

NO RESTRINGIDO

INSTRUCCIÓN TÉCNICA

OPERACIONES DE ASISTENCIA EN TIERRA

REGISTRO DE EDICIONES			
EDICIÓN	Fecha de EDICIÓN	Fecha de APLICABILIDAD	MOTIVO DE LA EDICIÓN/REVISIÓN DEL DOCUMENTO
1.0	11/09/2015	Desde publicación	Elaboración del documento.

LISTA DE DESTINATARIOS	
UNIDAD	UNIDAD
Coordinación de Seguridad de Aeropuertos	

ANEXOS		
CÓDIGO del ANEXO	TÍTULO	Edición

* Se aplica la Última Edición en vigor.

FORMATOS		
CÓDIGO del FORMATO	TÍTULO	Edición
		*

* Se aplica la Última Edición en vigor

Índice de Contenidos

0. ESTRUCTURA DEL DOCUMENTO.....	5
1. OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN	6
1.1 OBJETO.....	6
1.2 ÁMBITO DE APLICACIÓN	7
1.2.1 AGENTES DE ASISTENCIA EN TIERRA (AAT)	7
1.2.2 GESTOR AEROPORTUARIO (GA)	8
2. CONTENIDO DE LA INSTRUCCIÓN TÉCNICA ESPECÍFICA.....	9
3. DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA	11
4. COORDINACIÓN Y SUPERVISIÓN/CONTROL DEL AAT	12
5. MODOS Y PUNTOS DE LAS OPERACIONES DE ASISTENCIA EN TIERRA.....	14
5.1 ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN.....	14
5.1.1 GESTIÓN Y CONTROL.....	14
5.1.1.1 ORGANIZACIÓN Y RESPONSABILIDAD	14
5.1.1.2 COMPROMISO DE GESTIÓN	16
5.1.2 COMUNICACIÓN.....	16
5.1.2.1 REVISIÓN DE LA GESTIÓN	17
5.1.2.2 PERSONAL CLAVE	19
5.1.3 DOCUMENTACIÓN Y REGISTROS.....	20
5.1.3.1 SISTEMA DE DOCUMENTACIÓN	20
5.1.3.2 MANUAL DE OPERACIÓN	21
5.1.3.3 SISTEMA DE REGISTRO	22
5.1.4 GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE LA CALIDAD.....	23
5.1.4.1 SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL	23
5.1.4.2 PROGRAMA DE CALIDAD.....	23
5.1.5 FORMACIÓN Y COMPETENCIA	25
5.1.5.1 PROGRAMA DE FORMACIÓN GENERAL	25
5.1.6 GESTIÓN DE EQUIPOS DE ASISTENCIA EN TIERRA (GSE)	27
5.1.6.1 MANTENIMIENTO DE GSE	27
5.1.7 GESTIÓN DE ULDS.....	28
5.1.7.1 AERONAVEGABILIDAD Y FUNCIONALIDAD DE ULDS	28
5.1.7.2 CARGA DE ULD	28
5.1.8 SUPERVISIÓN Y SEGURIDAD OPERACIONAL DEL LADO AIRE EN LA BASE	29
5.1.8.1 SUPERVISIÓN.....	29
5.1.8.2 SEGURIDAD CONTRA EL FUEGO	30
5.1.8.3 LIMPIEZA DEL LADO AIRE	30
5.1.8.4 CONDICIONES METEOROLÓGICAS ADVERSAS	31
5.1.8.5 SEGURIDAD DE LOS PASAJEROS	31
5.1.8.6 SEGURIDAD DEL PERSONAL.....	33
5.2 ASISTENCIA Y CARGA DE LA AERONAVE	34
5.2.1 OPERACIONES DE ASISTENCIA Y SERVICIO	34
5.2.1.1 ACCESO A LA AERONAVE.....	34
5.2.1.2 EQUIPOS DE ASISTENCIA EN TIERRA	36
5.2.1.3 ESCALERAS Y PASARELAS DE EMBARQUE DE PASAJEROS	41
5.2.1.4 SERVICIOS A LA AERONAVE	43
5.2.2 OPERACIONES DE CARGA DE LA AERONAVE	44
5.2.2.1 CARGA Y MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS PELIGROSAS.....	44
5.2.2.2 EQUIPAMIENTO DE CARGA	45
5.3 MOVIMIENTO EN TIERRA DE LAS AERONAVES	47
5.3.1 OPERACIONES DE MOVIMIENTO EN TIERRA DE LA AERONAVE.....	47

5.3.1.1 LLEGADA Y ESTACIONAMIENTO DE LA AERONAVE	47
5.3.2 OPERACIONES DE GUIADO DE LA AERONAVE	49
5.3.2.1 ASISTENCIA AL MOVIMIENTO DE LA AERONAVE (MARSHALING)	49
5.3.3 OPERACIONES DE PUSHBACK Y REMOLCADO DE LA AERONAVE	50
5.3.3.1 PUSHBACK Y REMOLCADO DE LA AERONAVE	50
5.3.3.2 TRACTOR CON BARRA CONVENCIONAL	54
5.3.3.3 TRACTOR SIN BARRA	55
5.3.3.4 REMOLCADO	55
5.3.3.5 SALIDA AUTÓNOMA DEL PUESTO DE ESTACIONAMIENTO	57
5.3.3.6 OPERACIONES DE POWERBACK	57
5.4 ASISTENCIA DE CARGO Y CORREO	60
5.4.1 ACEPTACIÓN Y ASISTENCIA DE CARGO Y CORREO	60
5.4.1.1 GENERAL	60
5.4.1.2 MERCANCÍAS PELIGROSAS	60
6. DEFINICIONES Y ACRONIMOS	63
7. ANEXO I. MEDIO ALTERNATIVO DE CUMPLIMIENTO	65
7.1 Paso 0: Identificación y pre-análisis de la normativa de aplicación por parte del AAT	65
7.2 Paso 1: justificación del MAC por parte del AAT	66
7.3 Paso 2: gestión de riesgos por parte del AAT y coordinación con el GA	66
7.4 Paso 3: notificación del GA	67
7.5 Paso 4: transitorio e implantación	67
7.6 Actuaciones de la autoridad competente	68

0. ESTRUCTURA DEL DOCUMENTO

La presente **Instrucción Técnica Específica (ITE)** está estructurada en 6 apartados más una serie de anexos que a continuación se describen:

ESTRUCTURA DEL DOCUMENTO
Apartado donde se describe la estructura de la ITE y facilita su comprensión.
OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN
Apartado donde se describe el propósito de la ITE y se define a quién va dirigida.
CONTENIDO DE LA INSTRUCCIÓN TÉCNICA ESPECÍFICA
Apartado donde se describe de forma genérica el contenido de la ITE.
DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA
Apartado donde se relacionan y codifican los diferentes documentos (Reglamentos Europeos y documentación técnica de OACI, FAA, IATA y otros organismos tanto nacionales como internacionales) a los que se referirán en la presente ITE.
PROCEDIMIENTOS
Descripción en detalle de los modos y puntos que deben desarrollar los Agentes de Asistencia en Tierra en relación a sus procedimientos de operación.
DEFINICIONES Y ACRÓNIMOS
Listado de las definiciones y acrónimos utilizados en el documento.
ANEXOS
Anexo I Procedimiento para los medios alternativos de cumplimiento

1. OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

1.1 OBJETO

Esta **Instrucción Técnica Específica** se ha desarrollado con el fin de servir de referencia técnica e instruir sobre los modos y/o puntos¹ recomendables relativos a la operación y actividades de los agentes de asistencia en tierra (AAT) que se desarrollan en las plataformas de los aeropuertos, como medio de garantizar unas condiciones y niveles adecuados de seguridad operacional.

Asimismo, este documento describe los modos y/o puntos de coordinación y supervisión/control que los gestores aeroportuarios (GA) deben desarrollar sobre las actividades que los AAT realizan en los aeropuertos, como principal responsable de garantizar la seguridad operacional en los mismos, según lo dispuesto en el Reglamento (CE) Nº 139/2014 de la Comisión, de 12 de febrero de 2014.

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), en atribución de sus competencias, artículo 9 del Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, entre las que se encuentra la inspección aeronáutica, de acuerdo con lo dispuesto en los títulos III y IV de la Ley 21/2003, de 7 de julio, empleará este material como referencia para ello, dentro del ámbito que se describe en el apartado 1.2 en lo relacionado con la seguridad operacional.

Asimismo, destacar que son de aplicación las obligaciones descritas en la Ley 21/2003, de 7 de junio, de Seguridad Aérea, para los AAT y GA, tales como las indicadas en el artículo 33.1 y 33.2 y, en particular, las relacionadas con el cumplimiento de “las condiciones y niveles de seguridad exigidos”, para los AAT contenidas en el artículo 39, destacando el apartado 39.4 “*Garantizar la prestación de los servicios con el nivel exigido de seguridad*”, y para los GA contenidas en el artículo 40, en especial el 40.2 “*Cumplir las condiciones de seguridad exigidas en relación con el diseño, construcción, uso y funcionamiento del aeropuerto, aeródromo o instalación aeroportuaria que gestionen*”.

Parte de estas condiciones y niveles de seguridad se han plasmado en los distintos modos y/o puntos recogidos en esta Instrucción, basados principalmente en estándares internacionales desarrolladas por la industria.

En todo caso, es responsabilidad de cada AAT y GA desarrollar y particularizar dichos modos y/o puntos, teniendo en cuenta las características propias de su organización y las particularidades del aeropuerto en el que desarrolle la actividad.

Adicionalmente, señalar que el Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio, por el que se regula la prestación de los servicios aeroportuarios de asistencia en tierra, también de aplicación, determina en su artículo 10. Condiciones y obligaciones exigidas a los agentes y usuarios, apartado 2 c):

“Ejercer su actividad de acuerdo con las normas de seguridad aeroportuaria, de protección de las personas, instalaciones, equipos y aeronaves y con la reglamentación técnica sobre seguridad del transporte aéreo.”

¹ Modos y/o puntos se refieren en el presente documento a procedimientos, políticas, programas, análisis, registros, etc. y/o condiciones técnicas.

Finalmente indicar que esta Instrucción Técnica Específica sustituye a la “Instrucción Técnica sobre requisitos de seguridad operacional en el servicio de asistencia en tierra” (INSA-INS-05-1.1 excepto el punto 9) y a la “Guía para el tratamiento de medios alternativos de cumplimiento para los servicios de asistencia en tierra” (INSA-14-GUI-057-1.0.)

1.2 ÁMBITO DE APLICACIÓN

1.2.1 AGENTES DE ASISTENCIA EN TIERRA (AAT)

La ITE se ha desarrollado como material técnico de referencia para los AAT:

- Que desarrollen su actividad en aeropuertos a los que aplique **[DR-7]** y **[DR-10]** .
- Que desarrollen en los aeropuertos mencionados anteriormente alguna de las siguientes actividades (según Anexo “Lista de los servicios de asistencia en tierra” de **[DR-1]**):
 - (4) La asistencia a carga y correo en lo que respecta la manipulación física de la carga y del correo entre la terminal del aeropuerto y el avión, tanto a la llegada como a la salida o en tránsito;
 - (5a) El guiado de la aeronave a la llegada y a la salida;
 - (5b) La asistencia a la aeronave para su estacionamiento y el suministro de los medios adecuados;
 - (5c) Las comunicaciones entre la aeronave y el agente de asistencia en tierra;
 - (5d) La carga y descarga de la aeronave, incluidos el suministro y utilización de los medios necesarios, así como el transporte de la tripulación y los pasajeros entre la aeronave y la terminal, y el transporte de los equipajes entre la aeronave y la terminal;
 - (5e) La asistencia para el arranque de la aeronave y el suministro de los medios adecuados;
 - (5f) El desplazamiento de la aeronave, tanto a la salida como a la llegada, y el suministro y aplicación de los medios necesarios;
 - (6a) La limpieza exterior e interior de la aeronave, servicio de aseos y servicio de agua
 - (6b) La climatización y calefacción de la cabina, la limpieza de la nieve, el hielo y la escarcha de la aeronave
 - (7a) La organización y ejecución del llenado y vaciado del combustible.
 - (7b) La carga y lubricantes y otros ingredientes líquidos.
 - (11e) El transporte, la carga y descarga de alimentos y bebidas de la aeronave.

Asimismo, esta ITE establece modos y/o puntos del ámbito de la seguridad operacional, que resultan de aplicación a los agentes que realicen actividades de asistencia, bien como parte de los servicios ofrecidos por el GA, bien como parte de la operación del operador aéreo, bien como entidades diferenciadas contratadas para ello.

Así pues, cuando en la presente ITE se haga alusión a “agente de asistencia en tierra”, “agente” o “AAT”, siempre se referirá, y por tanto aplicará, a aquella persona física o jurídica que realice algún servicio de los indicados anteriormente.

1.2.2 GESTOR AEROPORTUARIO (GA)

En el caso de los gestores aeroportuarios, la presente ITE les será de aplicación en los casos en los que éstos lleven a cabo la gestión de aeropuertos a los cuales les aplique **[DR-7]** y **[DR-10]** .

A su vez, esta ITE es también recomendable, como referencia técnica en cuanto a seguridad operacional en operaciones de asistencia en tierra, para todos aquellos aeródromos o aeropuertos que no tengan la obligación de ser certificados.

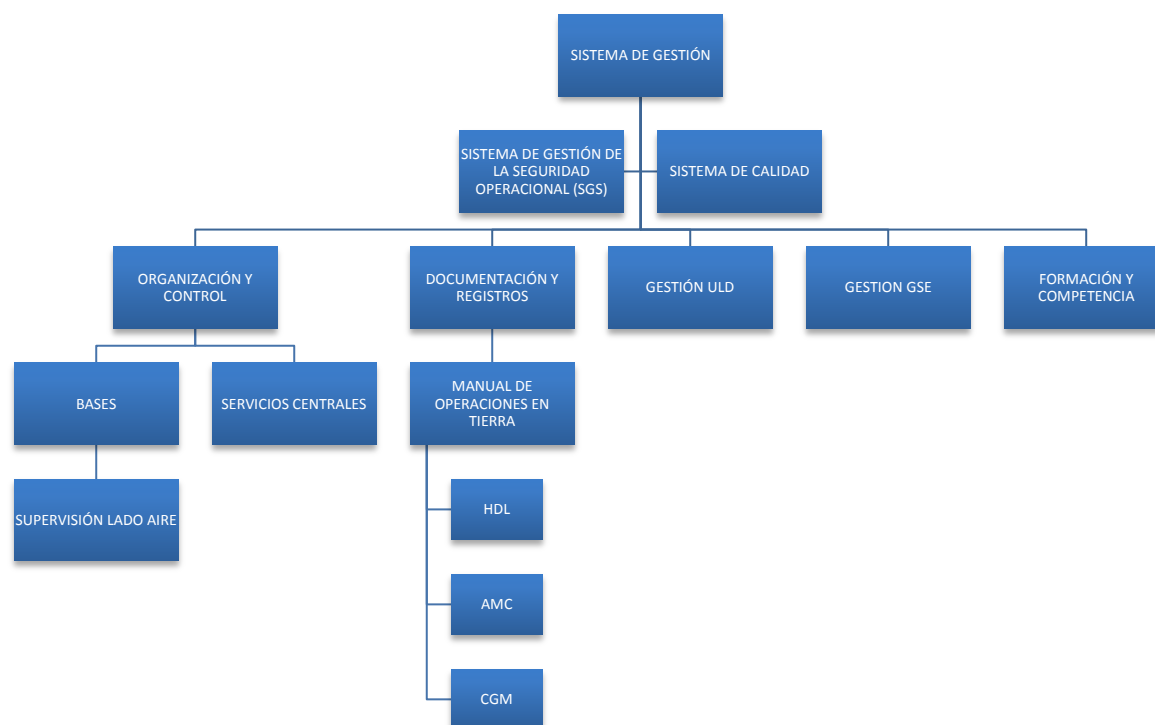
2. CONTENIDO DE LA INSTRUCCIÓN TÉCNICA ESPECÍFICA

Esta ITE contiene estándares aceptados internacionalmente para la realización de las actividades de asistencia con nivel de seguridad adecuado. Es por ello que, la ITE establece una forma de gestión de la asistencia en tierra para garantizar las condiciones y niveles de seguridad.

Esta gestión se estructura desde un sistema de gestión que abarca la organización de los agentes de asistencia en tierra a través de unos servicios centrales y unas bases o aeropuertos en los que el agente presta servicios de asistencia. De esta forma, los agentes de asistencia en tierra pueden gestionar los equipos (GSE y ULD) y su personal y en concreto la formación de éste, garantizando que se cumplen unos estándares de seguridad establecidos en su propia documentación (manuales tanto operativos como de gestión de seguridad operacional).

Esta gestión se encarga a su vez a través de los sistemas de gestión de la seguridad operacional y de los sistemas de calidad de autoevaluarse para la mejora continua.

Se expone aquí un esquema aclaratorio de este concepto de gestión:



Además de los estándares para la realización de la asistencia en tierra, por las interacciones y coordinación con los estas actividades, se ha incluido en esta ITE el material guía aplicable al GA respecto a las actuaciones que tiene que realizar con otras organizaciones para garantizar el cumplimiento de la normativa de aplicación en los aeródromos.

Para facilitar la comprensión de los modos y/o puntos que se recogen en esta ITE, cada parte del documento se ha estructurado del siguiente modo:

Introducción

Texto explicativo inicial, con el fin de facilitar la comprensión del material de AESA.

Reglamento y referencias normativas

Referencias a las regulaciones, normativas y estándares nacionales e internacionales, así como referencias a las recomendaciones internacionales aplicables.

Material AESA

En cuanto a los servicios de asistencia en tierra:

- Modos y/o puntos incluidos en los estándares internacionales y en las mejores prácticas establecidas por la industria (requisitos y recomendaciones en estos ámbitos) – Documento 9859 y Anexo 19 de OACI, ISAGO Standards Manual de IATA, Airport Handling Manual de IATA, etc. – que se incorporan como material técnico de referencia en esta ITE para garantizar el nivel exigido de seguridad operacional.

En cuanto al gestor aeroportuario:

- Material no incluido explícitamente en el Reglamento Europeo 139/2014, que se incorpora como referencia para dar cumplimiento a los requisitos contenidos en dicho Reglamento.

Asociados a estos modos y/o puntos, precedidos de guiones, se incluyen aclaraciones, datos o referencias que clarifican y complementan el Material AESA incrementando su nivel de seguridad.

En el caso de que el agente o el gestor establezca algún otro modo posible (o medio alternativo de cumplimiento - MAC) a alguno de los modos o puntos desarrollados en esta ITE, deberá demostrar que su alternativa tiene y mantiene un nivel de seguridad homólogo al del modo de esta ITE, siguiendo el procedimiento detallado en el Anexo I del presente documento.

Notas intercaladas en el texto, cuando corresponda, que proporcionan datos o referencias sin formar parte del material de AESA.

3. DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA

- **[DR-1]** Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio, por el que se regula la prestación de los servicios aeroportuarios de asistencia a tierra en los aeropuertos de interés general, modificado por el Real Decreto 99/2002, de 25 de enero.
- **[DR-2]** Directiva 96/67/CE del Consejo de 15 de octubre de 1996, relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad.
- **[DR-3]** IATA ISAGO Standard Manual. Ed4, July 2015.
- **[DR-4]** Manual de IATA de operaciones en tierra (IGOM). 4 th Edition, January 2015.
- **[DR-5]** Airport Handling Manual. 35 th Edition, January 2010.
- **[DR-6]** Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO relativo a los servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Unión y por el que se deroga la Directiva 96/67/CE del Consejo.
- **[DR-7]** Reglamento (CE) nº 139/2014 de la Comisión, de 12 de febrero de 2014, por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, de conformidad con el Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y el Consejo.
- **[DR-8]** EASA. Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM) to Authority, Organization and Operations Requirements of Aerodromes.
- **[DR-9]** EASA. Certification Specifications (CS) and Guidance Material (GM) for Aerodromes Design (CS-ADR-DSN).
- **[DR-10]** Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y el Reglamento de certificación y verificación de aeropuertos y otros aeródromos de uso público.
- **[DR-11]** Orden FOM/2086/2011, de 8 de julio, por la que se actualizan las normas técnicas contenidas en el Anexo al Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado.
- **[DR-12]** AESA. Guía Técnica para la elaboración del Manual de Aeropuerto (CERA-09-GUI-001)
- **[DR-13]** Orden FOM/456/2014, de 13 de marzo “Reglamento Nacional sobre el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea y las Instrucciones técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea”
- **[DR-14]** Ley 21/2003, de Seguridad Aérea
- **[DR-15]** Real Decreto 98/2009, de 6 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de inspección aeronáutica.

4. COORDINACIÓN Y SUPERVISIÓN/CONTROL DEL AAT

Introducción

El gestor aeroportuario, de acuerdo a lo establecido en el Reglamento (UE) 216/2008 y el Reglamento (UE) 139/2014, es responsable y tiene la obligación de concertar acuerdos con otras organizaciones, incluidos los proveedores de servicios de asistencia en tierra, para garantizar el cumplimiento continuo de los requisitos esenciales para los aeródromos establecidos en el Reglamento (UE) 216/2008.

Para garantizar este cumplimiento continuo de los requisitos esenciales, según lo establecido en el Reglamento (UE) 139/2014, el gestor del aeródromo:

- a) garantizará que el sistema de gestión del aeródromo abarca la coordinación y la interacción con los procedimientos de seguridad del resto de las organizaciones que operan o prestan servicios en el aeródromo, y
- b) garantizará que dichas organizaciones disponen de procedimientos de seguridad para cumplir con los requisitos aplicables del Reglamento (CE) no 216/2008 (sus disposiciones) y los requisitos establecidos en el manual del aeródromo.

La coordinación e interrelación con los procedimientos de seguridad operacional de otras organizaciones relevantes que operan en el aeródromo incluye, entre otras, proveedores de servicios de asistencia en tierra...

Para garantizar el cumplimiento, de otras organizaciones que operan o proveen servicios de asistencia en tierra en los aeródromos, con los requisitos esenciales establecidos en el Reglamento (CE) 216/2008 y sus disposiciones de aplicación, así como con el contenido del manual de aeródromo, el gestor del aeródromo debe:

- (a) realizar auditorías e inspecciones de estas organizaciones para la supervisión del cumplimiento.
- (b) establecer procedimientos para supervisión de las actividades presentes en el aeródromo

Reglamento y referencias normativas

- **GM1 ADR.OR.D.025** establecido en **[DR-8]**
- **GM2 ADR.OR.D.025** establecido en **[DR-8]**

Material AESA

4.1 El GA debe establecer mecanismos que aseguren la coordinación de los sistemas de gestión entre GA y del AAT de modo que se asegure un conocimiento mutuo de los procedimientos de seguridad operacional, una comunicación fluida y una gestión coordinada y coherente de los principales aspectos relacionados con la seguridad operacional.

- El GA deberá también hacer llegar, en cada uno de sus aeropuertos y a todos los AAT que operen en los mismos, toda la información específica del aeropuerto, con relevancia a efectos de seguridad operacional y que deba ser tenida en cuenta por el AAT.

4.2 El GA debe supervisar los procedimientos de seguridad operacional de los AAT para garantizar el cumplimiento de la normativa de aplicación. El objetivo, alcance y frecuencia de las supervisiones y auditorías que el GA debe realizar a los AAT debe ser adecuado y suficiente.

5. MODOS Y PUNTOS DE LAS OPERACIONES DE ASISTENCIA EN TIERRA

5.1 ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN

Introducción

Este epígrafe establece modos y/o puntos que afectan a la organización y gestión de los servicios centrales y de las bases de los AAT y proporciona especificaciones para:

- Gestión y control
- Documentación y registros
- Gestión de la seguridad operacional y de la calidad
- Gestión de equipos de asistencia en tierra
- Gestión de ULD
- Supervisiones

En este sentido algunos de los puntos aplicarán a los servicios centrales y bases y otros aplicarán exclusivamente a las bases de forma que se dispongan de procedimientos y manuales necesarios para asegurar el control de las operaciones de asistencia en tierra en todas las bases, y pueda ser uniformizado o estandarizado desde unos servicios centrales en caso de ser necesario.

5.1.1 GESTIÓN Y CONTROL

5.1.1.1 ORGANIZACIÓN Y RESPONSABILIDAD

Introducción

Los documentos que definen el Sistema de Gestión deben proporcionar una descripción completa del alcance, estructura y funcionamiento de dicho sistema, y definir las líneas de responsabilidad en toda la organización, así como obligaciones, deberes, y la interrelación de funciones y actividades dentro del sistema.

No existe un modelo universal para establecer las responsabilidades en la gestión. Algunas organizaciones, basadas en un modelo regional u otras consideraciones comerciales, podrían tener un Sistema de Gestión a través del cual la responsabilidad total de la seguridad operacional se comparte entre varios cargos de la dirección corporativa.

Aplica tanto a los servicios centrales del agente como a sus bases.

Reglamento y referencias normativas

- ORM-HS 1.1.1, ORM-HS 1.1.2, ORM-HS 1.1.3 y ORM-HS 1.1.4 establecidos en **[DR-3]**

Material AESA

5.1.1.1.1 El agente debe tener un Sistema de Gestión que asegure que:

- i) Las políticas, sistemas, programas, procesos, procedimientos y/o planes del agente son administrados y/o implementados en toda la organización.
- ii) Las operaciones de tierra son supervisadas y controladas.

iii) Las operaciones son llevadas a cabo de acuerdo con las la normativa de aplicación² y requerimientos pertinentes del operador aéreo.

- La documentación incluye, pero no se limita a, organigramas, tareas y cualquier material escrito descriptivo que defina y trace claramente el Sistema de Gestión.
- Esta documentación refleja una continuidad funcional dentro del Sistema de Gestión, para asegurar que la organización completa trabaja como un sistema y no como un grupo de unidades independientes o fragmentadas.

5.1.1.1.2 El agente debería designar un puesto de alta dirección como responsable ejecutivo de la operación del Sistema de Gestión definido en el punto anterior y:

- i) Independientemente de otras funciones, tendrá la responsabilidad última de la implementación y el mantenimiento del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional en toda la organización del agente.
- ii) Tiene la autorización para garantizar la provisión de los recursos necesarios para la gestión de los riesgos en las operaciones de asistencia en tierra.
- iii) Tiene la completa responsabilidad para asegurar que las operaciones se realizan de acuerdo la normativa de aplicación y los estándares del agente.

5.1.1.1.3 El agente debe asegurar que el Sistema de Gestión:

- i) Define líneas de responsabilidad para la seguridad operacional en toda la organización, incluyendo responsabilidad directa en la parte de dirección.
- ii) Asigna responsabilidades para asegurar que a las operaciones de tierra se les proporcionan los recursos necesarios y se llevan a cabo de acuerdo con las normas del agente, normativa de aplicación y requerimientos pertinentes del operador aéreo.
 - Es preferible un único cargo de la dirección corporativa para ser responsable de la seguridad operacional de todo el Sistema. Sin embargo es un modelo recomendado.
 - Si el agente designa más de un cargo de alto nivel corporativo para compartir la responsabilidad operativa, existen procesos para asegurar que las operaciones estén normalizadas y llevadas a cabo dentro de un sistema unificado, y no funciona como organizaciones independientes.
 - Hay también una identificación clara de la autoridad y un control financiero dentro del Sistema de Gestión para la toma de decisiones estratégicas, proporcionando los recursos adecuados, resolviendo problemas de seguridad operacional y asegurando que los elementos del sistema son los necesarios y funcionan correctamente.

² Se entiende en el presente documento como normativa de aplicación lo siguiente, siendo una lista no exhaustiva:

- a) Legislación aplicable: RD 862/2009, Reg. UE 216/2008, Reg. UE 139/2014; Reg. UE 965/2012, Reglamento de Ejecución (UE) 923/2012, RD 1161/1999, material asociado estas regulaciones, etc.
- b) Disposiciones del aeropuerto: procedimientos del manual de aeropuerto, procedimientos locales, normas, regulaciones o restricciones en el aeropuerto (derivas, por ejemplo de estudios de seguridad o análisis de riesgos), etc.

- La definición de esta responsabilidad incluye, pero no se limita a, organigramas, tareas, estatutos y cualquier otro material escrito descriptivo que define e indica claramente las líneas de responsabilidad operativa desde el nivel(s) corporativo de gestión hasta el nivel de la base.
- Las normas del agente y los requerimientos del operador aéreo no pueden contradecir a la normativa de aplicación.

5.1.1.1.4 El agente debe designar un cargo con autoridad y responsabilidad para:

- Implementar el Sistema de Gestión en cada una de las bases en la que presta servicio.
 - Asegurar la seguridad en las operaciones de cada una de las bases.
- En cada base el AAT deberá indicar qué cargo dentro de la base asume esta responsabilidad, al que en la presente ITE se le designará como responsable de la base.

5.1.1.2 COMPROMISO DE GESTIÓN

Introducción

La organización debe estar comprometida en realizar los cambios necesarios para mejorar los niveles de seguridad operacional.

Aplica tanto a los servicios centrales del agente como a sus bases.

Reglamento y referencias normativas

- ORM-HS 1.2.1 establecido en **[DR-3]**

Material AESA

5.1.1.2.1 El agente debe tener una política que comprometa a la organización para:

- Una mejora continua del Sistema de Gestión, así como de los niveles seguridad operacional.

Para asegurar una actualización continua, la política empresarial, normalmente, es revisada como mínimo cada dos años.

Dado que las ideas para una mejora continua pueden provenir tanto de recursos internos como externos, la organización realizaría una mejora continua del Sistema.

5.1.2 COMUNICACIÓN

Introducción

Un Sistema de Comunicación efectivo asegura un intercambio de información operativa relevante entre directivos y el resto del personal.

Para ser totalmente eficaz, dicho Sistema contempla operadores aéreos, gestor aeroportuario y cualquier organización externa que trabaje junto al agente o lleve a cabo funciones operativas subcontratadas por el AAT.

Un sistema eficaz debería asegurar cualquier comunicación no verbal de información crítica operativa o de datos que requieran un acuse de recibo (ej. cambios en la normativa de aplicación, cambios en procedimientos etc.).

Aplica tanto a sede del agente como a sus bases.

Reglamento y referencias normativas

- ORM-HS 1.4.1 establecida en **[DR-3]**

Material AESA

5.1.2.0.1 El agente debe tener un Sistema de Comunicación que:

- Permita y asegure un intercambio de información que sea relevante para llevar a cabo operaciones del AAT.
- Asegure que los cambios que afecten a responsabilidades o procedimientos operativos sean comunicados tan pronto como sea posible al personal pertinente.
 - Los métodos de comunicación variarán según el tamaño y alcance de la organización. Independientemente del medio de comunicación establecido, para garantizar su eficacia, cualquier método será tan sencillo y fácil de usar como sea posible, y facilitará el reporte de deficiencias operativas, peligros o problemas del personal operativo.
 - Los medios específicos de comunicación entre la dirección y la operativa del personal de asistencia en tierra podrían incluir:
 - Email, Internet
 - Sistema de presentación de informes operacionales
 - Comunicados (cartas, memos, boletines)
 - Publicaciones (boletines informativos, revistas)

5.1.2.1 REVISIÓN DE LA GESTIÓN

Introducción

Una revisión de la gestión es un elemento necesario de una organización bien gestionada y proporciona un proceso a través del cual se puede conseguir el control de la misma y la mejora continua.

Aplica tanto a los servicios centrales del agente como a sus bases.

Reglamento y referencias normativas

- ORM-HS 1.5.1 establecida en **[DR-3]**

Material AESA

5.1.2.1.1 El AAT debe tener un proceso para revisar el Sistema de Gestión, en intervalos que no excedan de un año, para asegurar su continua idoneidad, adecuación y eficacia en la gestión y control de las operaciones de tierra. Una revisión debe incluir una evaluación de oportunidades

de mejora y la necesidad de cambios en el sistema, incluyendo, pero no limitado a, la estructura de la organización, los medios de notificación, autoridades, responsabilidades, políticas, procesos, procedimientos y asignación de recursos.

- Un método apropiado para realizar esta revisión consiste en una reunión formal periódica de los altos directivos. La agenda de la reunión incluirá una evaluación general del Sistema de Gestión para asegurar que todos los elementos definidos funcionan eficazmente. Además, esta agenda debería incluir una evaluación de los procedimientos operativos para asegurar que el Sistema de Gestión proporciona la seguridad operacional y resultados de calidad deseados.
- La dirección asegurará que la identificación de deficiencias durante la revisión de la gestión está dirigida hacia la implementación de cambios de la organización que tendrá como resultado mejoras en la eficacia del sistema.
- La entrada al proceso de revisión de la gestión incluiría, aunque no se limita a:
 - Cuestiones relativas a la gestión de riesgos
 - Cuestiones relativas a la seguridad operacional
 - Cuestiones relativas a garantía de calidad
 - Provisión de recursos
 - Feedback operacional
 - Notificaciones de accidentes e incidentes
 - Cambios en las estrategias reguladoras o en la legislación de la aviación civil
 - Cambios en las empresas y/o políticas o requerimientos de los operadores aéreos
 - Conformidad con la organización y el rendimiento de los procesos
 - Situación de las acciones correctivas y preventivas
 - Seguimiento de las acciones resultantes de las revisiones previas
 - Comentarios y recomendaciones para la mejora del sistema de gestión
 - Incumplimientos a la normativa de aplicación
- Para asegurar un alcance global en la revisión de la gestión, el proceso normalmente incluiría entradas de información desde las bases.
- El resultado del proceso de revisión de la gestión incluirían decisiones y acciones tomadas relacionadas con:
 - La mejora de la eficacia de los procesos en todo el Sistema de Gestión
 - La mejora de la gestión de riesgos
 - Asegurar la dotación de los recursos necesarios para satisfacer la seguridad operacional, y requisitos de calidad
- La revisión de la gestión es un proceso formal, lo que significa una documentación asociada en forma de calendario de reuniones, agendas y actas realizadas y conservadas.

De forma adicional, el resultado del proceso de revisión incluiría los planes de acción para los cambios con el fin de ser implantados dentro del sistema cuando proceda.

5.1.2.2 PERSONAL CLAVE

Introducción

El Sistema de Gestión debe asegurar que el personal que realiza tareas en las áreas críticas de la organización está adecuadamente cualificado.

Los puestos o funciones, dentro de la organización del agente, considerados claves u “operacionalmente críticos” son aquellos que pueden afectar a la seguridad operacional. Los puestos no asociados directamente con operaciones (ej. puestos administrativos) podrían no considerarse como operacionalmente críticos.

Aplica tanto a los servicios centrales del agente como a sus bases.

Reglamento y referencias normativas

- ORM-HS 1.6.2 ORM-HS 1.6.5 establecidos en **[DR-3]**

Material AESA

5.1.2.2.1 El agente debe tener una política que asegure que:

- i) Los cargos dentro de la organización que impliquen a la seguridad operacional sean ocupados por personal que posea conocimientos, habilidades, formación y una apropiada experiencia para el puesto.
- ii) El personal que realice funciones operativas críticas está obligado a mantener sus competencias través de una formación y competencia continuada.
 - Se establecerán prerrequisitos que deben cumplir los trabajadores que ocupen puestos en áreas críticas de la organización. Estos puestos serían los siguientes:
 - Responsable de las bases
 - Responsable de seguridad operacional
 - Responsable de calidad
 - Responsable de formación

La cualificación de estos trabajadores se evaluará contra estos requisitos:

- La política de selección del personal corporativo aplica a todas las áreas operativas del agente.

5.1.2.2.2 El agente debe tener una regulación del uso de sustancias psicoactivas para el personal operativo, y asegure:

- i) El ejercicio de sus funciones bajo la influencia de las sustancias psicoactivas está prohibido.
- ii) Que están definidas las consecuencias de dicho comportamiento.

5.1.3 DOCUMENTACIÓN Y REGISTROS

5.1.3.1 SISTEMA DE DOCUMENTACIÓN

Introducción

El propósito principal del control de la documentación es asegurar que se mantiene el rigor en los documentos y que éstos están actualizados para todo el personal, incluyendo la documentación externa de las actividades subcontratadas.

Aplica tanto a los servicios centrales del agente como a sus bases.

Reglamento y referencias normativas

- ORM-HS 2.1.1 establecida en **[DR-3]**

Material AESA

5.1.3.1.1 El agente debe tener un sistema para la gestión y control de la documentación interna, externa y/o información utilizada directamente en el desarrollo de las operaciones.

- Ejemplos de documentación a los que se refiere este apartado: manuales de operación, checklists, manuales de calidad, de formación, procedimientos estandarizados, políticas, procedimientos operativos, etc.
- La documentación de las actividades subcontratadas incluiría manuales y otros documentos relevantes que contuvieran material pertinente para la seguridad operacional de las operaciones llevadas a cabo por el operador (por ejemplo: estándares operativos, información técnica, etc.).
- Es recomendable un sistema informático de gestión y control de la documentación
- El control de documentación incluiría:
 - Mantenimiento de una copia original
 - Análisis y aprobación previa a la publicación
 - Revisión y actualización, para incluir en los procesos de aprobación
 - Control de versiones (documentos electrónicos)
 - Identificación del estado de la revisión
 - Identificación y mantenimiento del histórico de revisiones
 - Identificación y mantenimiento del historial de fuentes de referencia
 - Distribución que asegure la apropiada disponibilidad en los puntos de uso
 - Revisión de documentos para la verificación de que continúan legibles y fácilmente identificables
 - Si se requiere, identificación, actualización, distribución y mantenimiento de documentos de origen externo
 - Identificación y mantenimiento de documentos obsoletos, si aplica
 - Disposición de documentos, si aplica

5.1.3.2 MANUAL DE OPERACIÓN

Introducción

Todos los procesos, procedimientos, políticas operacionales y demás información relevante para el personal del agente al que aplique esta ITE estarán recogidos en un Manual de Operación.

La estructura del manual de los agentes no es necesario que sea exactamente igual a la indicada en los siguientes apartados, aunque el AAT debe justificar que tiene procedimientos que recogen, al menos, los puntos descritos a continuación.

Aplica tanto a los servicios centrales del agente como a sus bases.

Reglamento y referencias normativas

- ORM-HS 2.2.1, ORM-HS 2.2.2, ORM-HS 2.2.3, ORM-HS 2.2.4 establecidos en **[DR-3]**
- Manual de IATA de Operaciones en Tierra (IGOM) **[DR-5]**

Material AESA

5.1.3.2.1 El agente debe tener un Manual de Operación que contenga políticas operacionales, procedimientos, instrucciones y otros medios de guía o información necesaria para el personal para llevar a cabo sus tareas de acuerdo a la normativa de aplicación. Por tanto, dicho manual debe estar accesible y en un formato adecuado en todas las bases y para todo el personal operativo.

- El “Manual de Operación” contiene una guía genérica que incluye todas las funciones que abarcan las operaciones de tierra y también información específica.
- El agente puede separar el manual en partes más específicas enfocadas a las distintas áreas de asistencia en tierra que lleve a cabo (pasajeros, equipaje, carga, etc.). Cada parte contendrá una guía genérica aplicable a todas las áreas de asistencia en tierra (política de organización, definiciones generales, etc.) y una guía específica y particular del área en cuestión (descripción de procesos, procedimientos operacionales, etc.)
- Mediante un control de procesos se asegura que los manuales de operación están coordinados (tanto del AAT, del Operador Aéreo como del GA) dando cumplimiento a los requerimientos de seguridad operacional.

5.1.3.2.2 El agente debería utilizar un mínimo de procesos y procedimientos, tales como los recogidos en el IATA Ground Operational Manual (IGOM) que le sean aplicables, según el alcance de sus operaciones.

5.1.3.2.3 El agente debe tener un sistema para asegurar que la documentación operacional, incluyendo el Manual de Operaciones, es accesible y está en un formato adecuado para el uso en todas las bases donde se lleven a cabo operaciones. Esta documentación debe incluir pero no limitarse a:

- i) La versión en vigor del manual de operaciones del operador aéreo.

- ii) La normativa de aplicación en vigor en cuanto a mercancías peligrosas.
- iii) El plan de emergencias en vigor del aeropuerto y de los operadores aéreos en caso de que existan.
 - Es suficiente disponer únicamente del Manual del Operación cuando dicho Manual es aceptado por el operador aéreo o cuando éste no tiene un manual propio.
 - Dependiendo de los requerimientos del operador aéreo, del tipo de operaciones que se lleven a cabo, de la normativa de aplicación, etc., pueden ser necesarias sólo las partes aplicables del manual.
 - Si es necesario se tendrán en cuenta regulaciones sobre el transporte de animales vivos, material perecedero, ULDs, mercancías peligrosas, etc., en cualquier base en la que se lleven a cabo operaciones de este tipo.

5.1.3.2.4 Si el agente subcontrata actividades relacionadas con las operaciones de tierra, debe tener procedimientos para asegurar que se le han facilitado los manuales relevantes para el trabajo subcontratado, incluyendo los manuales del operador aéreo, gestor aeroportuario, etc.

5.1.3.3 SISTEMA DE REGISTRO

Introducción

Este procedimiento abordará todos los registros asociados con las operaciones de asistencia en tierra de cada base, incluyendo los registros de formación y cualquier otra información que documente cumplimiento de los niveles de seguridad operacional (por ejemplo: mantenimiento de equipos).

Aplica tanto a los servicios centrales del agente como a sus bases.

Reglamento y referencias normativas

- ORM-HS 2.3.1 establecido en **[DR-3]**

Material AESA

5.1.3.3.1 El agente debe tener un sistema de gestión y control de los registros para asegurar que su contenido y su archivo, están en concordancia con la normativa de aplicación y con los requerimientos del operador aéreo, y asegurar que los registros están sujetos a procesos de estandarización para su:

- i) Identificación;
- ii) Legibilidad;
- iii) Mantenimiento;
- iv) Recuperación;
- v) Protección y seguridad;

vi) Disposición, eliminación (archivos electrónicos) y archivo.

5.1.4 GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE LA CALIDAD

5.1.4.1 SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Introducción

El Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SGS) es un elemento de gestión de riesgos crítico. La documentación del sistema incluye una descripción de la estructura, responsabilidades individuales, recursos disponibles y otros procesos asociados con el sistema.

La materialización de los objetivos y procesos del SGS y del resto de documentación se alcanzará a través del cumplimiento de la "Instrucción técnica específica de la gestión de seguridad operacional para la asistencia en tierra", en la que se detalla el alcance y contenido con el que debe contar el sistema de seguridad operacional de los AAT.

Aplica tanto a los servicios centrales del agente como a sus bases.

Reglamento y referencias normativas

- Instrucción técnica específica sobre el sistema de gestión de la seguridad operacional de agentes de asistencia en tierra.

Material AESA

Especificado en la instrucción técnica específica sobre el sistema de gestión de la seguridad operacional de agentes de asistencia en tierra

5.1.4.2 PROGRAMA DE CALIDAD

Introducción

Es necesario establecer un programa de calidad que permita evaluar el sistema de gestión y mantener unos niveles adecuados de cumplimiento de los procesos, procedimientos, acciones formativas, etc. establecidos en el manual.

El programa de calidad debe ser independiente de manera que permita programar y realizar auditorías adecuadas al número y alcance de las operaciones. Mediante esta independencia, entre otros, se asegura la objetividad de los auditores en caso de conflicto de responsabilidades.

Aplica tanto a los servicios centrales del agente como a sus bases.

Reglamento y referencias normativas

- ORM-HS 3.4.1, ORM-HS 3.4.3 y ORM-HS 3.4.6 establecida en **[DR-3]**

Material AESA

5.1.4.2.1 El agente debe tener un programa de calidad que incluya una planificación detallada de auditorías y recursos suficientes que permitan evaluar el sistema de gestión, las operaciones de tierra en todas las bases y que, además, asegure que el agente está:

- i) Cumpliendo con la normativa de aplicación y las regulaciones pertinentes del operador aéreo.
- ii) Dando satisfacción a las necesidades operativas.
- iii) Prestando los niveles deseados de seguridad operacional.
- iv) Identificando condiciones no deseadas y áreas que requieran mejora.
- v) Identificando peligros para operaciones.
- vi) Controlando riesgos operacionales.
 - El programa de calidad se aplica en toda la organización y, normalmente, su estructura se define de la siguiente manera:
 - Frecuencia de las auditorías
 - Programación de auditorías: incluyendo el inicio, el alcance y objetivos
 - Planificación y preparación, incluyendo plan de auditorías y desarrollos de listas de comprobaciones
 - Observación y recopilación de las evidencias
 - Análisis, no conformidades y acciones
 - Notificaciones e informes de auditorías
 - Seguimiento y cierre
 - El programa de calidad debería establecer procedimientos claros para resolver cualquier desacuerdo entre el auditor y el área auditada. Asimismo, este programa debe garantizar el seguimiento de las acciones planteadas con el fin de asegurar su cierre dentro de unos plazos apropiados.

5.1.4.2.2 El agente debe tener un proceso para abordar las no conformidades/observaciones del resultado de las auditorías llevadas a cabo bajo las especificaciones del programa de calidad descritas en el punto anterior, las cuales aseguran:

- i) Una determinación de la causa-raíz;
- ii) Un desarrollo de acciones correctivas adecuadas para abordar las no conformidades/observaciones;
- iii) Una implantación de acciones correctivas en las áreas operativas adecuadas;
- iv) Una supervisión y evaluación de acciones correctivas para determinar su eficacia;

5.1.4.2.3 El agente debe disponer de un equipo de auditores en el programa de calidad que:

- i) Han sido formados y son competentes.
- ii) Son imparciales e independientes de las áreas operativas que se auditan:

- Los principios de las auditorías de calidad desaconsejan auditores de sus propias áreas de trabajo. En las organizaciones pequeñas, para asegurar la objetividad, puede ser apropiado que los auditores sean externos o subcontratados.
- Los auditores reciben un nivel apropiado de formación dirigido a desarrollar su competencia en habilidades y técnicas de auditorías de calidad.
- Para reforzar la imparcialidad e independencia de los auditores puede usarse un código de conducta. Deberían observarse los estándares de los códigos éticos habituales.

Nota: En particular, y para los procesos de auditorías y calidad englobados dentro del ámbito del sistema de gestión de la seguridad operacional del agente, se deberán tener en cuenta, adicionalmente a lo reflejado en el presente epígrafe, los requisitos que se recogen en la "Instrucción técnica específica de la gestión de seguridad operacional para la asistencia en tierra", donde se dan indicaciones sobre alcance, periodicidad y desarrollo de auditorías internas del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional.

5.1.5 FORMACIÓN Y COMPETENCIA

5.1.5.1 PROGRAMA DE FORMACIÓN GENERAL

Introducción

La manera de asegurar que el personal está capacitado para desempeñar tareas o responsabilidades relacionadas con la asistencia en tierra es a través de un programa de formación y competencia.

El programa de formación y competencia contemplará los distintos servicios que puede prestar el agente.

Aplica tanto a los servicios centrales del agente como a sus bases.

Reglamento y referencias normativas

- ORM-HS 5.4.1 ORM-HS 5.5.1, ORM-HS 5.6.1, ORM-HS 5.9.1, ORM-HS 5.9.2, ORM-HS 5.9.3 establecidos en **[DR-3]**

Material AESA

5.1.5.1.1 El agente debe asegurar que cada uno de los programas de formación incluye procesos que requieran a los formadores y evaluadores que llevan a cabo la formación y evaluación de su personal demuestren que son competentes, están cualificados y, cuando sea requerido, certificados para impartir dicha formación.

5.1.5.1.2 El agente debe asegurar que cada programa de formación incluye procesos para la realización de toda la formación y evaluación por su personal, instructores y evaluadores y ésta es registrada de acuerdo con el punto ORM-HS 2.3.1, por un periodo especificado en la normativa de aplicación y/o por los operadores aéreos.

5.1.5.1.3 El agente debe asegurar que cada programa de formación incluye procesos para que todos los aspectos del programa sean periódicamente revisados y actualizados de acuerdo a la normativa de aplicación y requisitos de los operadores aéreos.

- El agente debería desarrollar tantos programas de formación como servicios de asistencia en tierra preste:
 - El agente, debe tener un programa de formación de asistencia que asegure que el personal, para las tareas o responsabilidades que tiene asignadas, completa una formación inicial y periódica que incluya:
 - i) Formación inicial general antes de comenzar a desarrollar tareas operativas.
 - ii) Las materias operacionales específicas de aplicación a la asistencia del servicio que preste.
 - iii) Formación en el tratamiento de mercancías peligrosas apropiada para las funciones y tareas asignadas incluyendo la formación periódica cada 24 meses.
 - iv) Programa de formación para familiarizarse con la seguridad (security) y conocer cómo cumplir con todos los requerimientos, así como ser capaz de prevenir actos de interferencia ilícita.
 - v) Formación de seguridad operacional (safety) en campo de vuelo para todo el personal con funciones que requieran el acceso al lado aire.
 - vi) Formación para conducir en lado aire para todo el personal cuyas funciones requieran que sus vehículos y/o equipamiento accedan al lado aire, incluyendo las licencias necesarias de acuerdo a los requisitos del gestor aeroportuario.
 - vii) Programa de formación en GSEs para personal con tareas que requieran manejarlos.
 - viii) Programa de formación de control de la carga para personal con tareas que incluyan la supervisión de la carga de la aeronave.
 - ix) Programa de formación para el manejo de las puertas de acceso a la aeronave, de acuerdo a los requerimientos de los operadores aéreos para cada tipo de puerta operada en la base, para personal con tareas que incluyan la operación de puertas de acceso,
 - x) Programa de formación para el manejo de pasarelas de embarque para personal con tareas que incluyan su manejo.

La formación inicial y periódica debe incluir la evaluación por medios escritos, orales o prácticos. Debe establecerse una frecuencia determinada para realizar la formación periódica y asegurar, de esta manera, que el personal permanece cualificado para llevar a cabo sus tareas de acuerdo con la normativa vigente. Dicha frecuencia no debe superar el plazo de 36 meses.

Nota: en los programas de formación del agente se podrá incluir adicionalmente, la formación correspondiente al sistema de gestión de seguridad, cuyos requisitos se recogen en la Instrucción técnica específica de la gestión de seguridad operacional para la asistencia en tierra.

5.1.6 GESTIÓN DE EQUIPOS DE ASISTENCIA EN TIERRA (GSE)

5.1.6.1 MANTENIMIENTO DE GSE

Introducción

El buen estado de los equipos de asistencia en tierra (GSE) redundará en la seguridad operacional. Por ello, los equipos deben ser mantenidos utilizando un programa de mantenimiento, tanto preventivo como correctivo, que evite posibles fallos o detecte los existentes.

Los programas de mantenimiento deben estar diseñados de acuerdo a las recomendaciones de los fabricantes de los equipos.

Aplica tanto a los servicios centrales del agente como a sus bases.

Reglamento y referencias normativas

- ORM-HS 7.1.1 establecida en **[DR-9]**

Material AESA

5.1.6.1.1 El agente debe tener un programa que asegure que los equipos, para todas las estaciones en que este sea aplicable:

- i) Son mantenidos de acuerdo a las instrucciones y/o guías del fabricante.
 - ii) Son útiles y están en buenas condiciones antes de ser utilizados en el área de movimiento.
 - iii) Cuando se encuentra algún equipo defectuoso, se notifica y se evalúa su retirada del servicio.
 - iv) Si se califica como inservible se etiquetan como “Fuera de servicio” y no serán utilizados durante las operaciones en lado aire.
 - v) Se retirará para su reparación o mantenimiento si están fuera de servicio.
 - vi) Se mantendrán registros del mantenimiento y dichos registros se conservarán por un periodo especificado por el agente, según la normativa de aplicación y requisitos de los operadores aéreos.
- Si el mantenimiento de los equipos es subcontratado, los estándares y las prácticas recomendadas son de aplicación.

5.1.7 GESTIÓN DE ULDS

5.1.7.1 AERONAVEGABILIDAD Y FUNCIONALIDAD DE ULDS

Introducción

Los ULDs dañados o inservibles pueden afectar a la seguridad en vuelo. Por ello, deben cumplir unos requisitos para que se consideren utilizables. El daño máximo permitido para cada ULD viene detallado en el Manual de Mantenimiento de Componentes (CMM) emitido por el fabricante. Pueden existir diferencias en los límites de daños tanto entre ULDs del mismo fabricante, como entre ULDs de distintos fabricantes.

Aplica tanto a los servicios centrales del agente como a sus bases.

Reglamento y referencias normativas

- ORM-HS 8.1.1 establecida en **[DR-3]**

Material AESA

5.1.7.1.1 El agente debe tener procedimientos de acuerdo a los requerimientos del operador aéreo para asegurar que los ULD son inspeccionados para identificar los daños y determinar la aeronavegabilidad y la funcionalidad:

- Quando son recibidos y aceptados.
- Antes de permitir su carga en una aeronave.
 - Los ULD deben ser inspeccionados para asegurar que son utilizables.
 - Los procedimientos de inspección son aplicados a ULDs estén cargados o no.
 - Tras aceptar ULD de un tercero, el agente será responsable, frente al propietario del ULD, de asegurar la aeronavegabilidad de los ULDs.
 - El ODLN (Operational Damage Limits Notice) debería estar unido al ULD para asegurar un acceso apropiado a la información de límite de daños y facilitar la inspección de los ULD.
 - Se deberá tener en cuenta que algunos operadores aéreos pueden imponen limitaciones más estrictas que los contenidos en el CMM.
 - Los ULD, así como contenedores, pallets, redes y correas, que no cumplan con las regulaciones pertinentes no pueden ser transportados en un vuelo comercial. Excepcionalmente, ULD dañados pueden transportarse para su reparación, sólo después de haber sido sometidos a una evaluación y habiendo determinado, por personal cualificado, que esos ULD no suponen un posible riesgo o daño para la aeronave.

5.1.7.2 CARGA DE ULD

Introducción

Para el manejo de ULD deben definirse procedimientos de carga para asegurar que no se compromete la seguridad de la aeronave.

Aplica tanto a los servicios centrales del agente como a sus bases.

Reglamento y referencias normativas

- ORM-H 8.2.1, ORM-H 8.2.2 establecida en **[DR-3]**

Material AESA

5.1.7.2.1 El agente debe tener procedimientos de acuerdo a los requerimientos del operador aéreo para asegurar que los ULD, cuando son cargados o descargados por el agente, cumplen con los requerimientos de aplicación que atañen a la carga y aseguramiento de ULD.

- Los requerimientos de seguridad hacen referencia a la carga de contenedores y pallets, incluyendo redes y correas.

Nota: se puede encontrar material guía en las secciones de aplicación del IATA ULD Regulations (ULDR)

5.1.7.2.2 El agente debe tener procedimientos de acuerdo con los operadores aéreos y la normativa de aplicación para asegurar que los ULDs están identificados por etiquetas exteriores con información relevante del ULD y su contenido, antes de ser autorizados para su carga en la aeronave.

- Las etiquetas indican el origen y destino del ULD, peso del ULD y su contenido, tipo de contenido (carga, equipaje, material peligroso) y posición en la aeronave.

5.1.8 SUPERVISIÓN Y SEGURIDAD OPERACIONAL DEL LADO AIRE EN LA BASE

5.1.8.1 SUPERVISIÓN

Introducción

La actividad en el lado aire conlleva, inherentemente, unos riesgos asociados que repercuten en la seguridad operacional. Para evitar que con el tiempo el personal se relaje en la aplicación de los procedimientos operativos que mantienen los riesgos operacionales en niveles aceptables, el agente contemplará la realización de supervisiones de las operaciones.

Aplica únicamente a las bases del agente.

Reglamento y referencias normativas

- ORM-HS 9.1.1 establecido en **[DR-3]**

Material AESA

5.1.8.1.1 El agente debe tener un proceso para asegurar que todas las actividades de la base, incluyendo, si es de aplicación, aquellas subcontratadas a proveedores externos, son llevadas a cabo bajo la vigilancia de personal supervisor.

5.1.8.2 SEGURIDAD CONTRA EL FUEGO

Introducción

El fuego constituye uno de los mayores peligros en plataforma por la cantidad de materiales comburentes existentes en la misma, por ello el agente contemplará la prevención y protección frente al fuego.

Aplica únicamente a las bases del agente

Reglamento y referencias normativas

- ORM-HS 9.3.1 establecido en **[DR-3]**

Material AESA

5.1.8.2.1 El agente debe tener procedimientos para la protección y prevención frente a incendios en operaciones de tierra llevadas a cabo en lado aire, dirigidos a:

- i) Identificación y eliminación de condiciones que puedan desencadenar un fuego.
- ii) Disponibilidad, acceso y uso de equipos de primera intervención contra incendios.
- iii) Procedimientos de emergencia, incluyendo alertas al personal a bordo de la aeronave.
- iv) Procedimientos para controlar y notificar incendios.

5.1.8.3 LIMPIEZA DEL LADO AIRE

Introducción

La limpieza de la plataforma constituye una buena práctica que aumenta la seguridad operacional y del personal que trabaja en la misma, por ello el agente contemplará actuaciones en el caso de derrames en la plataforma y para la prevención de la existencia de objetos sueltos por la misma.

Aplica únicamente a las bases del agente

Reglamento y referencias normativas

- ORM-HS 9.4.1 y ORM-HS 9.4.2 establecidos en **[DR-3]**

Material AESA

5.1.8.3.1 El agente debe tener procedimientos para actuar en caso de derrames de fluidos y otros materiales en el área de operaciones del lado aire.

- Los procedimientos se centrarán en evitar y dar respuesta a los derrames de fluido en el lado aire, e incluirán contención, notificación y limpieza, de acuerdo con los requerimientos del gestor aeroportuario.

5.1.8.3.2 El agente debe tener un programa de prevención de FOD implantado en el lado aire donde el agente lleve a cabo tareas de asistencia en tierra a aeronaves y operaciones de movimiento en tierra de aeronaves.

- Dicho programa de prevención de FOD debería estar coordinado con el del gestor aeroportuario.

5.1.8.4 CONDICIONES METEOROLÓGICAS ADVERSAS

Introducción

En condiciones meteorológicas adversas hay que extremar las precauciones para proteger tanto a la aeronave, pasajeros, tripulación, personal, carga y el equipamiento. Por ello, los agentes deben contemplar un plan de actuación en estas situaciones.

Aplica únicamente a las bases del agente.

Reglamento y referencias normativas

- ORM-HS 9.5.1 establecido en **[DR-3]**

Material AESA

5.1.8.4.1 El agente debe tener un plan de actuación ante condiciones meteorológicas adversas para proteger a la aeronave, tripulación, a los pasajeros, personal, equipaje, carga y equipamiento de tierra cuando haya amenaza de condiciones meteorológicas adversas.

- Los procedimientos deberán contemplar: vientos fuertes, tormentas con aparato eléctrico, baja visibilidad, hielo o nieve, lluvias, tormentas de arena y polvo, inundaciones, etc., así como, comunicaciones y notificaciones, quedando asegurada la información a los operarios, y posibles desviaciones en la operativa debido a las diferentes condiciones meteorológicas, como por ejemplo en el desembarque y embarque de pasajeros.
- Dichos procedimientos deberían estar coordinados con los del gestor aeroportuario.

5.1.8.5 SEGURIDAD DE LOS PASAJEROS

Introducción

El agente desarrollará procedimientos para garantizar la seguridad de los pasajeros cuando éstos transitan por la plataforma.

Aplica únicamente a las bases del agente.

Reglamento y referencias normativas

- ORM-HS 9.6.1 establecido en **[DR-3]**

Material AESA

5.1.8.5.1 Si el agente lleva a cabo embarque y desembarque de pasajeros en plataforma, debe tener procedimientos que establezcan medidas para la protección del tránsito de pasajeros entre la aeronave y el edificio terminal o el vehículo destinado a su transporte.

- Para evitar lesiones, el movimiento de pasajeros en plataforma entre la aeronave y el edificio terminal o el vehículo destinado a su transporte, debe estar estrechamente supervisado.
- La senda establecida para el movimiento de pasajeros está claramente definida y visible, libre de equipos y vehículos, y la superficie limpia de contaminación. Asimismo dicha senda está protegida, entre otros de, partes de la aeronave que puedan causar lesiones, GSE, áreas de repostaje, chorro de motores, etc.
- Se debe mantener vigilancia suficiente para que los pasajeros no abandonen las sendas de forma inadvertida. El número de personas que han de vigilar la operación debe ser el suficiente, teniendo en cuenta la dificultad del camino diseñado y el número de pasajeros que se han de trasladar. En el caso de que no hubiese personal suficiente, se deberá realizar el embarque o desembarque por grupos de pasajeros.
- Durante las operaciones de embarque y desembarque de aeronaves no asistidas por pasarela de embarque, para delimitar el camino existente entre las escaleras y las puertas de la jardinera o la puerta de acceso de la terminal, el agente debe tener procedimientos para la colocación de conos y en caso necesario otros elementos de apoyo como cadenas o cables (PIG) que lo identifique sin ningún género de duda.
- El número y tipología de estos elementos serán los adecuados a la configuración de la plataforma y a las condiciones de la operación. Se deberá tener en cuenta que:
 - Los elementos deben tener una configuración y un lugar de acopio tales que no sean una fuente de creación de FOD.
 - Estos caminos o sendas no deben pasar ni por debajo de las alas o de los elementos de suministro de combustible ni cerca de los motores, tanto de la aeronave en operación como de las ubicadas en la proximidad, en particular si éstas están en funcionamiento.
- Se podrán incluir, como elemento adicional de información, pintura en la plataforma para la marca permanente de estas sendas, siempre que no introduzca ninguna distorsión a la señalización horizontal de plataforma. Este elemento adicional de información, en caso de ser propuesto por el AAT, deberá coordinarse con el gestor aeroportuario, para que si éste lo estima conveniente, lo apruebe y ejecute.
- Los equipos de asistencia en tierra en la proximidad de la aeronave en ningún caso pueden atravesar las sendas destinadas al movimiento de pasajeros durante su uso. Deberá coordinarse el tráfico de equipos y vehículos por el personal del AAT en el caso de que sea imprescindible el cruce de las sendas peatonales y los viales, de forma que se priorice la seguridad de los pasajeros y se mantenga, en la medida de lo posible, la operatividad del aeropuerto.

5.1.8.6 SEGURIDAD DEL PERSONAL

Introducción

El trabajo en la plataforma entraña riesgos operacionales para el personal que pueden ser minimizados con unos equipos de protección individual adecuados a cada caso.

Aplica únicamente a las bases del agente.

Reglamento y referencias normativas

- ORM-HS 9.7.1 establecido en **[DR-3]**

Material AESA

5.1.8.6.1 El agente debe tener requerimientos y procedimientos que aseguren que el personal del agente lleva ropa de protección adecuada y EPI cuando desarrollen sus funciones en el lado aire.

- Esta protección incluye, pero no se limita a, chalecos de alta visibilidad, protección para los oídos, guantes, zapatos de seguridad, gafas de seguridad y mascarillas (en caso necesario).

5.2 ASISTENCIA Y CARGA DE LA AERONAVE

Introducción

Esta sección está dirigida a las operaciones de carga y servicio de la aeronave (en adelante operaciones de asistencia en tierra de la aeronave), que incluyen:

- Operación de puertas y otros puntos de acceso.
- Operaciones de equipos de asistencia en tierra en la carga y servicio a la aeronave.
- Operaciones del equipo de embarque de pasajeros.
- Carga y descarga de equipaje, carga, correo y otros elementos.
- Servicio exterior de la aeronave, incluido catering, limpieza, servicio de aseos y agua.

5.2.1 OPERACIONES DE ASISTENCIA Y SERVICIO

5.2.1.1 ACCESO A LA AERONAVE

Introducción

Los puntos establecidos en cuanto al acceso a la aeronave son aplicables siempre que el agente realice la apertura y cierre de puertas de acceso a la aeronave, y deberán ser tenidos en cuenta para la redacción de los manuales y la implementación en las bases.

Reglamento y referencias normativas

- HDL 1.2.1, HDL 1.2.2, HDL 1.2.3, HDL 1.2.4, HDL 1.2.5, HDL 1.2.6 y HDL 1.2.7 establecida en **[DR-3]**
- AHM 430 pto. 2.2.1 y 2.2.2 establecida en **[DR-5]**

Material AESA

General

5.2.1.1.1 El agente debe tener procedimientos, de acuerdo con el operador aéreo, para la operación de las puertas de acceso de personal y carga para cada uno de los tipos de aeronaves a los que sirva en cada base:

- La operación de puertas de acceso eléctricas, hidráulicas o neumáticas será llevada a cabo solamente por personal que haya recibido formación, entrenamiento y esté autorizado.
- La apertura de puertas manual no necesita de una formación específica pero si debe estar autorizado para operarlas.

Puertas de acceso a cabina

5.2.1.1.2 El agente debe asegurar que el equipo de asistencia en tierra (GSE), en las puertas de acceso a la cabina, se posiciona de forma que:

- i) Minimiza o elimina el espacio, tanto en vertical como en horizontal, en las superficies para caminar entre el avión y el equipo.

- ii) Si está equipado con barandillas, éstas están extendidas hasta el fuselaje del avión
- iii) Se impide que haya huecos que permitan que una persona o parte del equipamiento caigan a la plataforma.
 - En el caso de que, por el tipo de escaleras o plataforma de la pasarela, no se pueda eliminar el espacio entre el avión y el equipamiento, este espacio se minimizará y se avisará a la tripulación de cabina de su existencia.
 - El equipo de asistencia en tierra incluye al menos pasarelas, escaleras, catering, etc.

5.2.1.1.3 El agente debe tener procedimientos de acuerdo con el operador aéreo para la apertura de puertas de cabina del avión, para cada tipo de puerta operada, que aseguren que:

- i) Las puertas sean operadas de acuerdo con las especificaciones técnicas del fabricante de la aeronave.
- ii) Cuando la puerta deba ser abierta desde dentro del avión, se comunique al personal de a bordo, mediante comunicación no verbal, la confirmación de que el equipamiento exterior está en posición.
- iii) El personal se ubique en un lugar seguro antes de que la puerta se abra.
 - La confirmación puede realizarse golpeando con los nudillos la puerta o con la señal de pulgar hacia arriba.
 - En la apertura de puertas de embarque el operario se situará de forma que evite cualquier daño personal si se despliega involuntariamente la rampa.

5.2.1.1.4 El agente debe tener procedimientos para el cierre de puertas de cabina, para cada tipo de puerta operada, que aseguren que:

- i) Las puertas sean operadas de acuerdo con las especificaciones técnicas del fabricante de la aeronave y/o a las instrucciones entregadas por el operador aéreo a la que se presta el servicio de asistencia.
- ii) Antes del cierre de la puerta, se realice una inspección exterior con el fin de identificar obstrucciones que pudiesen dificultar el cierre.
- iii) Se asista al personal de a bordo, si fuese necesario, en el comienzo de la operación de cierre.
- iv) Se examine la puerta tras su cierre para confirmar que ha sido completamente cerrada.
 - El personal de tierra comunicará la existencia de cualquier obstrucción al personal de cabina para evitar daños a la puerta.
 - Para verificar que la puerta está completamente cerrada el operario comprobará que no hay huecos entre la puerta y el fuselaje y que el dispositivo exterior de cierre de la puerta está en su posición.

5.2.1.1.5 El agente debe tener procedimientos para la reapertura de puertas de cabina después de haber sido cerradas. Los procedimientos deben ser aplicables para cada una de las puertas que opere y deben asegurar que el personal de asistencia en tierra no comienza el proceso de reapertura de puertas sin la autorización específica del comandante de la aeronave.

- En caso de tener que reabrir las puertas es necesario establecer una coordinación efectiva entre el personal de tierra y el de a bordo para prevenir lesiones personales, daños a la aeronave y al equipamiento de tierra.
- Si es el personal de cabina el que necesita reabrir la puerta, lo comunicará a la persona indicada del personal de tierra para coordinar y autorizar la operación. En el caso de que sea el personal de tierra el que lo necesite, debe comunicarlo a la tripulación para obtener autorización.

5.2.1.1.6 El agente debe tener procedimientos de acuerdo con los del operador aéreo para asegurar que, antes de la operación de cualquier puerta de acceso a la cabina, el equipamiento de asistencia en tierra o una pasarela de embarque:

- i) Está posicionado en la puerta antes de la apertura.
 - ii) Permanece posicionado en la puerta de acceso a cabina todo el tiempo mientras esa puerta está abierta, a menos que se coloque un dispositivo apropiado en la puerta abierta para prevenir de caídas.
 - iii) Se retira de la puerta de acceso a cabina inmediatamente después de que ésta ha sido cerrada.
- Ninguna puerta de cabina debe abrirse, cerrarse o dejarse abierta sin el equipamiento en posición. Una simple correa no es suficiente y no cumple este criterio.
 - Si se encuentra una puerta de cabina abierta sin el equipamiento de tierra correspondiente posicionado debe notificarse al supervisor o al representante del operador aéreo.

5.2.1.1.7 El agente debe tener procedimientos para asegurar que el equipo de asistencia en tierra no es retirado de las puertas de acceso de cabina hasta que éstas hayan sido cerradas por una persona autorizada.

5.2.1.2 EQUIPOS DE ASISTENCIA EN TIERRA

Introducción

Los puntos establecidos en cuanto a los equipos de asistencia en tierra son aplicables siempre que el agente utilice estos equipos para la aeronave, y deberán ser tenidos en cuenta para la redacción de los manuales y la implementación en las bases.

Reglamento y referencias normativas

- HDL 1.3.1, HDL 1.3.2, HDL 1.3.3, HDL 1.3.4, HDL 1.3.5, HDL 1.3.6, HDL 1.3.7, HDL 1.3.8, HDL 1.3.9, HDL 1.3.10, HDL 1.3.11, HDL 1.3.12, HDL 1.3.13, HDL 1.3.14, HDL 1.3.15 establecidos en **[DR-3]**
- AHM 913 pto 16.1 establecida en **[DR-5]**
- AHM 630 ptos 7.2, 7.3, 8.11, 8.14, 8.15, 8.29, 8.4 establecida en **[DR-5]**

Material AESA**Movimiento de equipos de asistencia en tierra**

5.2.1.2.1 El agente debe tener procedimientos que aseguren que el equipo asistencia en tierra se inspecciona antes de ser utilizado en la operación.

5.2.1.2.2 El agente debe tener procedimientos que aseguren que el equipo de asistencia en tierra:

- Se aparca cuando no está en uso, solamente en las áreas del lado aire desinadas para su aparcamiento.
- Se aparca de forma que no obstruye el acceso de los bomberos.
- Se aparca de forma que no obstruye el acceso a los controles de parada de emergencia de los hidrantes de combustible.

5.2.1.2.3 El agente debe tener un procedimiento que asegure que el equipo de asistencia en tierra, incluidas las pasarelas de embarque y desembarque de pasajeros, no se mueve hacia la aeronave, a su llegada, hasta que:

- Se ha parado completamente la aeronave
 - Se han colocado los calzos
 - Se han parado los motores
 - Se han apagado las luces anticolidión de la aeronave
 - Se ha establecido y comprobado la comunicación asistencia en tierra con la aeronave, si se debe establecer.
 - Se han colocado los conos.
- Los calzos al tren de morro son los únicos que se pueden colocar antes de que los motores y las luces anticolidión se hayan apagado, como se indica en el **[DR-5]** capítulo 4. Para calzar el tren principal es necesario que se hayan apagado tanto motores como luces anticolidión.
 - Bajo algunas circunstancias (como por ejemplo: APU y GPU inoperativos), los motores de las aeronaves y las luces anticolidión podrían no estar apagados cuando el avión se estaciona. En estos casos excepcionales los procedimientos deben garantizar la seguridad de la operación siguiendo lo indicado en el Anexo I.

5.2.1.2.4 El agente debe tener un procedimiento que prohíba que los equipos de asistencia en tierra sean movidos o conducidos cruzando el camino de:

- i) Una aeronave en rodaje.
- ii) El embarque o desembarque de pasajeros en la plataforma.

5.2.1.2.5 El agente debe tener procedimientos que prohíban la conducción de vehículos con los equipos elevados, excepto durante el posicionamiento final en la aeronave.

5.2.1.2.6 Para asegurar la carga durante su transporte en los portacontenedores y portapallets y evitar su desplazamiento mediante el uso de sistemas de bloqueo, guías, cincha o correas en todo momento, excepto cuando la carga está siendo transferida al o fuera del equipo.

5.2.1.2.7 El agente, si le aplica, debe tener procedimientos de acuerdo con los de los operadores aéreos y la normativa de aplicación para la colocación de conos alrededor de ciertas partes de la aeronave con el objeto de prevenir daños ocasionados por vehículos o por equipos de asistencia en tierra.

- Los conos deberían:
 - Tener forma cónica.
 - Tener una altura mínima de 750 mm.
 - Tener un peso en la base no inferior a 4.53 Kg.
 - Ser de color de alta visibilidad (naranja o similar) con bandas reflectantes.
- Se deberían colocar al menos:
 - En cada punta de ala.
 - Delante de los motores, si estos van montados en las alas.
 - Delante de zonas del avión donde la distancia de avión al suelo pueda afectar a la circulación del equipamiento.
 - A una distancia del área protegida que no disminuya la efectividad del cono.

5.2.1.2.8 El agente debe tener procedimientos que aseguren que el movimiento de equipos de asistencia en tierra en la inmediata proximidad de la aeronave, en el caso de que la visión de su operador no sea o pueda no ser completa, sea guiado por otra persona.

- i) Las personas que guían el movimiento utilizan señales manuales.
- ii) Las personas que guían el movimiento están situadas de forma que puedan advertir la distancia al avión, equipamiento y otros vehículos con precisión y las señales puedan ser comunicadas al operador del equipo de asistencia en tierra.

iii) Si se pierde el contacto visual con las personas que realizan el guiado, el operador del equipo de asistencia en tierra para el movimiento del equipo inmediatamente.

- El procedimiento es aplicable tanto en el acercamiento como en el alejamiento de la aeronave así como en el posicionamiento de algunos elementos de los equipos.
- La persona que realiza el guiado debe ser fácilmente visible y, en la medida de lo posible, diferenciable por el resto del personal de tierra.

5.2.1.2.9 El agente debe tener procedimientos que aseguren que los operadores de los equipos de asistencia en tierra motorizados:

- No conducen dentro del área de restricción de equipos (ERA) más rápido que una persona caminando.
- Realizan como mínimo una parada antes de la entrada en el ERA; realiza una parada completa como prueba de frenos mientras se aproxima a la aeronave a una distancia no menor a 5 m del avión.
 - Los procedimientos pueden indicar cómo debe ser el movimiento de los equipos alrededor del avión: en la medida de lo posible, manteniendo el puesto de conducción del lado más próximo al fuselaje.

5.2.1.2.10 El agente debe tener procedimientos para asegurar que los equipos que son remolcados a la aeronave o cerca de ella:

- Son conducidos en una trayectoria sin giros acusados.
- Se aproximan a la aeronave de forma paralela al fuselaje.
- Se estacionan en paralelo a la aeronave.
 - Los vehículos remolcados tienden a reducir el radio durante el giro. Por lo tanto, el conductor debe evitar hacer un giro acusado inmediatamente después de haber sobrepasado un obstáculo.

Posicionamiento de equipos de asistencia a la aeronave

5.2.1.2.11 El agente debe tener procedimientos para asegurar que si los vehículos y los equipos de asistencia en tierra eléctricos o motorizados están posicionados en la proximidad de la aeronave y desatendidos, tienen el freno de estacionamiento accionado, están en punto muerto y, si están equipados con ellos, tienen los calzos puestos.

5.2.1.2.12 El agente debe tener procedimientos para asegurar que los equipos de asistencia en tierra eléctricos o motorizados que estén en posición de asistir a la aeronave y que estén encendidos dando servicio, deben:

- i) Permanecen en una posición en la que tengan fácil acceso a los controles de parada de emergencia del equipo.
- ii) Si el equipo no está dotado de controles de emergencia externos, los operadores permanecen en su posición y con el control del equipo.
- iii) No dejar desatendidos los equipos.

5.2.1.2.13 El agente debe tener procedimientos para asegurar que los equipos de asistencia en tierra que estén posicionados en la aeronave:

- i) Si están equipados con estabilizadores, éstos están desplegados.
- ii) Si están equipados con sistemas de auto nivelación, éstos están en funcionamiento.
- iii) Tienen las barandillas desplegadas o está siendo utilizado otro sistema de protección frente a caídas.
- iv) Los accesorios de fijación, los puentes de transferencia y las plataformas de los equipos de asistencia en tierra están correctamente desplegados cuando éstos están en posición en la puerta de acceso de la aeronave, si aplica.
- v) Los equipos de asistencia en tierra que estén posicionados en contacto con la aeronave no tienen sus protectores de goma comprimidos contra el fuselaje.
 - En caso de embarque y desembarque de pasajeros las puertas de cabina no deben abrirse hasta que los estabilizadores de las escaleras se hayan desplegado.
 - Los estabilizadores deben estar desplegados hasta que se cierren las puertas.
 - Las barandillas deben estar retraídas durante el posicionamiento del equipamiento y su movimiento. Se desplegarán cuando el equipamiento esté en posición.
 - Cualquier parte del equipamiento que esté cerca de o pueda tocar a la aeronave, debe tener el revestimiento adecuado (goma o similar).
 - El equipamiento sólo debe utilizarse para el propósito para el que fue diseñado.

5.2.1.2.14 El agente debe tener procedimientos para asegurar que los equipos de asistencia en tierra que estén posicionados en la aeronave:

- i) No obstruyan la evacuación de personas desde la aeronave en caso de emergencia.
- ii) No obstruyan la salida a los vehículos de combustible.
- iii) No impidan innecesariamente la consecución de otras tareas de asistencia en tierra que se estén llevando a cabo.
 - En el caso de los dispenser de hidrante, puntualmente, puede verse interrumpida su salida.

5.2.1.2.15 El agente debe tener procedimientos de acuerdo a la normativa de aplicación y los operadores aéreos para asegurar que, en el caso de repostaje con pasaje a bordo, o embarcando y/o desembarcando, el área bajo las salidas de emergencia designadas se mantiene libre de equipos de asistencia en tierra u otras obstrucciones.

- El personal de operaciones de asistencia en tierra es consciente de las salidas de emergencia que hayan sido designadas durante el repostaje.

5.2.1.3 ESCALERAS Y PASARELAS DE EMBARQUE DE PASAJEROS

Introducción

Los puntos siguientes son aplicables siempre que el agente opere pasarelas de embarque y/o escaleras de embarque y deberán ser tenidos en cuenta para la redacción de los manuales y la implementación en las bases.

Reglamento y referencias normativas

- HDL 1.4.1, HDL 1.4.2, HDL 1.4.3, HDL 1.4.4, HDL 1.4.5, HDL 1.4.6, HDL 1.4.7, HDL 1.4.8 establecidos en **[DR-3]**
- AHM 634 ptos. 3.1(2)/(9)/(5)/(6)/(7) y AHM 630 pto 11.6.7, establecidos en **[DR-5]**

Material AESA

5.2.1.3.1 El agente debe tener procedimientos para asegurar que las superficies de las escaleras y/o pasarelas de embarque se inspeccionan y se mantienen libres de suciedad u objetos que puedan causar daño a las personas que las utilicen.

- Se debe asegurar que las superficies por donde van a caminar las personas están libres de sustancias u objetos que puedan provocar resbalones, tropiezos o caídas. Las sustancias que normalmente hacen que las condiciones para caminar no sean seguras son: hielo, nieve, agua, aceite, fluido hidráulico, líquido utilizado para el deshielo, restos del catering, etc.

Pasarelas de embarque

5.2.1.3.2 El agente debe tener procedimientos para asegurar que Las pasarelas de embarque se encuentran estacionadas en la posición de reposo:

- i) Antes de la llegada de la aeronave.
- ii) Antes del comienzo de la operación de salida de la aeronave.
 - Tanto a la llegada como a la salida la pasarela debe ocupar una posición de reposo que garantice una distancia de seguridad al fuselaje, motores y puntas de ala de la aeronave.
 - La situación de reposo, antes de la salida del avión, debe tener en cuenta la distancia de seguridad en caso del despliegue de la rampa de evacuación del avión.

5.2.1.3.3 El agente debe tener procedimientos para asegurar que el personal, equipo y vehículos de asistencia en tierra se encuentran fuera del área por el que se van a mover las pasarelas de embarque.

5.2.1.3.4 El agente debe tener procedimientos para asegurar, durante el posicionamiento de la pasarela de embarque que:

- i) Solamente el operador de la pasarela está en el puesto de control de la pasarela.
- ii) Una persona realiza el guiado cuando la visión está limitada, está situada de forma que pueda advertir la distancia al avión con precisión y comunicar las señales al operador, o se emplea un sistema de video.

5.2.1.3.5 El agente debe tener procedimientos para asegurar que la pasarela de embarque se mueve hacia la puerta de cabina de la aeronave lentamente:

- i) Hasta que la barra de seguridad toque la aeronave.
- ii) De forma que no se provoquen daños a la aeronave ni a su equipamiento exterior.
 - El posicionamiento debe realizarse de manera que no se provoquen daños a elementos del avión que sobresalen del fuselaje tales como antenas, sensores de pérdida, tubos pitot, que se localizan cerca de la puerta de acceso.

5.2.1.3.6 El agente debe tener procedimientos para asegurar que una vez la pasarela de embarque esté en posición en la puerta de acceso a la aeronave, el sistema de auto nivelación está activado.

- Los demás sistemas de seguridad de la pasarela también deberían estar activados.

5.2.1.3.7 El agente debe tener procedimientos para asegurar que, cuando el operador no esté en el control de la pasarela de embarque, la configuración sea tal que se impida la operación por personas no autorizadas.

- Si la pasarela dispone de llaves, éstas se retirarán para impedir la operación por personas no autorizadas.

5.2.1.3.8 El agente debe tener procedimientos para asegurar que un dispositivo de seguridad se coloca en la parte frontal de la pasarela de embarque cuando ésta se retira de puerta de cabina de la aeronave.

- Se colocará un sistema efectivo para evitar caídas desde la pasarela: p. ej. una persiana.

5.2.1.4 SERVICIOS A LA AERONAVE

Introducción

Los siguientes puntos son aplicables en el caso de que se produzcan operaciones de asistencia a la aeronave a la vez que se realizan abastecimiento de combustible, y si el agente realiza operaciones de mantenimiento del aseo y servicio de agua potable, y deberán ser tenidos en cuenta para la redacción de los manuales y la implementación en las bases.

Reglamento y referencias normativas

- HDL 1.5.1, HDL 1.5.2, HDL 1.5.3 establecida en **[DR-3]**
- AHM 630 pto 12.2.1, 12.2.3, 12.3.1, 12.3.5, 12.3.6, 12.3.8, 12.3.9, 13.3, 13.4, 13.6, 13.8, 13.10 establecida en **[DR-5]**
- AHM 972 establecida en **[DR-5]**

Material AESA

Repostaje

5.2.1.4.1 El agente debe tener procedimientos implantados a llevar a cabo por su personal durante las operaciones de abastecimiento de combustible a las aeronaves (ver Nota), que tengan en cuenta:

- Protección de la aeronave
- Zona de seguridad para suministro de combustible
- Zona de seguridad para las mangueras de combustible
- Procedimiento ante derrames de combustible
- Equipos de apoyo
- Procedimiento de notificación de pasaje a bordo
- Evacuación de la aeronave
 - No se realizarán tareas que generen puntos de ignición mientras el servicio de combustible se esté realizando
 - Mantenimiento de la zona de seguridad establecida por el suministrador de combustible respecto del tanque de combustible (mínimo tres metros de radio)
 - Cumplimiento de requisitos de seguridad relativos a las mangueras de suministro establecidas por el suministrador de combustible (mínimo un metro de distancia)
 - No se conectará, ni desconectará equipamiento eléctrico, incluidas GPU, baterías y cargadores de baterías
 - Los motores de los equipos de tierra desatendidos deben apagarse
 - No aparcar los equipos bajo los venteos de la punta del ala del depósito de combustible
 - La GPU sólo puede estar operativa si mantiene una distancia de 6 metros a los venteos del avión o de los equipos suministradores

- Las prácticas y procedimientos desarrollados cuando el repostaje de la aeronave se está realizando, deberían estar diseñados para proteger a la aeronave, las personas a bordo y al personal del agente.

Nota: No se consideran aquí los requisitos del abastecedor de combustible.

Servicio de agua potable y residual

5.2.1.4.2 Si el agente presta servicios relacionados con la limpieza y el suministro de agua potable, debe tener procedimientos para tales operaciones que consideren:

- La operación de paneles de acceso o puertas de la aeronave
- La operación de los controles de servicio de la aeronave
- El equipamiento específico para la aeronave
- Limpieza e inspección de fugas
 - El servicio de agua debe llevarse a cabo antes del mantenimiento del aseo
 - Las mangueras se deben mantener bajo vigilancia durante la operación de mantenimiento a la aeronave. Si se observa alguna carencia, fuga o defecto del suministro, a través de la manguera defectuosa, debe ser detenido y la manguera reemplazada

5.2.2 OPERACIONES DE CARGA DE LA AERONAVE

5.2.2.1 CARGA Y MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

Introducción

Este apartado se refiere a la carga y manipulación de mercancías peligrosas, estableciendo los medios y puntos para el tratamiento de las mercancías peligrosas en cuanto a su carga y manipulación, y deberá ser tenido en cuenta para la redacción de los manuales y la implementación en las bases.

Reglamento y referencias normativas

- HDL 2.3.1, 2.3.2 y 2.3.5 establecidos en **[DR-3]**
- Orden FOM/456/2014, Reglamento Nacional sobre el transporte sin riesgos de Mercancías Peligrosas por vía aérea y las Instrucciones técnicas para el transporte sin riesgos de Mercancías Peligrosas por vía aérea establecida en **[DR-13]**

Material AESA

5.2.2.1.1 El agente debe tener procedimientos para carga de acuerdo con lo de los operadores aéreos y la normativa de aplicación, para asegurar la manipulación, almacenamiento o estiba de mercancías peligrosas de tal manera que:

- Previengan daños a los bultos y contenedores durante la carga o descarga

- ii) Proporcione una separación y segregación de los paquetes para impedir su interacción en el caso de derrame
- iii) Prevenga movimientos que puedan cambiar la orientación de los paquetes
- iv) Se realiza de acuerdo con la información proporcionada en el NOTOC.
 - La separación y segregación se refiere a la separación tanto dentro del avión como en las unidades de carga
 - Se recomienda que las mismas medidas sean tomadas tanto para el almacenamiento como para el transporte de las mercancías peligrosas hasta el avión

5.2.2.1.2 El agente debe disponer de procedimientos que aseguren que para los bultos o envíos de mercancías peligrosas que aparentemente están dañados o tienen derrames:

- i) Se impide que esos bultos o envíos sean cargados en una aeronave
- ii) Si ya han sido cargados, el bulto o envío es retirado de la aeronave
- iii) En el caso de un derrame, se realiza una valoración para identificar e impedir el transporte de otra carga, equipaje o dispositivo que haya sido contaminado por el derrame de mercancías peligrosas
- iv) Se notifica inmediatamente a la aerolínea y autoridad competente

5.2.2.1.3 El agente debe disponer de procedimientos que aseguren que los envíos etiquetados como “*Cargo Aircraft Only*” no son cargados en aviones de pasajeros.

5.2.2.2 EQUIPAMIENTO DE CARGA

Introducción

Este apartado aplica en caso de que se emplee equipo de asistencia en tierra para la carga del avión, y deberá ser tenido en cuenta para la redacción de los manuales y la implementación en las bases.

Reglamento y referencias normativas

- HDL 2.4.1, HDL 2.4.2, HDL 2.4.3 establecida en **[DR-3]**

Material AESA

5.2.2.2.1 El agente debe tener procedimientos para asegurar que el equipo de carga se posiciona con la adecuada separación a la aeronave para permitir el movimiento en vertical de la aeronave durante las operaciones de carga y descarga.

5.2.2.2.2 El agente debe tener procedimientos para asegurar que, una vez se hayan concluido las operaciones de carga, el equipo de asistencia en tierra se retira y aparca fuera de la ERA.

5.2.2.2.3 El agente debe tener procedimientos para asegurar que las barandillas y otros sistemas de seguridad en el equipo de carga están correctamente desplegados para las operaciones de carga y descarga.

5.3 MOVIMIENTO EN TIERRA DE LAS AERONAVES

Introducción

Esta sección aplica a las bases del agente donde se realicen movimientos en tierra de aeronaves y sus funciones asociadas. Está dirigida a las operaciones de:

- Pushback
- Powerback
- Remolcado
- Llegada y salida: movimiento hacia a delante de la aeronave hacia o desde el puesto de estacionamiento usando sus motores
- Marshalling para las operaciones anteriores
- Asistencia durante las operaciones anteriores

5.3.1 OPERACIONES DE MOVIMIENTO EN TIERRA DE LA AERONAVE

5.3.1.1 LLEGADA Y ESTACIONAMIENTO DE LA AERONAVE

Introducción

Este apartado aplica en caso de que realice asistencia al movimiento en tierra de la aeronave (llegada y estacionamiento de la aeronave), y deberá ser tenido en cuenta para la redacción de los manuales y la implementación en las bases.

Reglamento y referencias normativas

- AGM 1.1.1, AGM 1.1.2, AGM 1.1.3, AGM 1.1.4, AGM 1.1.5. establecidos en **[DR-3]**

Material AESA

5.3.1.1.1 El agente debe tener procedimientos para asegurar que antes de la llegada de la aeronave, se realiza una inspección del puesto de estacionamiento asignado que comprende al menos lo siguiente:

- i) La superficie está limpia de objetos que puedan causar un daño a la aeronave (FOD).
- ii) La superficie está en condiciones apropiadas para las operaciones de movimiento de aeronaves.
- iii) Las pasarelas de embarque, si las hay, están completamente retraídas en el área designada.
- iv) El ERA está libre de equipos de asistencia en tierra.

5.3.1.1.2 El agente debe tener procedimientos para asegurar que, antes de la llegada de la aeronave, el siguiente equipamiento está disponible y en servicio en el puesto de estacionamiento:

- i) Calzos y conos (tantos como requiera cada tipo de avión)
- ii) Unidad de potencia

- iii) Sistemas de climatización de la aeronave si es necesario
- iv) Auriculares (si la comunicación con la aeronaves mediante auriculares es requerida)
- v) Sistema de guía visual para el atraque si existe o personal de marshaling

5.3.1.1.3 El agente debe tener procedimientos para asegurar que, por cada llegada de una aeronave las siguientes condiciones se cumplen:

A la llegada de la aeronave:

- i) Se colocan calzos en el tren de morro.
- ii) La unidad de potencia en tierra (ver Nota) se conecta en el enfriamiento de los motores y después de haber apagado las luces anticolidión.
- iii) Los calzos se colocan en el tren principal y se confirma a la tripulación de la aeronave.
- iv) Se posicionan los conos.
- v) El área de las puertas de cabina son inspeccionadas para detectar daños en la aeronave antes de la colocación de los equipos de embarque y desembarque.
- vi) Se realiza una inspección alrededor de la aeronave antes de permitir a los equipos de asistencia en tierra posicionarse en la aeronave.
 - Si la tarea ii) se realiza antes del apagado de los motores y luces anticolidión requerirá el desarrollo de un MAC como se establece en el Anexo I de la presente instrucción técnica.

Nota: Se entenderá unidad de potencia en tierra tanto GPU como sistemas eléctricos fijos.

5.3.1.1.4 El agente debe tener procedimientos para la colocación de calzos a la aeronave que aseguren que se notifica a la tripulación que los calzos han sido colocados.

5.3.1.1.5 El agente debe tener procedimientos, para cada llegada de la aeronave, que aseguren que se realiza una inspección de la aeronave, antes de permitir el posicionamiento del equipo de asistencia en tierra en el avión. Esta inspección debe cubrir las siguientes áreas:

- i) Puertas de cabina y de bodegas
- ii) Todos los paneles de acceso y puntos de acceso para servicio de la aeronave
- iii) El fuselaje
- iv) Carenado del fuselaje

5.3.2 OPERACIONES DE GUIADO DE LA AERONAVE

5.3.2.1 ASISTENCIA AL MOVIMIENTO DE LA AERONAVE (MARSHALING)

Introducción

Este apartado aplica en caso de que realicen operaciones de guiado de la aeronave (marshalling), y deberá ser tenido en cuenta para la redacción de los manuales y la implementación en las bases.

Reglamento y referencias normativas

- AGM 2.1.1, AGM 2.1.2 establecidos en **[DR-3]**

Material AESA

5.3.2.1.1 El agente debe tener procedimientos para realizar las operaciones de guiado de las aeronaves (marshalling), de acuerdo con los procedimientos del operador aéreo y la normativa de aplicación, esto incluye (si son realizadas por el agente) las operaciones de guiado durante:

- i) Pushback y remolcado con el tren de morro controlado
- ii) Pushback con el tren principal controlado
- iii) Powerback
- iv) Estacionamiento.
- v) Salida del estacionamiento

5.3.2.1.2 El agente debe asegurar que el personal que realiza las funciones de guiado de la aeronave o wing walking durante el movimiento en tierra de la aeronave:

- i) Suministra señales estándares de marshalling de forma clara y precisa.
- ii) Si es de aplicación, está aprobado para realizar las funciones de guiado de aeronave.
- iii) Viste identificación fluorescente que permite la identificación clara por la tripulación de la aeronave.
- iv) Utiliza barras de colores de alta visibilidad durante las operaciones diarias.
- v) Utiliza barras iluminadas en operaciones nocturnas o de baja visibilidad.
 - Se utilizarán señales estándar de manos para asegurar la comprensión de todos los implicados en la operación.
 - Ninguna persona realizará tareas de marshalling sin una formación y cualificación adecuadas.
 - Para efectuar el marshalling se deben utilizar barras o palas de alta visibilidad durante el día. En condiciones de baja visibilidad o nocturnas se utilizarán barras iluminadas.

5.3.3 OPERACIONES DE PUSHBACK Y REMOLCADO DE LA AERONAVE

5.3.3.1 PUSHBACK Y REMOLCADO DE LA AERONAVE

Introducción

Este apartado recoge los modos y puntos de aplicación en caso de que realicen operaciones de pushback y remolcado de la aeronave, y deberá ser tenido en cuenta para la redacción de los manuales y la implementación en las bases.

En el AGM 3.1.6 se ha ampliado, más allá de lo reflejado en el título de este apartado, el ámbito de aplicación del modo de cumplimiento, contemplando toda la operativa desde la llegada del avión, estacionamiento y salida, para introducir, como mejora del nivel de seguridad, la figura del coordinador y los “stand plans”.

Reglamento y referencias normativas

- AGM 3.1.1, AGM 3.1.2, AGM 3.1.3, AGM 3.1.4, AGM 3.1.5, AGM 3.1.6, AGM 3.1.7, AGM 3.1.8, AGM 3.1.9, AGM 3.1.10, AGM 3.1.11, AGM 3.1.12, AGM 3.1.13, AGM 3.1.14, AGM 3.1.15, AGM 3.1.16, AGM 3.1.17 establecidos en **[DR-3]**
- AHM 431 puntos establecidos 4.7, 4.8, 4.9, 4.11, 4.16, 5.1.2, 5.1.3, 5.1.4, 5.1.5, 5.1.6, 5.1.7, 5.1.8, 5.1.9, 5.1.10, 5.1.11, 5.1.12, 5.1.14, 5.1.17, 5.2.2, 5.2.3, 5.2.4, 5.2.5, 5.2.6, 5.2.7, 5.2.8, 5.2.10, 5.2.12, 7.1.7, 7.1.8, 7.1.13 en **[DR-5]**

Material AESA

General

5.3.3.1.1 El agente debe tener procedimientos para asegurar que, antes de la salida de la aeronave, se realiza una inspección exterior del avión que contempla al menos:

- La desconexión de los cables de alimentación eléctrica y de los dispositivos de las pasarelas.
- Que todos los paneles y/o trampillas han sido cerradas y aseguradas (excepto los paneles de alimentación eléctrica y de los auriculares).
- Que las manillas de puertas de cabina y de bodega están alienadas con el fuselaje.
- Los pins de seguridad, que son de su responsabilidad, han sido retirados.
- No existen señales de abolladuras o daños en el fuselaje.

5.3.3.1.2 El agente debe tener procedimientos para asegurar que, antes de retirar los calzos de las ruedas de la aeronave:

- Se informa a la tripulación del avión.
- Se recibe confirmación de haber recibido la comunicación y estar enterada de la misma.

5.3.3.1.3 El agente debe tener procedimientos para asegurar que, antes de la salida de la aeronave se cumplen las siguientes condiciones:

- La plataforma está libre de objetos que puedan causar daños a la aeronave (FOD).

- ii) La superficie de la plataforma está en condiciones adecuadas para las operaciones de movimiento de aeronaves.
- iii) La zona por la que va a salir la aeronave está libre de obstáculos.
- iv) Todas las personas involucradas en las operaciones de salida de la aeronave permanecen en posiciones de seguridad (fuera de la zona de movimiento de la aeronave) y detrás de la ERA.
- v) Si es necesario, personal de asistencia en tierra como Wing Walkers están presentes.
- vi) Los calzos han sido retirados de las ruedas de la aeronave y posicionados en un área de almacenamiento para este fin.
- vii) El equipo de asistencia en tierra está situado fuera de la ERA.

5.3.3.1.4 El agente debe asegurar que el personal que realiza las funciones de asistencia al movimiento de la aeronave:

- i) Utiliza señales de manos estandarizadas de forma clara y precisa.
- ii) Viste identificación fluorescente que permite la identificación clara por la tripulación de la aeronave.

5.3.3.1.5 El agente debe tener procedimientos de pushback o remolcado de aeronaves que aseguren que, de forma previa al comienzo del movimiento, el operador del tractor tiene confirmación de que los frenos de la aeronave no están puestos.

5.3.3.1.6 El agente debe asegurar que, para cada operación de salida o llegada de la aeronave, una persona es responsable de la seguridad de la operación, y entre sus obligaciones se incluye garantizar que:

- i) Todo el personal conoce o se les han indicado cuáles son sus responsabilidades individuales.
- ii) Sólo el personal necesario se encuentran en el área de operaciones.
- iii) Todo el personal está posicionado fuera de las zonas de riesgo.
- iv) El personal involucrado en la operación entiende y está de acuerdo en cómo se va a realizar la comunicación y como se realizará la maniobra de la aeronave.
 - Las operaciones, desde la llegada de la aeronave hasta su salida, de todos los agentes de asistencia en tierra están coordinadas.
 - Todo el personal involucrado en la operación conoce quién es el responsable al mando.
 - El responsable al mando viste ropa fluorescente que le identifica inequívocamente del resto del personal.
 - La persona responsable debe informar al personal involucrado en la operación de sus responsabilidades. Esta persona debe supervisar la operación y al personal involucrado.

- Para una correcta interpretación por todo el personal, las señales manuales empleadas están normalizadas.
- Las señales utilizadas para la comunicación con el personal de cabina normalmente están de acuerdo con el operador aéreo.

Nota: El material guía para desarrollar el objeto y las funciones de un coordinador se puede encontrar en el AHM 615 “Guía para la coordinación de la escala de una aeronave”, así como para establecer un plan de escala donde se detallen las tareas a llevar a cabo durante la escala y su coordinación que pueden ser consultadas en el AHM 616 “Guía para el plan de la escala”.

5.3.3.1.7 El agente deberá tener procedimientos que aseguren que el equipamiento utilizado para el movimiento en tierra de las aeronaves es el adecuado para las operaciones previstas y tiene en cuenta:

- i) Tipo y peso de la aeronave
- ii) Condiciones meteorológicas
- iii) Condiciones de la superficie

- Para maniobras con o sin barra el tractor debe ser el adecuado para el peso de la aeronave, las condiciones meteorológicas y las condiciones de la superficie.

Nota: Las especificaciones funcionales de los tractores con o sin barra pueden consultarse en el AHM 955 y 957.

5.3.3.1.8 El agente debe tener procedimientos de pushback o remolcado de aeronaves que aseguren que nunca se deja un tractor desatendido con motor encendido conectado a la aeronave, exceptuando si se dan condiciones meteorológicas adversas y el tractor de pushback está calzado.

5.3.3.1.9 El agente debe tener procedimientos de pushback o remolcado de aeronaves que aseguren que, si una aeronave está equipada con pin by-pass en el tren de morro, este pin de by-pass (en aeronaves equipadas con sistemas by-pass):

- i) Se instala correctamente en el tren de morro antes de enganchar la barra de remolque o el tractor.
- ii) Se retira una vez se desenganche el tractor o la barra de remolque.

5.3.3.1.10 El agente debe tener procedimientos para pushback o remolcado de aeronaves que aseguren que, en aeronaves no equipadas con sistemas by-pass, se despresuriza el sistema hidráulico de la dirección o se desconecta la dirección.

5.3.3.1.11 El agente debe tener procedimientos para asegurar que, cuando las operaciones de pushback se realizan en superficies en mal estado o en condiciones meteorológicas adversas, la velocidad de la aeronave es menor que en condiciones normales.

5.3.3.1.12 El agente debe tener procedimientos de pushback o remolcado de aeronaves que aseguren que el operador del tractor, cuando va a parar o decelerar el movimiento de la aeronave durante la operación, frena suavemente.

5.3.3.1.13 El agente debe tener procedimientos de pushback y remolcado de aeronaves que cumplan los requisitos del fabricante de la aeronave para cada tipo de avión, y que aseguren que los límites máximos de giro del tren no se sobrepasan.

5.3.3.1.14 El agente debe tener procedimientos para asegurar que, durante las operaciones de pushback y remolcado de aeronaves, existe una comunicación verbal entre el personal de asistencia en tierra y la cabina y ésta ha sido acordada previamente.

- Esta comunicación se realiza utilizando fraseología común y acordada previamente.

5.3.3.1.15 El agente debe tener procedimientos para asegurar que, durante las operaciones de pushback:

- Se comprueba el funcionamiento de la comunicación antes de comenzar las operaciones.
- Se realiza la comunicación con la cabina vía interfono.
- Existe un método de emergencia de comunicación para la contingencia de un fallo del sistema primario.
- Se informa inmediatamente a la cabina en caso de que se produzca una pérdida de la comunicación durante la operación.
 - El personal de asistencia en tierra no cruza sobre la barra de remolque durante la operación de pushback.
 - Normalmente la comunicación se realiza utilizando auriculares con un cable extensible o un sistema inalámbrico que permita a la persona que acompaña al tractor mantener una distancia suficiente.
 - Si el sistema primario falla se utilizarán señales manuales estándar para la comunicación.
 - Si se produce una desconexión entre el avión y el tractor, la tripulación será avisada para que frene suavemente y evitar así un balanceo (tipping) de la aeronave debido a una fuerte frenada.

5.3.3.1.16 El agente debe tener procedimientos para asegurar que, cuando el movimiento de la aeronave ha finalizado y de forma previa a la desconexión del tractor (con o sin barra) del tren de

morro del avión, la cabina ha sido avisada de que debe utilizar el freno de estacionamiento de la aeronave y permanecer en espera en esa posición hasta que reciba señales visuales para el inicio del rodaje. El procedimiento debe asegurar que el personal de asistencia en tierra recibe confirmación de que el freno de estacionamiento ha sido activado.

5.3.3.1.17 El agente debe tener procedimientos de pushback de aeronaves para asegurar que, de forma previa al comienzo del rodaje autónomo, el personal de asistencia en tierra:

- i) Realiza una señal de confirmación del final de la operación a la cabina.
- ii) Enseñará el pin del by-pass a la tripulación de cabina, si aplica.
- iii) Recibe confirmación de la señal desde la cabina.
 - Antes de iniciar la rodadura de forma autónoma, todo el personal y el equipamiento debe retirarse de la proximidad de la aeronave. El personal de tierra dará la señal de final de la operación desde el borde de la calle de rodaje y mostrará el pin del by-pass (si procede) a la tripulación de cabina. Esto significa que el equipo y el personal se han retirado de las proximidades del avión y es seguro comenzar la rodadura.

5.3.3.2 TRACTOR CON BARRA CONVENCIONAL

Introducción

Este apartado concreto está dirigido a operaciones en las que se utilicen barra y tractor para realizar la operación de pushback.

Reglamento y referencias normativas

- AGM 3.2.1, AGM 3.2.2, AGM 3.2.3, AGM 3.2.4 establecidos en **[DR-3]**

Material AESA

5.3.3.2.1 El agente debe tener procedimientos de pushback o remolcado de aeronaves que aseguren que los calzos no se retiran del tren de rodaje principal hasta que:

- i) El tractor y/o la barra se han conectado al tren de morro.
- ii) El freno de aparcamiento del tractor está puesto.

5.3.3.2.2 Si el agente realiza operaciones de pushback y remolcado de aeronaves utilizando tractor y barra de remolque debe tener procedimientos, de acuerdo con los operadores aéreos y la normativa de aplicación, que contengan instrucciones para conectar la barra al tractor y al tren de morro.

- La conexión al avión se hará con la barra desconectada del tractor.
- El operario coloca ambas piernas a uno de los lados de la barra.

5.3.3.2.3 El agente debe tener procedimientos para pushback o remolcado de aeronaves que aseguren que de forma previa al comienzo del movimiento y al finalizar el pushback o remolcado, el operador del tractor verifica que:

- i) El tractor está en línea con el eje de la aeronave.
- ii) Las ruedas de la barra de remolque están completamente replegadas, si aplica.
 - Debería verificarse además que el tractor está en el modo de conducción apropiado.

5.3.3.2.4 El agente debe tener procedimientos de pushback y remolcado de aeronaves que aseguren que, cuando se ha parado el movimiento de pushback y antes de desconectar la barra del tren de morro de la aeronave, se libera la presión de la barra.

5.3.3.3 TRACTOR SIN BARRA

Introducción

Este apartado concreto está dirigido a operaciones en las que se utilicen tractor sin barra para realizar la operación de pushback.

Reglamento y referencias normativas

- AGM 3.3.1, AGM 3.3.2 establecidos en **[DR-3]**

Material AESA

5.3.3.3.1 El agente debe tener procedimientos de pushback y remolcado de aeronaves que aseguren que, cuando se conecten tractores sin barra al tren de morro, se verifica que las ruedas del tren de morro están bloqueadas en el sistema de bloqueo del tractor.

- Algunos tractores sin barra tienen luces para indicar que las ruedas del tren están bloqueadas correctamente. Este sistema es un medio aceptable de verificación.
- Las ruedas del tren de morro se deberían levantar a una altura suficiente que evite cualquier contacto de éstas con el suelo durante toda la maniobra.

5.3.3.3.2 El agente debe tener procedimientos de operaciones de pushback que aseguren que, de forma previa a la elevación de las ruedas del tren de morro con un tractor sin barra de remolque:

- i) El equipo de asistencia en tierra, incluidas las pasarelas de embarque ha sido desconectado de la aeronave.
- ii) Se ha notificado a la cabina.

5.3.3.4 REMOLCADO

Introducción

Este apartado aplica en caso de que realice remolcado de aeronaves, y deberá ser tenido en cuenta para la redacción de los manuales y la implementación en las bases.

Reglamento y referencias normativas

- AGM 3.5.1, AGM 3.5.2, AGM 3.5.3, AGM 3.5.4, AGM 4.1.1, AGM 4.1.2, AGM 4.1.3, AGM 4.1.5, AGM 4.1.6 establecidos en **[DR-3]**

Material AESA

5.3.3.4.1 El agente debe tener procedimientos de operaciones de remolcado de aeronaves que aseguren que:

- i) La comunicación del tractor con la cabina se establece de forma previa al comienzo de la operación.
- ii) Durante la operación de remolcado de la aeronave, se mantiene presión suficiente en el sistema hidráulico de frenado de la aeronave.
- iii) La operación se suspende inmediatamente en el caso de que se produzca una pérdida de comunicación.
 - Antes de comenzar la operación se debe comprobar que funciona la comunicación entre el tractor y la aeronave. La comunicación utiliza el sistema de intercomunicación del avión. Se utilizarán señales manuales normalizadas en el caso de fallo del sistema.
 - El “brake rider” es la persona que sería necesaria para parar la aeronave usando el freno en el caso de que el tractor perdiera el control sobre el remolcado.

5.3.3.4.2 El agente debe tener procedimiento para el remolcado de la aeronave que aseguren que durante la maniobra, las siguientes condiciones se cumplen:

- i) Se ha dado una autorización de la tripulación o el operador del freno antes de comenzar a mover la aeronave.
- ii) La velocidad durante el remolcado se mantiene dentro de unos márgenes determinados por el equipo del remolcado, el avión aéreo o el aeropuerto.
- iii) Se sigue la señalización de la plataforma como guía durante las maniobras y para asegurar el margen mínimo de separación a objeto.

5.3.3.4.3 El agente debe tener procedimientos de remolcado de aeronaves que aseguren que, si la aeronave fuese a adelantar al tractor, el operador notificaría inmediatamente a la cabina para que use el freno de la aeronave.

- En el caso de que la aeronave estuviese a punto de adelantar al tractor el operador en la cabina debe ser alertado a través del sistema de intercomunicación o con el claxon del tractor para que frene suavemente.
- Durante las operaciones de remolcado, si estas se realizan con pendiente descendente acusada, el operador del tractor mantiene una velocidad muy baja para prevenir que la aeronave sobrepase al tractor.

5.3.3.4.4 El agente debe tener procedimientos de remolcado de aeronaves que aseguren que, si estas se realizan sobre hielo o nieve, el operador del tractor:

- i) Mantiene una velocidad de operación reducida, en particular antes de realizar un giro.
- ii) Se evita detener el movimiento durante un giro, en la medida de lo posible.

5.3.3.5 SALIDA AUTÓNOMA DEL PUESTO DE ESTACIONAMIENTO

Introducción

Este apartado aplica en caso de que realicen salidas autónomas, y deberá ser tenido en cuenta para la redacción de los manuales y la implementación en las bases.

Reglamento y referencias normativas

- AGM 4.1.1 establecido en **[DR-3]**

Material AESA

5.3.3.5.1 El agente debe tener procedimientos de acuerdo con los operadores aéreos para la salida del puesto de estacionamiento en autónomo que contemplen, como mínimo:

- i) Que se han completado las comprobaciones de servicio antes de la salida.
- ii) Que el equipo de asistencia en tierra se encuentra fuera de la ERA.
- iii) Se emplea una comunicación tierra cabina mediante interfono, si aplica, o se realiza un guiado de la aeronave (marshaling) y/o señales visuales normalizadas.

5.3.3.6 OPERACIONES DE POWERBACK

Introducción

Este apartado aplica en caso de que realicen operaciones de powerback, y deberá ser tenido en cuenta para la redacción de los manuales y la implementación en las bases.

Reglamento y referencias normativas

- AGM 4.2.1, AGM 4.2.2, AGM 4.2.3, AGM 4.2.4, AGM 4.2.5 establecidos en **[DR-3]**
- AHM 631 puntos 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5 establecidos en **[DR-5]**

Material AESA

5.3.3.6.1 El agente debe asegurar que las operaciones de powerback se realizan de acuerdo con las limitaciones y aprobaciones previas impuestas por el gestor aeroportuario y operadores aéreos.

- Esta operación introduce unos factores de riesgos que deben ser considerados en las evaluaciones necesarias para la aprobación de dichas operaciones de powerback y que incluyen al menos:
 - Chorro de motores
 - Condiciones de la superficie

- Nivel de ruido
- Comunicación con otros usuarios (para prevenir conflicto entre operaciones)
- Espacio para maniobras

5.3.3.6.2 El agente debe asegurar que las operaciones de powerback se llevan a cabo con un personal de asistencia que como mínimo comprenda un marshaller y dos operarios de punta de ala; el marshaller será el responsable de la seguridad de la operación.

- En el caso de que no se utilice, como mínimo, un marshaller y dos operarios en las puntas de ala, las condiciones particulares en que se puede producir esta operación y el número de operarios que son necesarios para su desarrollo serán justificados adecuadamente según se indica en el Anexo I.

5.3.3.6.3 El agente debería asegurar para las operaciones de powerback de aeronaves el uso de auriculares inalámbricos como método primario de comunicación entre el marshaller y la cabina.

- El uso de señales manuales puede servir como un medio secundario de comunicación. En caso de utilizar las señales manuales como medio primario de comunicación se justificará adecuadamente según se indica en el Anexo I

5.3.3.6.4 Si el operador aéreo y gestor aeroportuario aprueban las operaciones de powerback al agente, el agente debe asegurar que las operaciones de powerback no se llevarán a cabo cuando:

- i) El puesto de estacionamiento no está aprobado específicamente para ese tipo de operación.
 - ii) El área donde se va a desarrollar la maniobra no está suficientemente iluminada.
 - iii) La visibilidad es reducida debido a las condiciones meteorológicas.
 - iv) Hay acumulación de hielo, nieve o barro en la superficie.
 - v) No se ha confirmado verbalmente entre el marshaller y la cabina que se va a realizar la operación.
 - vi) El personal de asistencia en tierra involucrado en la operación no está correctamente protegido.
- El marshaller debe utilizar gafas de protección además del resto del equipamiento habitual.

5.3.3.6.5 Si el operador aéreo y gestor aeroportuario aprueban las operaciones de powerback al agente, este debe seguir los procedimientos del operador aéreo y el gestor aeroportuario para el powerback de la aeronave y como mínimo asegurar que el marshaller:

- i) Acaba el movimiento de retroceso de la aeronave con una señal “come straight ahead”

- ii) Proporciona la señal de “stop” solamente después de que la aeronave se mueve hacia adelante.
- El movimiento final hacia delante de la aeronave evita un balanceo del fuselaje (tipping) debido a la fuerza de frenado.

5.4 ASISTENCIA DE CARGO Y CORREO

Introducción

Esta sección aplica a las bases del agente donde se realicen operaciones de cargo y correo. Está dirigida a las funciones de:

- Aceptación de la carga y correo.
- Manipulación de la carga y correo.

5.4.1 ACEPTACIÓN Y ASISTENCIA DE CARGO Y CORREO

5.4.1.1 **GENERAL**

Introducción

Este apartado aplica en el caso de que el agente transporte cargo y correo, y deberá ser tenido en cuenta para la redacción de los manuales y la implementación en las bases.

Reglamento y referencias normativas

- CGM 1.1.5 establecida en **[DR-3]**
- Orden FOM/456/2014, Reglamento Nacional sobre el transporte sin riesgos de Mercancías Peligrosas por vía aérea y las Instrucciones técnicas para el transporte sin riesgos de Mercancías Peligrosas por vía aérea establecida en **[DR-13]**

Material AESA

5.4.1.1.1 El agente *debería* asegurarse de que se disponen de las áreas adecuadas para el almacenamiento de mercancías especiales.

5.4.1.2 **MERCANCÍAS PELIGROSAS**

Introducción

Este apartado aplica en el caso de que el agente transporte cargo y correo en concreto mercancías peligrosas, y deberá ser tenido en cuenta para la redacción de los manuales y la implementación en las bases.

Reglamento y referencias normativas

- CGM 1.2.1 y 1.2.9 establecida en **[DR-3]**
- Orden FOM/456/2014, Reglamento Nacional sobre el transporte sin riesgos de Mercancías Peligrosas por vía aérea y las Instrucciones técnicas para el transporte sin riesgos de Mercancías Peligrosas por vía aérea establecida en **[DR-13]**

Material AESA

5.4.1.2.1 En caso de que el agente realice la aceptación de las mercancías peligrosas para el transporte de aéreo, debe tener procedimientos de acuerdo con los del operador aéreo y la normativa de aplicación, para:

- i) Incluir el uso de un checklist de aceptación de mercancías peligrosas, para verificar que los envíos de mercancías peligrosas son aceptados de acuerdo a todos los requisitos aplicables en el transporte por vía aérea. El chequeo debe asegurar que:
 - a. La cantidad de mercancías peligrosas por bulto está dentro de los límites aplicables.
 - b. El etiquetado de los bultos, embalajes, contenedores de carga o unit load devices (ULDs) es visible y de conformidad con la declaración de mercancías peligrosas del expedidor que la acompaña.
 - c. Las especificaciones del etiquetado indican el grupo de embalaje apropiado para la mercancía peligrosa contenida dentro del bulto.
 - d. Adecuada identificación, código UN, código ID, etiquetas de riesgos y manejo son visibles sobre el bulto y a través de su embalaje, o son reproducidos sobre el embalaje.
 - e. Etiquetado y marcado de los bultos, embalajes, contenedores de carga y ULDs está de acuerdo con los requisitos para materiales radiactivos y no radiactivos.
 - f. La capa externa del embalaje del bulto es del tipo manifestado en la declaración del expedidor de mercancías peligrosas y está permitido por las instrucciones aplicables en embalaje.
 - g. Bultos y embalajes no contienen diferentes mercancías peligrosas que requieren segregación.
 - h. Bultos, embalajes, contenedores de carga o ULDs no tienen derrames y no existe evidencia de que su integridad haya sido comprometida.
 - i. Los embalajes no contienen bultos con la etiqueta “*Cargo Aircraft Only*” a no ser que estén de acuerdo a una excepción específica.
- ii) Asegurar que la documentación asociada con la aceptación y manipulación de mercancías peligrosas es conservada durante un mínimo de 3 meses después del vuelo en el cual fueron transportadas.
- iii) Asegurar que se utiliza el inglés, además del idioma requerido por el estado de origen, en las señales y los documentos de transporte utilizados en el envío de mercancías peligrosas.
- iv) Asegurar que los ULDs que contienen mercancías peligrosas tienen una etiqueta que informa sobre el código con la clase o división de la mercancía peligrosa contenida; y si el ULD contiene bultos con el etiquetado “*Cargo Aircraft Only*”, la etiqueta indicará que solo puede ser cargado en una aeronave de carga.

5.4.1.2.2 El agente debe disponer de procedimientos para garantizar que las mercancías peligrosas son separadas de otra carga o materiales incompatibles de acuerdo a las restricciones de categorías establecidas por la normativa de aplicación y los operadores aéreos.

- Esta separación se refiere a la separación tanto dentro del avión como en las unidades de carga. Se recomienda que las mismas medidas sean tomadas tanto para el almacenamiento como para el transporte de las mercancías peligrosas hasta el avión.

6. DEFINICIONES Y ACRONIMOS

Las siguientes definiciones son de aplicación al contenido de la presente ITE:

ACRÓNIMO	DESCRIPCIÓN
AAT	Agente de Asistencia en Tierra
AD	Aeródromo
AESA	Agencia Estatal de Seguridad Aérea
AGM	Aircraft Ground Movement (Movimiento en tierra de la aeronave)
CE	Comisión Europea
CGM	Cargo and Mail Handling (Asistencia de carga y correo)
EASA	European Aviation Safety Agency (Agencia Europea de Seguridad Aérea)
EPI	Equipo de protección individual
ERA	Equipment Restraint Area (Área restringida de equipos)
FOD	Foreign Object Debris
GA	Gestor Aeroportuario
GSE	Ground Support Equipment (Equipo de asistencia en tierra)
GUI	Guía
HLD	Handling and Loading (Asistencia y carga de la aeronave)
IATA	Asociación Internacional de Transporte Aéreo
ISAGO	IATA Safety Audit for Ground Operations
IT	Instrucción Técnica
ITE	Instrucción Técnica Específica
MAC	Medio alternativo de cumplimiento
NSP	Normativa de Seguridad en Plataforma
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
ORM-H	Organization and Management –Headquarters (Organización y gestión de servicios centrales)
ORM-HS	Organization and Management-Headquarters and Station (Organización y gestión de servicios centrales y bases)
ORM-S	Organization and Management –Station (Organización y gestión de bases)
PMR	Pasajero con Movilidad Reducida
RD	Real Decreto
RSO	Responsable de Seguridad Operacional
SGS	Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional
UE	Unión Europea
ULD	Unit Load Device

DEFINICIONES	
Agente de asistencia en tierra	Toda persona física o jurídica que preste a terceros una o varias categorías de servicios de asistencia en tierra de las recogidas en el Anexo del [DR-1] .
Área de maniobras	Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas.
Área de movimiento	Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y las plataformas.
Asistencia en tierra	Aquellos servicios prestados a un usuario en un aeropuerto tal como se describen en el Anexo del [DR-1] .
Autoasistencia en tierra	Situación en la que un usuario se presta directamente, a sí mismo, una o varias categorías de servicios de asistencia, sin celebrar con un tercero ningún contrato, cualquiera que sea su denominación, cuyo objetivo sea la prestación de dichos servicios.
Base	Cada una de las bases operativas/aeropuertos en los que presta servicios de asistencia en tierra un agente de asistencia en tierra.
FOD	Cualquier objeto depositado en el área de movimiento del aeropuerto que puede causar daños.
Gestor aeroportuario	Persona física o jurídica designada por el titular del aeropuerto y que cumple los requisitos para el ejercicio de las obligaciones que determina el artículo 40 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.
Operador Aéreo	Aquel que dispone de un Certificado de Operador Aéreo (AOC) emitido por la Autoridad. ³
Personal de rampa	Aquel que realiza los servicios descritos en el artículo 2, apartado c, del [DR-1]
Procedimiento	Conjunto de instrucciones escritas utilizadas por el personal para garantizar el cumplimiento de sus responsabilidades en la provisión de un servicio.
Proveedor externo	Entidad subcontratada por el agente de asistencia en tierra cuyas actividades se llevan a cabo en el lado aire, o pueden afectar a la seguridad operacional del aeropuerto.
Responsable de seguridad operacional	Es la persona que, en dependencia directa del responsable del AAT, mantiene y controla su SGS
Seguridad Operacional	Estado en el que los riesgos de seguridad operacional asociados a las actividades de aviación se reducen y controlan a un nivel aceptable.
Servicios centrales	Sede del agente de asistencia en tierra.

³ Cuando en la presente instrucción se designe al operador aéreo, éste se referirá a la compañía aérea que contrata los servicios de asistencia en tierra.

7. ANEXO I. MEDIO ALTERNATIVO DE CUMPLIMIENTO

Este anexo tiene por objeto describir el procedimiento a seguir cuando los interesados (en este contexto AAT y GA) a los cuales les aplican las Instrucciones técnicas (ITE) y/o Guías (GUI) de AESA correspondientes, establezcan algún otro modo posible (o medio alternativo de cumplimiento referido en la presente anexo como MAC) a alguno de los modos o puntos desarrollados en dichas ITE y/o GUI. En tal caso, los AAT deberán demostrar que su alternativa tiene y mantiene un nivel de seguridad homólogo al del modo de la ITE y/o GUI.

Cabe señalar que este procedimiento se ha dirimido para casos puntuales y excepcionales en los que sean necesarios estos otros modos posibles, pero no para casos generalizados.

A continuación se detallan las actuaciones de los distintos implicados para llevar a cabo este procedimiento.

7.1 PASO 0: IDENTIFICACIÓN Y PRE-ANÁLISIS DE LA NORMATIVA DE APLICACIÓN POR PARTE DEL AAT

El AAT deberá realizar una identificación del punto de la ITE y/o GUI para el que se propone algún medio alternativo de cumplimiento (MAC) que difiere del modo o punto establecido en la ITE y/o GUI.

Tras ello, el AAT deberá realizar un pre-análisis para determinar si, como consecuencia de este MAC, se incumple alguna de las normas y/o disposiciones de aplicación en el aeropuerto en el que se desee implantar, tales como las que se enumeran a continuación, siendo una lista no exhaustiva (de ahora en adelante normativa de aplicación):

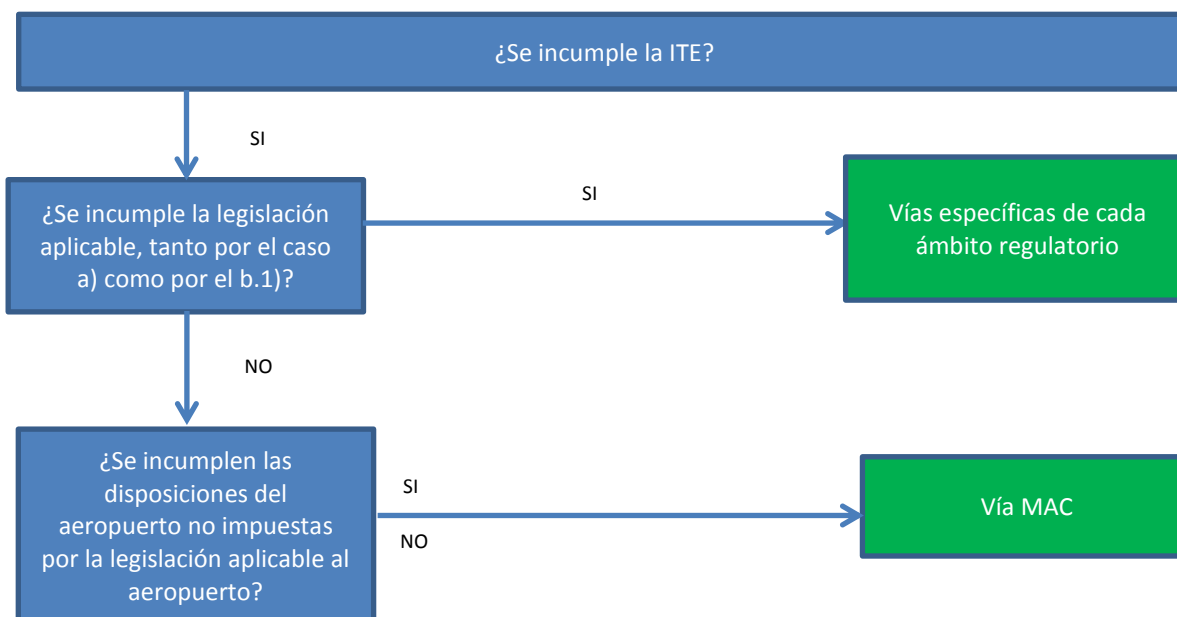
- a) Legislación aplicable: RD 862/2009, Reg. UE 216/2008, Reg. UE 139/2014; Reg. UE 965/2012, Reglamento de Ejecución (UE) 923/2012, material asociado estas regulaciones, etc.
- b) Disposiciones del aeropuerto: procedimientos del manual de aeropuerto, procedimientos locales, normas, regulaciones o restricciones en el aeropuerto (derivadas, por ejemplo de estudios de seguridad o análisis de riesgos), etc. Estas disposiciones pueden ser de dos tipos:
 - b.1 Disposiciones del aeropuerto impuestas por la legislación aplicable. Serían aquellas disposiciones establecidas por el aeropuerto para dar cumplimiento a la legislación que le aplica. Un incumplimiento a este tipo de disposición se consideraría un incumplimiento del tipo a), esto es, a la legislación aplicable.
 - b.2 Disposiciones del aeropuerto no impuestas por la legislación aplicable.

De este análisis se pueden dar dos situaciones (ver flujo):

- 1) No es posible la tramitación del MAC: Se incumple la ITE y la legislación aplicable, tanto por el caso a) como por el b.1) anteriormente indicados.

Esta situación no podrá ser tramitada por medio de un MAC, sino que quedaría supeditada a las vías específicas que cada ámbito regulatorio haya establecido.

- 2) Sí es posible tramitación MAC: Se incumple la ITE pero no se incumple la legislación aplicable, pudiendo o no cumplirse las disposiciones del aeropuerto no impuestas por la legislación aplicable.



Para los casos en los que sí sea posible tramitar un MAC, deberán seguirse los siguientes pasos.

7.2 PASO 1: JUSTIFICACIÓN DEL MAC POR PARTE DEL AAT

El AAT deberá justificar adecuadamente la razón por la que se establece otro modo al de la ITE y/o GUI indicando aquellos impedimentos (materiales, técnicos, operativos, etc.) que hagan no viable el punto o modo de la ITE/GUI.

7.3 PASO 2: GESTIÓN DE RIESGOS POR PARTE DEL AAT Y COORDINACIÓN CON EL GA

El AAT deberá realizar una gestión de riesgos según su procedimiento de gestión de riesgos del sistema de gestión de la seguridad operacional (SGS), o en caso de no disponer de SGS por el sistema/programa equivalente.

Esta gestión de riesgos deberá tratar y analizar el MAC propuesto (procedimiento, medio, etc.), asegurando que este MAC tiene y mantiene un nivel de seguridad homólogo al del modo de la ITE y/o GUI.

El AAT deberá informar y coordinarse con el GA para que éste (preferiblemente el responsable de seguridad operacional del aeropuerto) conozca la situación y asista y/o participe en la sesión de

trabajo que se documente durante la gestión de riesgos, al objeto de garantizar que no existen factores de riesgo adicionales a los planteados en la gestión del agente, así como para corroborar el pre-análisis del AAT en tanto y cuanto al cumplimiento o no de la normativa de aplicación.

En este sentido, si el GA detectase incumplimientos a la normativa de aplicación tanto por el caso a) como por el b.1), el GA deberá decidir si es procedente/viable este incumplimiento en el aeropuerto, quedando supeditado a vías específicas que cada ámbito regulatorio haya establecido, o por el contrario no es procedente/viable, y por tanto el MAC no es aceptable y el AAT debe desistir del mismo.

Esta gestión de riesgos se deberá llevar a cabo desde el punto de vista de la afección a la seguridad aérea, aunque teniendo en cuenta adicionalmente su afección a la seguridad laboral (riesgos PRL) tal y como se indica en la *Instrucción técnica específica de la gestión de seguridad operacional para la asistencia en tierra*.

En caso de que de esta gestión de riesgos se derivase que el MAC no alcanza el nivel de seguridad operacional necesario directamente, o el GA o el propio AAT haya identificado factores de riesgo que no puedan controlarse o mitigarse adecuadamente, y por tanto no se alcance dicho nivel, el MAC no será aceptable y el AAT deberá desistir del mismo.

De la gestión de riesgos llevada a cabo del MAC, se pueden desprender medidas mitigadoras de seguridad. En gran parte de los casos, estas medidas implicarán modificaciones del MAC propuesto. El AAT deberá cambiar el MAC como corresponda generar el MAC definitivo, y enviar al GA tanto dicho MAC como la gestión de riesgos definitivos.

7.4 PASO 3: NOTIFICACIÓN DEL GA

El GA deberá notificar al AAT su aceptación y, en su caso, motivar la denegación del MAC desde el punto de vista de la seguridad operacional del aeropuerto en función de si de la gestión se deriva no afección/sí afección respectivamente, de modo que, la aceptación/denegación por parte del gestor, implicará que el medio alternativo MAC es o no acorde a los requisitos de seguridad establecidos en el aeropuerto (responsabilidad del GA) e introduce o no riesgos no deseables en la actividad aeronáutica del mismo.

Si el GA notifica al AAT su denegación el AAT debe desistir del MAC.

7.5 PASO 4: TRANSITORIO E IMPLANTACIÓN

Cuando el AAT disponga de la aceptación del MAC definitivo por parte del GA, deberá establecer un período transitorio para garantizar que las medidas mitigadoras, las acciones formativas, etc., necesarias estén implantadas antes de la puesta en marcha de ese MAC, tras lo cual podrá activar, coordinándolo con el GA, dicho MAC.

7.6 ACTUACIONES DE LA AUTORIDAD COMPETENTE

Los MAC definitivos y la gestión de riesgos asociadas y otros aspectos derivados de la tramitación del MAC, tanto del AAT como del GA, podrán ser inspeccionados por AESA a través de los programas de vigilancia continuada a los AAT y al GA, siendo, en su caso, requeridos en estas inspecciones. AESA se reserva la potestad de requerir las adecuaciones o correcciones necesarias que entienda pertinentes sobre estos MAC dentro de estos procesos de inspección.

Cuando AESA inspeccione el MAC definitivo y, en su caso, requiera las adecuaciones o correcciones necesarias al MAC, transitoriamente se podrá seguir funcionando con ese MAC, hasta que, tan pronto como sea posible, éste se subsane e implante conforme a los requisitos establecidos por AESA.