



HLCC 2021-WP/243
SAF/155
18/10/21

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

Montreal, 12 a 22 de octubre de 2021

**PROYECTO DE INFORME DEL COMPONENTE DE SEGURIDAD
OPERACIONAL SOBRE LA CUESTIÓN 3
(Subcuestiones 3.1, 3.2, 3.3)**

El proyecto de informe adjunto sobre la cuestión 3 del orden del día se somete a la aprobación del Componente de Seguridad Operacional para su presentación a la plenaria.

Cuestión 3: Normalización**3.1: Vigilancia y nuevos enfoques**

3.1 El Componente de Seguridad Operacional considera la nota HLCC 2021-WP/5-SAF/2 presentada por la Secretaría y reconoce la complejidad de la vigilancia que se deriva del creciente número de nuevos modelos de negocios, incluidas las operaciones de intercambio de aeronaves a corto plazo, las operaciones transfronterizas de grupo y la interoperabilidad de las tripulaciones. El Componente de Seguridad Operacional toma nota del trabajo realizado por la OACI para formular el marco de vigilancia cooperativa y apoya las recomendaciones presentadas en la nota. Se toma nota también de que se debería considerar la ampliación del marco de vigilancia cooperativa para incluir las operaciones transfronterizas a cargo de otros proveedores de servicios cuando el Subgrupo de vigilancia cooperativa para operaciones transfronterizas (COCBO-SG) haya completado su labor.

3.2 El Componente de Seguridad Operacional considera las siguientes notas relacionadas con las actividades de vigilancia de la seguridad operacional a distancia, que han sido necesarias debido al impacto de la pandemia de COVID-19: HLCC 2021-WP/114-SAF/87, presentada por Bolivia (Estado Plurinacional de) y apoyada por Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Panamá, Paraguay, Perú, Suriname, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de); HLCC 2021-WP/140-SAF/106, presentada por Costa Rica; HLCC 2021-WP/96-SAF/74, presentada por Japón; HLCC 2021-WP/164-SAF/125 presentada por Samoa en nombre de los Estados miembros de la Oficina de Seguridad Operacional del Pacífico (PASO); HLCC 2021-WP/14-SAF/11 presentada por Eslovenia en nombre de la Unión Europea y sus Estados Miembros¹, los otros Estados Miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil² y por EUROCONTROL, y apoyada por Singapur; y HLCC 2021-WP/49-SAF/34, presentada por la CAFAC en nombre de 54 Estados africanos³. El Componente de Seguridad Operacional conviene en que se aliente a los Estados a que tomen medidas para realizar actividades de vigilancia a distancia y a que compartan sus experiencias y las dificultades al respecto. Coincide también en que es importante formular textos de orientación para tales actividades. Adicionalmente, el Componente de Seguridad Operacional reconoce la importancia de fomentar la tecnología digital para realizar actividades de vigilancia dirigidas a reducir los riesgos sanitarios relacionados con la COVID-19, y considera que el uso de auditoría electrónica en inspecciones de plataforma dependería del trabajo que se está realizando en la OACI en relación con la formulación de disposiciones pertinentes para manuales, documentos e inspecciones de plataforma en formato electrónico. Se considera también la nota HLCC 2021-WP/154-SAF/118, presentada por los Emiratos Árabes Unidos en nombre de los Estados miembros de la Organización Árabe de la Aviación Civil (OAAC), referente a los retos de la gestión apropiada de los riesgos en situaciones de crisis que no se contemplan en los planes preestablecidos. En ella se destacan las metodologías *ad hoc* y dispares que se utilizan para adaptar tácticamente planes de contingencia o promulgar medidas de flexibilización para hacer frente a la pandemia.

3.3 La nota HLCC 2021-WP/35-SAF/22, presentada por el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA), destaca la necesidad de contar con un medio

¹ Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chequia, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania y Suecia.

² Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Macedonia del Norte, Mónaco, Montenegro, Noruega, Reino Unido, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía y Ucrania.

³ Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte D'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabwe.

seguro y eficiente para promover el reconocimiento multilateral de certificados y licencias. El Componente de Seguridad Operacional toma nota del respaldo al trabajo de la OACI en este aspecto y de que los grupos expertos pertinentes están trabajando en ello, y conviene en que la OACI debería continuar ese trabajo.

3.4 La nota HLCC 2021-WP/122-SAF/95 presentada por Brasil, Rwanda, el Reino Unido, Singapur, el Programa Mundial de Alimentos (PMA) y la Fundación para la Seguridad Operacional de los Vuelos (FSF), y la nota HLCC 2021-WP/103-SAF/81 presentada por Rwanda, destacan las novedades relacionadas con la introducción y el uso de sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS), las dificultades que se presentan desde el punto de vista de la reglamentación, la necesidad de contar con orientación y apoyo adicionales, y los beneficios que podrían obtenerse, especialmente en términos de asistencia humanitaria y de transporte de suministros médicos durante la pandemia. El Componente de Seguridad Operacional advierte sobre el uso de la vigilancia dependiente automática-radiodifusión – emisión (ADS-B OUT) para UAS pequeños que vuelan en espacio aéreo a baja altitud debido a la congestión de frecuencias. Sin embargo, reconoce que los enfoques de seguridad operacional en materia de drones basados en el riesgo resultan esenciales para facilitar la innovación en las aplicaciones de drones y mantener, a su vez, la seguridad de otras aeronaves y del público. El Componente de Seguridad Operacional toma nota de que se necesitan disposiciones para operaciones transfronterizas de UAS que incluyan la movilidad aérea urbana y avanzada. El Componente de Seguridad Operacional respalda el pedido de desarrollar el tema de UAS en el *Plan Mundial de Navegación Aérea* (GANP, Doc 9750).

3.5 Se toma nota de las notas de información proporcionadas por: China (HLCC 2021-WP/161-SAF/122); Grecia (HLCC 2021-WP/80-SAF/58); Japón (HLCC 2021-WP/167-SAF/127); República de Corea (HLCC 2021-WP/224-SAF/148); Estados Unidos (HLCC 2021-WP/202-SAF/137 y HLCC 2021-WP/196-SAF/131); la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) (HLCC 2021-WP/31-SAF/18); y la IATA, la Asociación de Aerolíneas Africanas y la Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (HLCC 2021-WP/32-SAF/19).

3.6 Como resultado de las deliberaciones, el Componente de Seguridad Operacional acordó las siguientes recomendaciones:

Recomendación 3.1/1 – Vigilancia y nuevos enfoques

Que los Estados:

- a) reconozcan la importancia del establecimiento del marco de vigilancia cooperativa;
- b) y que las organizaciones internacionales, sigan proporcionando apoyo a la OACI para hacer avanzar la labor sobre vigilancia cooperativa;
- c) reconozcan y tomen medidas para el uso apropiado de actividades de vigilancia a distancia para evaluar el cumplimiento continuo de los requisitos operacionales;
- d) y que los proveedores de servicios compartan sus experiencias relacionadas con actividades de vigilancia durante la pandemia de COVID-19.

Que la OACI:

- e) junto con las partes interesadas pertinentes, continúe la labor sobre el marco de vigilancia cooperativa;

- f) considere hacer extensivo el marco de vigilancia cooperativa a las operaciones transfronterizas realizadas por otros proveedores de servicios, tales como explotadores de aeródromos, proveedores de servicios de navegación aérea, y organizaciones de mantenimiento y de instrucción;
- g) establezca un programa para asistir a los Estados en la implementación del marco de vigilancia cooperativa;
- h) en colaboración con la industria, prepare textos de orientación para realizar actividades de vigilancia de la seguridad operacional a distancia/híbridas, teniendo en cuenta las competencias del personal de inspección, la idoneidad de las aplicaciones disponibles, los aspectos de seguridad de la información y las limitaciones;
- i) aliente a los Estados a que sigan realizando vigilancia a distancia/híbrida cuando esta haya demostrado ser efectiva para cumplir sus obligaciones;
- j) siga trabajando en la formulación de orientaciones sobre el proceso para aceptar un certificado de tipo (TC) y sobre actividades posteriores a la certificación;
- k) perfeccione los textos de orientación sobre la vigilancia basada en el riesgo; y
- l) siga recopilando datos sobre problemas emergentes recién detectados y los analice para ajustar las prioridades del *Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación* (GASP, Doc 10004) y el *Plan Mundial de Navegación Aérea* (GANP, Doc 9750) en consecuencia.

Recomendación 3.1/2 – Promoción del marco normativo para UAS

Que los Estados:

- a) implementen reglamentos que establezcan un proceso claro y repetible que dé lugar a la aprobación oportuna de las operaciones de sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS), incluidas aquellas para responder a necesidades de respuesta médica o humanitaria;
- b) elaboren procesos repetibles para agilizar la evaluación y aprobación de operaciones que no están previstas en los reglamentos vigentes;
- c) adopten procedimientos de análisis de riesgos de seguridad operacional que sean apropiados para lugares distantes y de bajos recursos;
- d) implementen programas de instrucción para que las autoridades de reglamentación comprendan mejor los procesos de seguridad operacional y las mitigaciones que se pueden aplicar; y
- e) establezcan prácticas de comunicación para otros terceros que se encuentren en el área de operación.

Que la OACI:

- f) siga elaborando el marco normativo de UAS y tenga en cuenta los comentarios sobre el reglamento modelo de la OACI sobre UAS;
- g) asesore sobre qué normas y métodos recomendados (SARPS) se aplican a UAS pequeños en vuelos internacionales, y sobre un proceso apropiado para otorgar exenciones a tales vuelos;
- h) proporcione apoyo para evaluar los riesgos en el aire y en tierra de las operaciones de UAS;
- i) considere otros estudios y los pros y contras de la vigilancia dependiente automática-radiodifusión — emisión (ADS-B OUT) de baja potencia en pequeños UAS que vuelan a bajos niveles en zonas de baja densidad de tránsito; y
- j) considere la posibilidad de elaborar orientación adicional para la formulación, armonización y aplicación de reglamentación para UAS en el marco del GANP.

Cuestión 3: Normalización
3.2: Gestión de riesgos

3.7 La nota HLCC 2021-WP/12-SAF/9, presentada por la Secretaría, explora las áreas clave que han de atenderse con la recomendación general de mejorar la efectividad de la gestión de los riesgos de seguridad operacional, que recibe amplio apoyo del Componente de Seguridad Operacional.

3.8 El Componente de Seguridad Operacional apoya las propuestas presentadas en las siguientes notas: HLCC 2021-WP/55-SAF/40, presentada por Panamá y apoyada por Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Suriname, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de), en la que se reconoce que la gestión del cambio es un componente clave en el éxito de la implementación de cambios de manera segura, eficiente y sostenible; y HLCC 2021-WP/61-SAF/45, presentada por Ecuador y apoyada por Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Colombia, Guyana, Panamá, Paraguay, Perú, Suriname, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de), sobre mejoras en las orientaciones para la gestión de riesgos e iniciativas adicionales para la creación de capacidad. El Componente de Seguridad Operacional conviene en que se remitan esas propuestas a los grupos expertos pertinentes. Si bien la nota HLCC 2021-WP/123-SAF/96, presentada por el Brasil, el Reino Unido, Rwanda y Singapur, contiene un análisis de la importancia de las consideraciones relativas a los factores humanos en la utilización de sistemas cada vez más automatizados y recibe amplio apoyo, se señala que para proseguir la labor de elaboración de orientación en este sentido es preciso fundamentarse en la investigación de la industria.

3.9 La nota HLCC 2021-WP/120-SAF/93, presentada por China, se refiere a las medidas que se han tomado para promover la implantación de sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) en los aeropuertos. Dado que estas cuestiones ya figuran en el programa de trabajo de la OACI, el Componente de Seguridad Operacional conviene en remitir esa información a los grupos expertos pertinentes como aporte a su trabajo. El Componente conviene además en que se aliente a los Estados y las organizaciones internacionales a que informen sobre ejemplos prácticos y herramientas relacionadas con la implantación

del Programa de Seguridad Operacional del Estado (SSP) y del SMS, para compartirlos a través del sitio web de la OACI sobre la implantación de la gestión de la seguridad operacional (www.icao.int/SMI).

3.10 La nota HLCC 2021-WP/111-SAF/84, presentada por Chile, aborda conceptos para facilitar la agilidad de la toma de decisiones en la aviación. Si bien numerosos Estados expresan su apoyo, se plantean inquietudes respecto de la necesidad de dar prioridad a la implementación de una gestión de riesgos efectiva.

3.11 La nota HLCC 2021-WP/46-SAF/31, presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) en nombre de 54 Estados contratantes africanos⁴, propone la implementación de un enfoque de gestión concertada de riesgos para la seguridad operacional entre los Estados, con miras a mitigar los efectos de los trastornos causados por la pandemia de COVID-19. El Componente de Seguridad Operacional apoya la mayor parte de las propuestas presentadas y señala que las propuestas relacionadas con las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) se han de considerar en la cuestión 4, para evitar la duplicación.

3.12 La nota HLCC 2021-WP/99-SAF/77, presentada por la República de Corea, se refiere al desarrollo de inteligencia en material de seguridad operacional y a la importancia de establecer y gestionar indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional (SPI) avanzados y eficaces; y la HLCC 2021-WP/124-SAF/97, presentada por Singapur, el Reino Unido y la FSF, considera los beneficios de aprender de todas las operaciones para expandir los conocimientos y traducirlos en acciones. El Componente de Seguridad Operacional respalda la necesidad de intercambiar ejemplos relacionados con la aplicación práctica del aprendizaje a partir de todas las operaciones y conviene en remitir las propuestas conexas a los grupos expertos pertinentes.

3.13 La nota HLCC 2021-WP/116-SAF/89, presentada por Venezuela (República Bolivariana de) y apoyada por Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Ecuador, Guyana, Panamá, Paraguay, Perú, Suriname y Uruguay, se refiere a la interacción hombre-software en el diseño y operación de sistemas de recopilación y procesamiento de datos de seguridad operacional (SDCPS). El Componente de Seguridad Operacional observa que se están formulando orientaciones relativas a las especificaciones para el SDCPS, las cuales ayudarían a los Estados a establecer un sistema que responda a sus necesidades individuales. Sin embargo, se plantearon inquietudes respecto de la asignación de recursos de la OACI a la elaboración de orientación adicional para tratar los problemas de calidad de la interfaz entre seres humanos y soporte lógico, puesto que esos problemas no son exclusivos de la aviación. El Componente acuerda también remitir las propuestas al grupo experto apropiado. La nota HLCC 2021-WP/78-SAF/56, presentada por Qatar y apoyada por los Estados miembros de la Organización Árabe de la Aviación Civil (OAAC), así como la nota HLCC 2021-WP/86-SAF/64, presentada por Estados Unidos y el Reino Unido con la coautoría de Francia y Singapur, destacan la preocupación relacionada con los riesgos asociados al incumplimiento de la normativa sobre mercancías peligrosas. La nota HLCC 2021-WP/86-SAF/64 describe el aumento de la dependencia del consumidor del comercio electrónico para satisfacer la demanda de productos durante la pandemia y la expansión del mercado en línea, lo que podría aumentar la probabilidad de incumplimiento involuntario por parte de entidades que no estén al tanto de los riesgos de seguridad operacional. El Componente de Seguridad Operacional apoya las propuestas de la nota HLCC 2021-WP/86-SAF/64.

⁴ Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte D'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabwe

3.14 En la nota HLCC 2021-WP/78-SAF/56 se destaca la necesidad de que los Estados realicen una vigilancia de mercancías peligrosas de los expedidores, transitarios y operadores postales designados, y apliquen procedimientos eficaces para evitar el incumplimiento recurrente. Se señala que la recomendación propuesta relativa a normas de certificación para contenedores resistentes al fuego (FRC) y tapas de contención de incendios (FCC) no era de la competencia del Grupo Experto en Aeronavegabilidad (AIRP). El Componente de Seguridad Operacional reconoce los esfuerzos que se están realizando para aclarar las responsabilidades de supervisión del Estado en relación con el Anexo 18 — *Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea*, así como diversas iniciativas tales como un curso de la OACI sobre gestión de la seguridad de la carga aérea y la preparación de un paquete de asistencia (iPack) para establecer y mantener un programa de seguridad de la carga como parte del SSP.

3.15 Se toma nota de las notas de estudio proporcionadas por: China (HLCC 2021-WP/162-SAF/123); los Estados Unidos (HLCC 2021-WP/197-SAF/132 y HLCC 2021-WP/199-SAF/134); la República de Corea (HLCC 2021-WP/225-SAF/149); Rwanda, Singapur y la FSF (HLCC 2021-WP/209-SAF/139); la FSF (HLCC 2021-WP/220-SAF/144 y HLCC 2021-WP/221-SAF/145); y la FSF y la IATA (HLCC 2021-WP/83-SAF/61).

3.16 Como resultado de las deliberaciones, el Componente de Seguridad Operacional conviene en la siguiente recomendación:

Recomendación 3.2/1 – Mejora de la efectividad de la gestión de la seguridad operacional en la aviación

Que los Estados:

- a) sigan diseñando y aplicando estrategias de gestión de riesgos para superar los efectos de la pandemia y trabajen, a su vez, en colaboración con otros Estados, organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), organizaciones internacionales y proveedores de servicios;
- b) consideren las repercusiones que la gestión de los riesgos de seguridad operacional de la aviación puede tener en otros sectores y las repercusiones que la gestión de riesgos en otros sectores puede tener en la seguridad operacional, a fin de propiciar un enfoque de gestión integrada de riesgos y reducir el riesgo global en todo el sistema de aviación;
- c) presten mayor atención a la gestión de las interacciones por parte de los proveedores de servicios para garantizar la identificación de los peligros y la mitigación eficaz de los riesgos conexos;
- d) aprovechen los compromisos de colaboración contraídos durante la pandemia a fin de intercambiar oportunamente datos e información de seguridad operacional sobre peligros detectados y buenas prácticas;
- e) desarrollen capacidades de información de inteligencia en seguridad operacional de la aviación, en colaboración con otros Estados, RSOO y organizaciones internacionales, y compartan su experiencia y las lecciones aprendidas para facilitar la gestión de los riesgos de seguridad operacional y las decisiones basadas en datos; y

- f) aporten ejemplos sectoriales prácticos de procesos, estudios de casos y lecciones aprendidas relacionados con la gestión de riesgos complejos para la seguridad operacional y el desarrollo de información de inteligencia en seguridad operacional, para compartirlos en el sitio web de la OACI sobre la implantación de la gestión de la seguridad operacional (SMI).

Que la OACI:

- g) promueva enfoques de colaboración y cooperación para la gestión de los riesgos de seguridad operacional en circunstancias extraordinarias;
- h) continúe la evolución de sus SARPS y de los textos de orientación conexos para seguir propiciando un enfoque más proactivo, predictivo e integrado de la gestión de riesgos y de la resiliencia;
- i) considere la necesidad de mejorar las disposiciones existentes a fin de reconocer la necesidad de respaldar el desempeño humano para la gestión efectiva de los riesgos de seguridad operacional;
- j) formule iniciativas adicionales de apoyo a la implementación para asistir a los Estados en la creación de capacidad en todos los aspectos de la ejecución del programa estatal de seguridad operacional (SSP) que deban priorizarse de acuerdo con un análisis de los comentarios obtenidos a través de diversos mecanismos;
- k) invite a las organizaciones regionales e internacionales pertinentes a aportar ejemplos prácticos sectoriales de procesos, estudios de casos y lecciones aprendidas relacionados con la gestión de riesgos complejos para la seguridad operacional, a fin de compartirlos en el sitio web de la OACI sobre la implantación de la gestión de la seguridad operacional (SMI);
- l) aliente a los Estados, a las organizaciones internacionales y a los proveedores de servicios a desarrollar actividades de promoción de la seguridad operacional basadas en análisis, dirigidas a las comunidades no familiarizadas con la cultura de seguridad operacional de la aviación, a fin de fomentar una comprensión común del impacto que pueden tener en la seguridad operacional de la aviación;
- m) promueva la comprensión en toda la comunidad de la aviación de los beneficios de aprender de todas las operaciones para facilitar la gestión efectiva de los riesgos de seguridad operacional; y
- n) considere la posibilidad de mejorar la orientación existente para los Estados sobre la manera de abordar las consideraciones de factores humanos en consonancia con los niveles crecientes de sistemas automatizados.

Cuestión 3: Normalización
3.3: Servicios de escala

3.17 El Componente de Seguridad Operacional examina la nota HLCC 2021-WP/4-SAF/1 presentada por la Secretaría y reconoce la importancia de reforzar la reglamentación de los servicios de escala para aumentar la seguridad operacional, la regularidad, la capacidad y la eficiencia de las operaciones de aeródromo.

3.18 El Componente de Seguridad Operacional considera la nota HLCC 2021-WP/36-SAF/23, presentada por Argentina y apoyada por Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Panamá, Paraguay, Perú, Suriname, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de), sobre nuevas formas de intervención para mejorar la seguridad operacional en los servicios de escala, con el fin de lograr una reglamentación más flexible, proporcional, y basada en el riesgo. Igualmente promueve la armonización de la recopilación y el intercambio de información de seguridad operacional relacionada con las operaciones de servicios de escala. En la nota HLCC 2021-WP/72-SAF/51, presentada por Arabia Saudita en nombre de los Estados contratantes miembros de la Organización Árabe de la Aviación Civil (OAC), se examina la necesidad de normalización mundial en la provisión de servicios de escala a través de un marco normativo. La nota HLCC 2021-WP/90-SAF/68, presentada por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), resalta la importancia de los proveedores de los servicios de escala (GHSP por sus siglas en inglés) como parte de la sostenibilidad económica y social a largo plazo del ecosistema de la aviación, así como de la aplicación de procesos de gestión de la seguridad operacional por parte de los GHSP y los Estados. En la nota HLCC 2021-WP/95-SAF/73, presentada por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), se propone un enfoque holístico que complemente las reformas reglamentarias básicas aplicables a los servicios de escala.

3.19 El Componente de Seguridad Operacional coincide en que es necesario reforzar la reglamentación de los servicios de escala a nivel mundial y toma nota de las diferentes opiniones y sugerencias sobre cómo alcanzar la meta, incluido un enfoque equilibrado y la necesidad de flexibilidad, que fueron expresadas por los Estados y la industria. El Componente de Seguridad Operacional también toma nota del trabajo que se está realizando en el seno de la OACI para tratar los servicios a escala de una manera holística y acuerda remitir las propuestas a los grupos expertos apropiados para informarles acerca del trabajo que se está llevando a cabo.

3.20 Se toma nota de la nota de información HLCC 2021-WP/88-SAF/66 proporcionada por Omán.

3.21 Como resultado de las deliberaciones, el Componente de Seguridad Operacional acuerda la siguiente recomendación:

Recomendación 3.3/1 – Fortalecimiento de la reglamentación de los servicios de escala

Que los Estados:

- a) reconozcan la importancia de los proveedores de servicios de escala (GHSP) como participantes cruciales del ecosistema de la aviación, incluyendo la importancia de asegurar su sostenibilidad social y económica a largo plazo, con miras a garantizar la seguridad operacional, eficiencia, resiliencia y desarrollo futuros del sistema del transporte aéreo a nivel nacional y mundial;

-
- b) controlen el desempeño de los servicios de escala en los aeródromos bajo su jurisdicción y refuercen la vigilancia reglamentaria de dichos servicios, tomando en cuenta los textos de orientación existentes; y
 - c) promuevan la notificación de sucesos y peligros relacionados con los servicios de escala y la protección de los datos e información de seguridad y sus fuentes.

Que la OACI;

- d) siga trabajando con los Estados y la industria para definir un enfoque flexible para considerar la formulación de SARPS y procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) relativos a los servicios de escala, teniendo en cuenta las opiniones de distintas partes interesadas y las repercusiones en ellas;
- e) promueva la armonización y la recopilación e intercambio de información de seguridad operacional relacionada con las operaciones de los servicios de escala, para monitorear los resultados de las actuales iniciativas de seguridad operacional y apoyar iniciativas futuras; y
- f) considere emprender iniciativas adicionales para fortalecer la reglamentación mundial de los servicios de escala.

— FIN —