo; y
- d) apoyar, a través del involucramiento de las partes interesadas, el desarrollo de capacitación para el personal de servicios de escala en el contexto de un marco holístico de seguridad operacional en la aviación que consagre una cultura positiva de seguridad operacional basada en los principios de la cultura justa como marco para que los servicios de escala contribuyan al ecosistema global de la seguridad operacional en la aviación.