

REUNIÓN GRUPO DE TRABAJO DE HANDLING

UNIDAD/ORGANISMO		DSANA-CSA-DIA		REFERENCIA	01-GTH-2014
TIPO REUNIÓN		Indicar el Tipo de Reunión		Establecer un foro de debate sobre diferentes aspectos de seguridad operacional con la industria y el gestor aeroportuario y comentar aspectos sobre las gestiones de riesgos y la instrucción técnica.	
LUGAR		Oficinas AESA			
Fecha	20-02-2014	DURACIÓN:	2h		

ASISTENTES				REDACTADO POR:	FECHA REDACCIÓN:
NOMBRE Y APELLIDOS	Siglas	EMPRESA	FIRMA/ DNI	SIGLAS	DD-MM-AAAA
				DIFUSIÓN DEL DOCUMENTO:	
Juan Luis Maestre Martínez		AESA			
Ruth Herrero Martín		AESA			
José Luis Bernardino Díaz		AESA			
Pablo Sancho de Salas		AESA			
Borja Gutiérrez Mantilla		AESA			
Héctor Pedroche Alarcón		AESA			
Esperanza Herraiz		AESA			
Raquel Sanz		AESA			
Alba González Aldea		AESA			
Santiago Leal Eizaguirre		AESA			
Rubén Camacho		AESA			
Julián García Mateos		AESA			
Silvia Santiago Rus		SWISSPORT			
Javier Peñalver		SWISSPORT			
Belén Baeza		IATA			
Ramón Lago		AACIONA			
Jorge Russel – True		ACCIONA			
Javier Sánchez Barreras		CLEVER			
Jaime Fernández Clarke		EASYJET			
Laura Robles Martínez		MENZIES			
Antonio Coloma Mario		MENZIES			
Moisés Franco Toledo		JET2.COM			
Carlos del Campo		LESMA HANDLING			
Alejandro García Lemus		SWIFTAIR			
Gerardo Miera García		SWIFTAIR			
Rafael Barrón		SWIFTAIR			
Germán Agudo Agudo		AENA			
Víctor Somoza		AENA			
Mónica Núñez Aranda		GLOBALIA HANDLING			
Juan Antonio Perdigón		GLOBALIA HANDLING			
Luis Fernando J. Méndez		ATLANTICA HANDLING			
Fernando González		ATLANTICA HANDLING			
Ana Benedicto		BINTER CANARIAS			
M. Ángel Bermudez		IBERIA			
Carlos Llorens		AIR NOSTRUM			
Maribel García Mira		AIR NOSTRUM			

PRÓXIMA REUNIÓN

FECHA:

HORA:

AGENDA DE LA REUNIÓN

1. Aspectos de Seguridad Operacional a tratar:
 - Acercamiento con motores en marcha en todo tipo de circunstancias: salida en autónomo, retirada de la barra de push back una vez acabada la maniobra, desconexión de la ASU...
 - Falta de especificación del lado de la barra de push back en el que tiene que caminar el responsable de la maniobra
 - Utilización de calzos de madera
 - Regulación de los embarques/desembarques cuando hay una posible afección por chorro de motores.
 - Utilización de conos en condiciones meteorológicas adversas (fuertes vientos)
2. Necesidad de regular nuevos procedimientos, por ejemplo: Push_Hold
3. Gestiones de riesgo
4. Temas propuestos por los asistentes.
5. Observaciones de los Agentes de Tierra/Gestor Aeroportuario sobre aspectos de la Instrucción Técnica que se considere necesario reevaluar por el grupo de trabajo.

Nº

RESUMEN DE TEMAS TRATADOS

Acercamiento a la aeronave con motores en marcha

AESA:

Introducción a la temática donde se indica que el único requisito de la INSA-11-INS-05-1.1 donde se contempla el acercamiento con motores en marcha hace referencia a la llegada de la aeronave. Se plantea el tema del resto de operaciones en las que se aproximan operarios al avión con motores en marcha para identificar potenciales problemas de seguridad operacional.

1

INDUSTRIA:

En muchos casos son procedimientos de compañía aérea. De estas maniobras la más problemática es el arranque neumático (ASU). En esta operación es necesaria una perfecta coordinación con la tripulación de la aeronave.

Líneas de actuación:

Evaluar los diferentes procedimientos de Agentes de Asistencia en Tierra y los requisitos de las compañías aéreas y su afección a la seguridad operacional establecida por aquellos.

Lado de la barra en la operación de Push back

AESA

Introduce el tema de discusión: existe una preferencia por un lado u otro de la barra para que camine el responsable de la operación de push back. Amplía el tema de la agenda a cuales son las precauciones adoptadas, si es el caso, con el responsable en su retorno a la zona de espera de equipos.

2

INDUSTRIA

Respecto al lado de la barra hay un consenso en que no se debe caminar cerca de esta y se debe mantener contacto visual con el comandante del avión. En relación al coordinador de la operación y su vuelta a la zona de espera de equipos no hay un criterio unánime de las Líneas de actuación. El más utilizado es protegerlo con el propio pushback.

REUNIÓN GRUPO DE TRABAJO DE HANDLING

GESTOR:

En relación a la vuelta del coordinador del pushback especifica que según normativa de AENA debe ser protegido por el tractor.

Líneas de actuación:

- Lado de la barra: No se propone ningún análisis adicional.
- Coordinador del pushback: Incluir su análisis dentro del de otras operaciones que requieren un acompañamiento de la aeronave por operarios a pie en su maniobra de salida.

Utilización de calzos de madera

AESA: Introduce la problemática de las operaciones de calzos. En concreto pregunta por las ventajas e inconvenientes de los calzos de madera.

INDUSTRIA:

- Calzos de madera: se astillan, son muy pesados, las astillas, pueden afectar al tren, tienen menor coeficiente de fricción, etc...
- Resto de calzos:
 - El problema de los bloqueos de los calzos de goma con el tren se minimiza con procedimientos adecuados. Si se ha producido un bloqueo que el Agente no puede solucionar por si solo es necesaria una coordinación con el comandante para desplazar la aeronave y retirar el calzo.
 - Se está trabajando en IATA en la estandarización de los calzos; dimensiones, materiales, etc...

3

Líneas de actuación:

- Seguimiento de las medidas adoptadas por la industria respecto a la estandarización de los calzos.
- Evaluar los procedimientos de coordinación de los Agentes de Tierra, en caso de bloqueo de los calzos, con el comandante de la aeronave

Protección por la afección de chorro de motores

AESA: Se introduce la problemática de la afección por chorro de motores en algunos aeropuertos.

INDUSTRIA:

Indica que problemas puntuales de este tipo, en algún caso, se han resuelto con prohibiciones específicas por parte del gestor de realizar cierto tipo de maniobras en zonas problemáticas

4

GESTOR:

Expone que la potencia máxima en plataforma está limitada y que hay medidas que se pueden adoptar, como ordenar las llegadas, para evitar situaciones de este tipo. En cualquier caso, invita a comunicar cualquier problema de este tipo para adoptar las medidas oportunas.

Líneas de actuación:

Al detectarse un posible problema de comunicación entre los agentes y el gestor se hará un seguimiento específico del tratamiento de este tipo de incidentes durante las próximas inspecciones.

REUNIÓN GRUPO DE TRABAJO DE HANDLING

5	<p><u>Utilización de conos en condiciones meteorológicas adversas</u></p> <p>AESA Introduce el tema preguntando si existen criterios claros para actuar en condiciones meteorológicas que desaconsejen el uso de conos ya que pueden convertirse en una fuente de FOD's.</p> <p>INDUSTRIA No existe unanimidad en cuáles son las condiciones meteorológicas a partir de las cuales se dejan de utilizar los conos. Sin embargo, sí la hay en el refuerzo de guiado de los equipos, incluso en la necesidad de coordinación con el gestor aeroportuario en el momento que se dejan de utilizar los conos.</p> <p>GESTOR Se plantea la problemática de los conos utilizados en las aeronaves de aviación general estacionadas en los aeropuertos, sobre quien sería el responsable de su retirada cuando se alcanzan las condiciones meteorológicas adversas, pudiendo ser una fuente de FOD. Llegando a plantearse si es realmente necesaria la utilización de conos en aeronaves que no tienen actividad de handling.</p> <p>Líneas de actuación: Evaluar los procedimientos utilizados por las compañías en casos de fuertes vientos. Analizar procedimientos de utilización de conos para largos periodos de inactividad de las aeronaves de aviación general</p>
6	<p><u>Push back simultáneos</u></p> <p>AESA Se plantea el tema indicando la problemática del retorno de los coordinadores a pie por la plataforma y de la maniobra de entrada de un avión en retroceso en un stand remoto.</p> <p>GESTOR Esta operación solo es permitida con aeronaves de la misma compañía y con el mismo agente de asistencia en tierra.</p> <p>INDUSTRIA Se considera una operación complicada que necesita coordinar los diferentes colectivos implicados.</p> <p>Líneas de actuación: Detectándose situaciones potencialmente peligrosas AESA recabará información del gestor sobre los procedimientos que regulan esta actividad y los aeropuertos donde se lleva a cabo.</p>
7	<p><u>Operaciones de Power Back</u></p> <p>AESA Pregunta sobre las ventajas e inconvenientes de realizar esta operación con winwalkers o sin ellos.</p> <p>INDUSTRIA Los winwalkers garantizan un mayor campo de visión para prevenir frenazos que puedan hacer capotar la aeronave. En el caso de turbohélices existe un riesgo derivado de la proximidad de los operarios a los motores.</p>

REUNIÓN GRUPO DE TRABAJO DE HANDLING

Líneas de actuación:

La instrucción técnica de AESA establece las condiciones en este tipo de operaciones. En el caso de no realizarlas conforme a la instrucción, se deberán realizar los correspondientes análisis de riesgos y los procedimientos adecuados.

Gestiones de Riesgos

AESA

Los agentes de asistencia en tierra deben disponer de un SGS dentro del cual se elaborarán las gestiones de riesgos que deberán ser aceptados y revisados por el gestor aeroportuario y AESA procederá a su aprobación.

- 8 Las especiales particularidades que tiene la actividad de asistencia en tierra motiva la realización de un documento técnico que sirva de guía para la elaboración de los análisis de riesgos.

La implantación del SGS por parte de los agentes handling podrán paralizar los procedimientos de las compañías son aceptables.

El gestor debe asegurar que los procedimientos que le afectan son aceptables a las normas que le apliquen y a las buenas prácticas de que AENA desarrolle en sus EXAs y NSP.

Inspecciones

AESA

Se aclara lo que supone la fase de alegaciones a los incumplimientos detectados durante la inspección y que el procedimiento de subsanación es posterior.

- 9 La inclusión de la actividad de asistencia en tierra en el PESO (Programa Estatal de Seguridad Operacional) lleva consigo la obligatoriedad por parte de los agentes de asistencia en tierra de la notificación de sucesos al Sistema de Notificación de Sucesos.

Temas propuestos

INDUSTRIA

La industria comenta que debería existir una coordinación entre las distintas áreas de AESA y que se deberían realizar inspecciones a todo tipo de agentes de tierra.

AESA

- 10 A la cuestión planteada por la industria de si el alcance de las inspecciones abarca a todos los agentes de tierra, AESA aclaró que, dentro de los incluidos en los grupos 5 y 11e (definidos en el RD 1161/1999, de 2 de julio), la implantación del proceso de inspección del servicio de asistencia en tierra se está realizando de forma progresiva tanto en la tipología de empresas auditadas como en la profundidad de la propia inspección

Líneas de actuación:

Reunión de coordinación entre las unidades de AESA que realizan inspecciones a los agentes de asistencia en tierra.

REUNIÓN GRUPO DE TRABAJO DE HANDLING

ACRÓNIMO	DESCRIPCIÓN
APU	Auxiliary Power Unit
ASU	Air Support Unit
EXA	Instrucción Operativa
FOD	Foreing Object Debris
NSP	Normativa de Seguridad en Plataforma
SMS	Sistema de Gestión de Riesgos