

REGLAMENTO EUROPEO DE ASISTENCIA EN TIERRA



Presentado por

Margit Miller

Responsable
Operaciones
Tierra

AlbaStar.es

GH Roadmap (hoja de ruta)



Salidas



Hora

Destino

1:00

MANAGEMENT SYSTEM

Elevators Down to
Ticketing and
Baggage Claim

Elevators Down to
Ticketing and
Baggage Claim



⇒ DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA:



- ⇒ Implantación de SMS no requerida por EASA
- ⇒ Estados con legislación propia
- ⇒ Falta de coordinación entre los SMS del operador de aeródromo, operador de aeronaves y GHSP

SMS INMADUROS O INEFICACES



➔ Qué es un SMS:



POR DONDE EMPEZAMOS



➤ OBJETIVOS A ALCANZAR:

➤ Establecer un marco regulatorio para la implantación de sistemas de gestión que:

- Reduzca el nº de incidentes y accidentes causados por las actividades GH y aumente el nivel general de seguridad
- Sea compatible con otros sistemas regulados por EASA
- **Fomente un intercambio efectivo de información relevante para la seguridad entre las partes involucradas**
- Optimice los procesos de supervisión
- Sea un sistema escalable



ACCIONES PROPUESTAS

#	DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN	REG OBLIG & RECOM	PROM SAFETY	ESTÁND INDUS	DOC OACI
ACCIONES SOBRE EL SISTEMA DE GESTIÓN					
1.	Desarrollar un marco para los sistemas de gestión integrados de los proveedores de servicio de asistencia en tierra.	X	X	X	X
2.	Marco para la externalización de servicios de asistencia en tierra (con distribución de responsabilidades).	X	X		
3.	Desarrollar una interfaz entre organizaciones involucradas en actividades de asistencia en tierra.	X	X	X	X
4.	Establecer una taxonomía común con los Sistemas de Gestión de otras regulaciones de la UE.	X	X	X	
5.	Identificar el material guía que existe acerca de los sistema de gestión, interfaces y gestión de la externalización de servicios de asistencia en tierra por parte de los agentes y de los operadores de aeronaves a terceros.		X	X	X
6.	Proponer formas de determinar y evaluar la complejidad de operación de los proveedores de servicio de asistencia en tierra.	X	X	X	
7.	Desarrollar una guía sobre cómo el sistema de gestión de un proveedor de servicio de asistencia en tierra debe integrarse dentro del sistema de gestión del titular del AOC en los casos de autoasistencia.		X	X	X
8.	Desarrollar orientación sobre la implementación de los sistemas de gestión en organizaciones sin experiencia.		X	X	X
9.	Permitir el intercambio de datos e información relevante para la seguridad operacional entre las organizaciones implicadas.	X	X	X	

Salidas



Hora

Destino

1:00

MANAGEMENT SYSTEM

2:00

OPERATIONAL STANDARDS

Destination	Time	Status	Destination	Time	Status	Destination	Time	Status	Destination	Time	Status
Los Angeles	1:00pm	On Time	Los Angeles	1:00pm	On Time	Los Angeles	1:00pm	On Time	Los Angeles	1:00pm	On Time
Los Angeles	1:15pm	On Time	Los Angeles	1:15pm	On Time	Los Angeles	1:15pm	On Time	Los Angeles	1:15pm	On Time
Los Angeles	1:30pm	On Time	Los Angeles	1:30pm	On Time	Los Angeles	1:30pm	On Time	Los Angeles	1:30pm	On Time
Los Angeles	1:45pm	On Time	Los Angeles	1:45pm	On Time	Los Angeles	1:45pm	On Time	Los Angeles	1:45pm	On Time
Los Angeles	2:00pm	On Time	Los Angeles	2:00pm	On Time	Los Angeles	2:00pm	On Time	Los Angeles	2:00pm	On Time
Los Angeles	2:15pm	On Time	Los Angeles	2:15pm	On Time	Los Angeles	2:15pm	On Time	Los Angeles	2:15pm	On Time
Los Angeles	2:30pm	On Time	Los Angeles	2:30pm	On Time	Los Angeles	2:30pm	On Time	Los Angeles	2:30pm	On Time
Los Angeles	2:45pm	On Time	Los Angeles	2:45pm	On Time	Los Angeles	2:45pm	On Time	Los Angeles	2:45pm	On Time
Los Angeles	3:00pm	On Time	Los Angeles	3:00pm	On Time	Los Angeles	3:00pm	On Time	Los Angeles	3:00pm	On Time

1E

Elevators Down to Ticketing and Baggage Claim

Elevators Down to Ticketing and Baggage Claim



⇒ DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA:

- ⇒ Obligación de cumplir con los requisitos operativos del operador aéreo y del operador del aeródromo.
- ⇒ Necesidad de establecer un equilibrio entre la seguridad y la presión comercial (ahorro de costos y tiempos de respuesta más cortos)

Procedimientos operativos no armonizados

➤ OBJETIVOS A ALCANZAR:

➤ Armonización de los procedimientos operativos de manera que:

- Definan responsabilidades claras de todos los actores involucrados en las actividades de GH
- Se garantice la cooperación y coordinación entre las diferentes partes interesadas
- Se reduzcan costes
- Se facilite la movilidad del personal
- Se reconozcan y promuevan las prácticas actuales de la industria internacionalmente aceptadas.



ACCIONES PROPUESTAS

#	DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN	REG OBLIG & RECOM	PROM SAFETY	ESTÁND INDUS	DOC OACI
ACCIONES SOBRE LAS NORMAS OPERACIONALES					
10.	Identificar las normas operacionales mínimas, basadas en el rendimiento y tecnológicamente neutras, que puedan ser aplicadas por los proveedores de servicio de asistencia en tierra en todas las bases y ubicaciones para permitir mejoras significativas tanto en el rendimiento como en la seguridad operacional. Diseñar un marco regulador para la coordinación eficiente entre operadores aéreos, operadores de aeródromos y proveedores de servicio de asistencia en tierra con el fin de promover el desarrollo, implementación y aplicación de dichas normas operacionales.	X		X	
11.	Identificar formas de reconocer y promover prácticas de la industria aceptadas internacionalmente.	X	X	X	
12.	Asegurar que las normas operacionales se comunican al personal implicado mediante formación, promoción de la seguridad operacional, etc.		X		
13.	Definir dónde comienzan y terminan las responsabilidades de los implicados, con el fin de identificar solapamientos y describir mecanismos para abordar posturas divergentes e indicadores de desempeño contradictorios entre todas las partes involucradas en la asistencia en tierra.	X	X		
14.	Capacitar a los proveedores de servicio de asistencia en tierra para controlar determinados riesgos operativos como parte de su sistema de gestión. Esto significa permitir que el agente aplique procedimientos de seguridad operacional más estrictos que el operador de la aeronave si es necesario desde el punto de vista de su procedimiento de gestión de riesgos.	X		X	
15.	Proponer formas de dar acceso a todas las partes implicadas a la información relevante de seguridad operacional que sea específica del modelo de la aeronave.	X	X		

Salidas



Hora

Destino

1:00

MANAGEMENT SYSTEM

2:00

OPERATIONAL STANDARDS

3:00

TRAINING

Elevators Down to
Ticketing and
Baggage Claim

Elevators Down to
Ticketing and
Baggage Claim



⇒ DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA:

⇒ Alta rotación del personal

⇒ GHSP debe cumplir con los procedimientos contenidos en el Manual de Aeródromo y en el Manual del operador aéreo:



Diferentes requisitos operativos para las mismas tareas
Formación repetitiva



⇒ OBJETIVOS A ALCANZAR:

- ⇒ Establecer un listado de elementos de formación comunes (por ejemplo, tipos de formación, contenido y metodología) que permitirán el reconocimiento de los títulos y la acreditación de la formación
- ⇒ Proponer un marco de formación basado en competencias



➔ OBJETIVOS A ALCANZAR:



- ➔ Medios de cumplimiento aceptables (*AMC – Acceptable means of Compliance*)
- ➔ Material de orientación (*GM – Guidance Material*)

Disminuir la distancia entre la teoría y la práctica



ACCIONES PROPUESTAS

#	DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN	REG OBLIG & RECOM	PROM SAFETY	ESTÁND INDUS	DOC OACI
ACCIONES SOBRE LA FORMACIÓN DEL PERSONAL					
16.	Establecer un marco regulador de alto nivel que recoja normas de formación comunes europeas en el ámbito de la asistencia en tierra.	X		X	X
17.	Trazar un mapa de los requisitos de formación existentes en los Estados Miembros.	X		X	
18.	Identificar las funciones clave involucradas en las actividades de asistencia en tierra.	X		X	X
19.	Establecer requisitos para la impartición de la formación (tipos, contenido y metodología).	X		X	X
20.	Establecer requisitos para la gestión de la formación.	X		X	X
21.	Identificar los mejores métodos para evitar la formación redundante impartida por los operadores de aeronaves al personal de los proveedores de servicio de asistencia en tierra.	X	X	X	
22.	Incluir la figura de oficial de operaciones de vuelo entre los perfiles de los agentes de asistencia en tierra.	X	X		X
23.	Garantizar el reconocimiento y la acreditación de los módulos de formación completados.	X	X	X	
24.	Proponer programas de formación basados en competencias y centrados en los resultados, incluidas las competencias para los formadores.		X	X	X
25.	Proponer métodos para mantener las competencias.		X	X	X



Salidas



Hora

Destino

1:00

MANAGEMENT SYSTEM

2:00

OPERATIONAL STANDARDS

3:00

TRAINING

4:00

EQUIPMENT

Elevators Down to
Ticketing and
Baggage Claim

Elevators Down to
Ticketing and
Baggage Claim






➤ DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA:

➤ Ausencia de estándares comunes:

- mantenimiento deficiente del equipo
- uso de un equipo que no es apto para ese propósito
- uso de un equipo fuera del alcance de las tareas para las que está diseñado
- incumplimiento de las instrucciones de uso para el GSE





OBJETIVOS A ALCANZAR:

-  Mejorar la seguridad de las operaciones de GH al reducir la cantidad de daños a las aeronaves causados por un mantenimiento deficiente de GSE
-  Reducir el coste de adquisición/arrendamiento de los GSE extendiendo su vida útil a través del mantenimiento y promoviendo el uso de GSE de acuerdo con las instrucciones
-  Crear un marco de igualdad para los GHSP en lo que respecta al mantenimiento de GSE



OBJETIVOS A ALCANZAR:

-  Pooling (combinación/reutilización) de los equipos de asistencia en tierra, (modelo LTN) para compartir los medios controlados por un único gestor y así optimizar espacio, recursos y costes
-  Correcta utilización de los equipos de tierra por los operarios junto al avión, (prueba de frenado, ángulos de aproximación, posicionamiento, etc)



ACCIONES PROPUESTAS

#	DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN	REG OBLIG & RECOM	PROM SAFETY	ESTÁND INDUS	DOC OACI
ACCIONES SOBRE LOS EQUIPOS DE ASISTENCIA EN TIERRA (GSE)					
26.	Requerir programas de mantenimiento de los GSE.	X		X	
27.	Se recomienda utilizar las instrucciones de los fabricantes y los estándares de la industria para garantizar que los GSE sean adecuados para sus propósitos y se usen dentro del alcance de las tareas para las que están diseñados.		X	X	
28.	Asegurar que el personal responsable del mantenimiento de los GSE esté capacitado y sea competente para ejecutar sus tareas.	X	X	X	
29.	Apoyar el desarrollo de estándares de la industria que fomenten la innovación y sean respetuosos con el medio ambiente, promoviendo reglas tecnológicamente neutras.		X	X	
30.	Permitir la implementación de programas de eficiencia de costos y espacio, tales como inventarios comunes de equipos en los aeródromos.	X	X	X	



Salidas



Hora

Destino

Hora	Destino
1:00	MANAGEMENT SYSTEM
2:00	OPERATIONAL STANDARDS
3:00	TRAINING
4:00	EQUIPMENT
5:00	OVERSIGHT

Elevators Down to
Ticketing and
Baggage Claim

Elevators Down to
Ticketing and
Baggage Claim



⇒ DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA:

⇒ No existe un marco común europeo






⇒ No hay supervisión directa de los GHSP en la mayoría de los Estados Miembros

⇒ La información proviene de la evaluación del cumplimiento del operador aéreo según los requisitos de Air Ops



OBJETIVOS A ALCANZAR:

Establecer un sistema de supervisión que:

-  Esté basado en un sistema de declaración responsable
-  Reduzca el número de auditorías
-  Establezca un mecanismo de cooperación y coordinación entre las autoridades
-  Considere los estándares de la industria
-  Incluya mecanismos para el intercambio de información resultante de las actividades de supervisión de todos los demás dominios de aviación relacionados



ACCIONES PROPUESTAS

#	DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN	REG OBLIG & RECOM	PROM SAFETY	ESTÁND INDUS	DOC OACI
ACCIONES SOBRE LA SUPERVISIÓN					
31.	Ampliar el alcance de los requisitos de la autoridad para incluir requisitos específicos de supervisión de los proveedores de servicios de asistencia en tierra que estén basados en un sistema de declaración responsable de los agentes.	X			
32.	Definir elementos de gestión del cambio para la autoridad competente.		X	X	X
33.	Establecer un marco claro de cooperación en la supervisión que permita un intercambio de información recíproco, eficiente y sistemático sobre los hallazgos obtenidos y las inspecciones / auditorías realizadas y aborde la supervisión y el intercambio de tareas de supervisión para los casos de proveedores de servicio de asistencia en tierra multinacionales.	X	X		
34.	Explorar la posibilidad de establecer un sistema de declaración responsable común y armonizado.	X	X	X	
35.	Tener en cuenta los estándares de la industria al definir el programa de supervisión.	X		X	
36.	Desarrollar un marco común de competencias y cualificaciones básicas y de alto nivel para los inspectores de proveedores de servicios de asistencia en tierra.	X			X
37.	Dentro de la autoridad competente, garantizar la coordinación entre las diferentes actividades de supervisión para intercambiar información sobre las auditorías realizadas por los operadores aéreos y los aeródromos a los proveedores de servicio de asistencia en tierra.	X	X		
38.	Incluir supervisión de la formación.	X			

Salidas



Hora

Destino

Hora	Destino
1:00	MANAGEMENT SYSTEM
2:00	OPERATIONAL STANDARDS
3:00	TRAINING
4:00	EQUIPMENT
5:00	OVERSIGHT
6:00	STAFF TURNOVER

Elevators Down to
Ticketing and
Baggage Claim

Elevators Down to
Ticketing and
Baggage Claim



⇒ DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA:

- ⇒ Actividad estacional que no permite ofrecer contratos de larga duración
- ⇒ Turnicidad y horarios poco atractivos
- ⇒ Falta de oportunidades profesionales claras y definidas

DIFICULTAD PARA ATRAER Y RETENER PERSONAL BIEN FORMADO Y CUALIFICADO



➤ OBJETIVOS A ALCANZAR:

- Crear conciencia sobre los GHSP como pieza esencial dentro del sistema, con el fin de aumentar el prestigio del sector
- Establecer requisitos de formación que apunten a mejorar y promover una carrera profesional



ACCIONES PROPUESTAS

#	DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN	REG OBLIG & RECOM	PROM SAFETY	ESTÁND INDUS	DOC OACI
ACCIONES SOBRE LA ROTACIÓN DEL PERSONAL					
39.	Desarrollar sistemas de cuadrantes de turnos que permitan una planificación más precisa. Se debe incentivar a los proveedores de servicios de asistencia en tierra a evaluar sus riesgos operacionales derivados de la necesidad de nuevos empleados, los posibles excesos en la carga de trabajo, la distribución desigual del trabajo y la presión laboral.		X		
40.	Se debe incentivar a los proveedores de servicios de asistencia en tierra a evaluar el impacto que suponen los GSE obsoletos, que hacen que, en ocasiones, el trabajo en la rampa sea más exigente físicamente de lo necesario.		X		
41.	Coordinar una estrategia de comunicación de alto nivel para mejorar la percepción sobre el sector de la asistencia en tierra como un elemento crucial de la cadena de seguridad operacional de la aviación.		X		
42.	Crear un sistema de reconocimiento de la formación en todo el sector a través de metodologías y normativas comunes que se basen en los estándares de la industria y en las buenas prácticas existentes.	X		X	





www.seguridadaerea.gob.es