



2025/20

7.3.2025

REGLAMENTO DELEGADO (UE) 2025/20 DE LA COMISIÓN

de 19 de diciembre de 2024

por el que se completa el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo estableciendo requisitos para la prestación segura de servicios de asistencia en tierra y para las organizaciones que los prestan

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 y (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo ⁽¹⁾, y en particular su artículo 39, apartado 1, letras d) y e),

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (UE) 2018/1139 establece los requisitos esenciales para la prestación segura de servicios de asistencia en tierra y las organizaciones que los prestan en los aeródromos de la Unión incluidos en el ámbito de aplicación de dicho Reglamento. El artículo 37, apartado 2, exige a los prestadores de servicios de asistencia en tierra que declaren su capacidad para ejercer sus responsabilidades asociadas a la prestación segura de servicios de asistencia en tierra.
- (2) Para garantizar un enfoque del sistema global y una base de referencia por lo que respecta a la seguridad en todas las actividades relacionadas con la aviación, y en consonancia con el principio de subsidiariedad, deben establecerse normas detalladas para la prestación de servicios de asistencia en tierra, así como las atribuciones y responsabilidades de las organizaciones que los prestan.
- (3) De conformidad con el artículo 4 del Reglamento (UE) 2018/1139, dichas normas deben reflejar el estado actual de la técnica y las mejores prácticas en el ámbito de la asistencia en tierra, tener en cuenta las normas y métodos recomendados de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) aplicables y la experiencia mundial en las operaciones de asistencia en tierra, así como los avances científicos y técnicos en el ámbito de la asistencia en tierra, ser proporcionales al tamaño y la complejidad de las actividades de asistencia en tierra, y proporcionar la flexibilidad necesaria para adaptar su cumplimiento según proceda.
- (4) El Reglamento debe garantizar unas condiciones de competencia equitativas para la prestación de servicios de asistencia en tierra a todas las organizaciones que prestan dichos servicios, incluida la autoasistencia por parte de operadores de aeronaves, en los aeródromos incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/1139.
- (5) En el caso de los operadores de aeronaves que practican la autoasistencia, o de los operadores de aeródromos que prestan servicios de asistencia en tierra, que ya cuentan con estructuras de sistemas de gestión exigidas por otra normativa de la Unión en el sector de la aviación, los requisitos de asistencia en tierra deben ser fáciles de integrar a fin de crear las mínimas perturbaciones en el sistema establecido de las organizaciones y las autoridades nacionales competentes. Por consiguiente, el presente Reglamento debe armonizarse, en particular, con los Reglamentos (UE) n.º 965/2012 de la Comisión ⁽²⁾ y (UE) n.º 139/2014 de la Comisión ⁽³⁾ en la medida de lo posible, ya que el ámbito de la asistencia en tierra es una interfaz entre las operaciones aéreas y las operaciones de los aeródromos, por lo que los sistemas de gestión regulados por estos actos han de armonizarse y deben establecerse las referencias cruzadas necesarias.

⁽¹⁾ DO L 212 de 22.8.2018, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>.

⁽²⁾ Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 296 de 25.10.2012, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

⁽³⁾ Reglamento (UE) n.º 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) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y el Consejo (DO L 44 de 14.2.2014, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/139/oj>).

- (6) El presente Reglamento no abarca las actividades de asistencia en tierra que ya están reguladas por otros actos, como el despacho de vuelos, el control de la carga y la supervisión en tierra, que están cubiertos por el Reglamento (UE) n.º 965/2012, el servicio de apoyo para el estacionamiento de aeronaves, que está cubierto por el Reglamento (UE) n.º 139/2014, o la manipulación de aceite, que está cubierta por el Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión ⁽⁴⁾.
- (7) En consonancia con el principio de proporcionalidad, por lo que respecta a la autoasistencia de los operadores de aeronaves, el presente Reglamento solo debe aplicarse a las actividades de autoasistencia de los operadores de aeronaves que realicen operaciones de transporte aéreo comercial con aeronaves propulsadas complejas. Se considera que el Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión aborda suficientemente los riesgos para la seguridad de las actividades de autoasistencia realizadas por operadores que llevan a cabo operaciones que no son de transporte aéreo comercial, ya sea con aeronaves propulsadas complejas o con otras aeronaves propulsadas distintas de las complejas.
- (8) Las medidas previstas en el presente Reglamento deben mejorar y promover la seguridad de los servicios de asistencia en tierra y una cultura de la seguridad en las organizaciones que prestan dichos servicios. Por consiguiente, los requisitos establecidos en el presente Reglamento deben proporcionar las herramientas necesarias y una descripción del proceso para que las organizaciones apliquen un sistema de notificación de seguridad operacional, para ayudarlas a recoger y analizar los datos de seguridad obtenidos a partir de dichas notificaciones, y para establecer y fomentar una cultura de la seguridad con todos los empleados de las organizaciones.
- (9) Con el presente Reglamento, las organizaciones de asistencia en tierra deben asumir la plena responsabilidad de la prestación segura de servicios, sus operaciones y el control de los riesgos operativos de sus actividades, mientras que los operadores de aeronaves siguen asumiendo la responsabilidad de la seguridad de la aeronave y del vuelo, y los operadores de aeródromos siguen siendo responsables de la explotación segura de los aeródromos. Por consiguiente, las organizaciones de asistencia en tierra deben desarrollar y aplicar un sistema de gestión que cuente con procesos eficaces de gestión de la seguridad capaces de detectar y gestionar los riesgos para la seguridad, incluidos los derivados de las interfaces con los operadores de aeronaves y los operadores de aeródromos, mediante la aplicación de medidas de mitigación adecuadas y proporcionadas.
- (10) El sistema de gestión desarrollado y aplicado por las organizaciones de asistencia en tierra debe ser proporcionado y adaptable al tamaño y la complejidad de su organización y sus actividades, y debe cubrir la gestión de la seguridad, la gestión de los cambios, las notificaciones de seguridad, la formación del personal, los registros y la documentación, el mantenimiento de los equipos de apoyo en tierra utilizados, la determinación de interfaces relacionadas con la seguridad con otras partes interesadas que participen en las actividades de asistencia en tierra, los procedimientos operativos y el control del cumplimiento. Las organizaciones de asistencia en tierra deben esforzarse por desarrollar y fomentar una cultura de la seguridad en el seno de la organización, de modo que los empleados comprendan su importancia individual en la cadena de seguridad aérea y contribuyan activamente a mantener y mejorar el nivel de seguridad en sus tareas operativas cotidianas. El presente Reglamento contiene disposiciones para ayudar a las organizaciones a desarrollar y cultivar una cultura de la notificación saludable.
- (11) A fin de garantizar un enfoque común a la hora de abordar los riesgos para la seguridad derivados de las interfaces entre las operaciones de asistencia en tierra, de las aeronaves y de los aeródromos, y para promover una comprensión común de los peligros y riesgos, las organizaciones de asistencia en tierra, los operadores de aeronaves y los operadores de aeródromos deben disponer de la misma información y datos en materia de seguridad cuando sean pertinentes para ellos y cuando puedan afectar al rendimiento en materia de seguridad de cualquiera de las organizaciones. Para ello, dichas organizaciones deben poder compartir entre ellas la información pertinente en materia de seguridad, así como la información resultante de las notificaciones de sucesos o de las inspecciones y auditorías de supervisión.
- (12) Los servicios de asistencia en tierra, prestados a una aeronave en un aeródromo, son una interfaz en sí misma entre las operaciones de las aeronaves y de los aeródromos. Los riesgos para la seguridad derivados de esta situación deben reconocerse adecuadamente a través de un marco reglamentario para la interacción entre las organizaciones, a fin de permitirles determinar las interfaces operativas que afectan a la seguridad y aplicar medidas de mitigación adecuadas para minimizar los riesgos en las operaciones. Al mismo tiempo, las organizaciones de asistencia en tierra deben poder participar en conversaciones sobre la seguridad en pie de igualdad con las demás partes interesadas que participan en dichas interfaces operativas y poder aplicar sus propios procedimientos operativos si se basan en sus procesos de gestión de riesgos para la seguridad y si así se acuerda con el operador de aeronaves al que prestan servicios.

⁽⁴⁾ Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2014, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas (DO L 362 de 17.12.2014, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1321/oj>).

- (13) A fin de garantizar una transición fluida de las normativas nacionales vigentes de los Estados miembros al presente Reglamento, es necesario proporcionar a las organizaciones de asistencia en tierra que ya estén operativas en el momento en que el presente Reglamento comience a ser aplicable el tiempo suficiente y las condiciones mínimas para pasar de las normativas nacionales vigentes de los Estados miembros al presente Reglamento.
- (14) La formación del personal operativo de asistencia en tierra es una de las medidas más importantes para mitigar los riesgos de seguridad en las actividades de asistencia en tierra. Las organizaciones de asistencia en tierra deben garantizar que todo el personal operativo que participe en las actividades de asistencia en tierra sea competente para prestar dichos servicios. Siempre deben mantenerse las competencias del personal operativo. Por consiguiente, el presente Reglamento establece requisitos mínimos relativos al programa de formación y evaluación del personal pertinente para la seguridad, para garantizar que desarrolla y mantiene las competencias necesarias para desempeñar sus tareas de manera segura y eficaz.
- (15) A fin de apoyar la movilidad del personal entre las organizaciones de asistencia en tierra y reducir los costes de formación que supondría volver a formar a un nuevo empleado que ya haya obtenido las cualificaciones requeridas en el empleo anterior, el personal de asistencia en tierra debe poder aportar fácilmente pruebas de la formación que ya haya completado. Por tanto, la organización de asistencia en tierra debe facilitar al empleado una copia de los respectivos registros de formación, previa solicitud, que debe permitir la fácil evaluación y el reconocimiento mutuo de la formación entre las organizaciones sujetas al presente Reglamento.
- (16) La seguridad de los vuelos y la prestación segura de servicios de asistencia en tierra dependen en gran medida del uso de equipos de apoyo en tierra que sean funcionales y hayan tenido un mantenimiento adecuado. La funcionalidad de los equipos utilizados para la prestación de servicios de asistencia en tierra debe garantizarse mediante la aplicación de un programa de mantenimiento, incluido el mantenimiento preventivo, desarrollado y aplicado de conformidad con las instrucciones y manuales del fabricante de los equipos. Las normas también deben ser neutras desde el punto de vista tecnológico, a fin de permitir las innovaciones y una adopción rápida y fluida de las nuevas tecnologías, sin perder un enfoque respetuoso con el medio ambiente por lo que respecta a la elección de los equipos de apoyo en tierra. Al mismo tiempo, las normas deben ofrecer a las organizaciones la posibilidad de adoptar y aplicar prácticas y modelos de negocio que minimicen la congestión de los aeródromos y mejoren la seguridad y la eficiencia de sus operaciones, como la utilización conjunta de los equipos o el desarrollo de un modelo de seguridad basado en un enfoque colaborativo de múltiples organizaciones, cuando la especificidad del aeródromo permita la aplicación de dichos modelos de negocio.
- (17) El presente Reglamento debe garantizar un enfoque pragmático y equilibrado entre las normas prescriptivas y las normas basadas en el rendimiento. La flexibilidad en el enfoque de los requisitos relativos a los procedimientos operativos para los servicios de asistencia en tierra es fundamental para alcanzar los objetivos de seguridad. Por lo tanto, es indispensable que los requisitos relativos a los procedimientos operativos sigan basándose en el rendimiento y la aplicación voluntaria de las normas y buenas prácticas del sector, así como en procedimientos operativos bien establecidos por los operadores de aeronaves y las organizaciones de asistencia en tierra.
- (18) Los requisitos esenciales del punto 4.1, letra c), del anexo VII del Reglamento (UE) 2018/1139 exigen que las organizaciones presten servicios de asistencia en tierra de conformidad con las instrucciones y procedimientos operativos de los operadores de aeronaves. Los procedimientos operativos para el mismo servicio de asistencia en tierra y para el mismo tipo de aeronave pueden diferir significativamente entre los operadores de aeronaves, lo que aumenta el riesgo de error humano; esto podría causar daños en las aeronaves y poner en peligro la seguridad de los vuelos. Los requisitos esenciales del punto 4.2.3 del anexo VII del Reglamento (UE) 2018/1139 exigen que las organizaciones de asistencia en tierra desarrollen sus propios procedimientos operativos para la prestación de servicios de asistencia en tierra. El presente Reglamento permite a las organizaciones de asistencia en tierra aplicar sus propios procedimientos operativos si así se acuerda con el operador de aeronaves. Además, el presente Reglamento hace que las organizaciones de asistencia en tierra rindan cuentas y sean responsables formalmente de la seguridad de sus propios servicios mediante la aplicación de un sistema eficaz de gestión de la seguridad. Esto también debería ayudar a las organizaciones de asistencia en tierra a desarrollar, evaluar, debatir y acordar con los operadores de aeronaves procedimientos operativos comunes que sean seguros para ambas partes. Todos estos elementos, incluidos en varios requisitos, deberían mejorar el nivel de confianza existente entre los operadores de aeronaves y sus proveedores de servicios de asistencia en tierra y dar lugar a una armonización de los procedimientos operativos.

- (19) Además, el presente Reglamento debe garantizar que contempla elementos sólidos para que las organizaciones mejoren su análisis de las causas de los sucesos detectados a través de sus propios procesos de control del cumplimiento o a través de la supervisión de las autoridades nacionales competentes, y también para mejorar su cultura de la notificación de seguridad. Al mismo tiempo, el Reglamento debe proporcionar un marco para que las autoridades nacionales competentes faciliten una retroalimentación directa y coherente sobre los eventos de asistencia en tierra notificados directamente a las organizaciones de asistencia en tierra.
- (20) Es necesario proporcionar tiempo suficiente al sector de la asistencia en tierra y a las autoridades nacionales competentes para ejecutar el nuevo marco regulador tras la entrada en vigor del presente Reglamento, por lo que debe preverse un período transitorio de tres años para su aplicabilidad diferida y un período transitorio de seis años para la aplicabilidad diferida de los requisitos relativos a la gestión de la seguridad de la información.
- (21) Los requisitos establecidos en el presente Reglamento se basan en el Dictamen n.º 01/2024 ⁽⁵⁾, emitido por la Agencia de conformidad con el artículo 75, apartado 2, letras b) y c), y el artículo 76, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1139.
- (22) En cumplimiento del artículo 128, apartado 4, del Reglamento (UE) 2018/1139, la Comisión consultó a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre la mejora de la legislación ⁽⁶⁾.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Objeto

El presente Reglamento establece requisitos comunes para la prestación de servicios de asistencia en tierra y las organizaciones que los prestan en los aeródromos incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/1139.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento se aplicará a las organizaciones de asistencia en tierra que presten cualquiera de los servicios de asistencia en tierra especificados en el apartado 2 en uno o varios aeródromos incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/1139.
2. El presente Reglamento se aplicará a los siguientes servicios prestados a aviones:
 - a) la asistencia a los pasajeros, incluidos los pasajeros con movilidad reducida, que cubre los aspectos relativos a la seguridad de la aceptación de pasajeros y equipajes en el aeródromo, la seguridad de los pasajeros durante el embarque y desembarque mediante el uso de equipos de apoyo en tierra y durante el tránsito o la transferencia, y el transporte de pasajeros en tierra entre la terminal del aeródromo y la aeronave;
 - b) la asistencia de equipajes, incluida la identificación, clasificación, apilamiento, transferencia, llegada y recogida de equipajes;
 - c) las siguientes actividades de mantenimiento de aeronaves:
 - i) explotación de los equipos de apoyo en tierra (GSE) utilizados para los servicios de asistencia en tierra, incluida la carga y descarga de productos de restauración, y el desplazamiento de dichos equipos en la plataforma y alrededor de la aeronave;
 - ii) repostaje y descarga de combustible de las aeronaves, esto es, servicios de suministro de combustible a las aeronaves situadas en el aeródromo;
 - iii) mantenimiento de los aseos de las aeronaves;

⁽⁵⁾ <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/opinions/opinion-no-012024>.

⁽⁶⁾ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

- iv) abastecimiento de agua potable;
 - v) limpieza exterior de las aeronaves;
 - vi) deshielo y protección antihielo de las aeronaves;
- d) las siguientes actividades de preparación de aeronaves:
- i) actividades tras la llegada de las aeronaves, incluida la inmovilización de las aeronaves en tierra;
 - ii) carga y descarga de los equipajes, de la carga, del correo y los productos de restauración, y supervisión del proceso de carga;
 - iii) actividades en el momento de la salida de las aeronaves;
 - iv) remolque y retroceso de las aeronaves;
- e) las siguientes actividades de manipulación de la carga y el correo en un aeródromo:
- i) aceptación de la carga en nombre de los operadores de aeronaves;
 - ii) apilamiento y almacenamiento finales;
 - iii) pesaje final y etiquetado de los dispositivos unitarios de carga;
 - iv) controles finales previos al transporte aéreo;
 - v) transporte terrestre de la carga y el correo entre el punto de los controles finales y la aeronave.
3. El presente Reglamento no se aplicará a las siguientes actividades ni a las organizaciones que las lleven a cabo:
- a) servicio de apoyo para el estacionamiento de aeronaves;
 - b) tareas de despacho de vuelos realizadas por los despachadores de vuelo, tal como se definen en el Reglamento (UE) n.º 965/2012;
 - c) tareas de control de la carga relacionadas con la planificación de la carga, los cálculos de masa y centrado, los mensajes y comunicaciones de control de la carga y la expedición de documentos de control de la carga;
 - d) supervisión en tierra;
 - e) manipulación del aceite de la aeronave (incluidos el reabastecimiento y el mantenimiento) realizada por organizaciones de mantenimiento aprobadas con arreglo al Reglamento (UE) n.º 1321/2014, otras organizaciones que cumplan lo dispuesto en dicho Reglamento y otras organizaciones de mantenimiento que posean una aprobación expedida de conformidad con el capítulo 6 del anexo 8 de la OACI;
 - f) limpieza exterior de aeronaves realizada por organizaciones de mantenimiento aprobadas con arreglo al Reglamento (UE) n.º 1321/2014, otras organizaciones que cumplan lo dispuesto en dicho Reglamento y otras organizaciones de mantenimiento que posean una aprobación expedida de conformidad con el capítulo 6 del anexo 8 de la OACI, cuando esta actividad esté incluida en el manual de mantenimiento de la organización;
 - g) cualquier otra actividad de asistencia en tierra realizada por una organización de mantenimiento aprobada con arreglo al Reglamento (UE) n.º 1321/2014, otras organizaciones que cumplan lo dispuesto en dicho Reglamento y otras organizaciones de mantenimiento que posean una aprobación expedida de conformidad con el capítulo 6 del anexo 8 de la OACI a efectos del mantenimiento de aeronaves;
 - h) transporte en tierra de pasajeros y miembros de la tripulación, cuando este sea el único servicio prestado por una entidad;
 - i) autoasistencia, cuando la practiquen operadores de aeronaves que realicen cualquiera de los siguientes tipos de operaciones:
 - i) operaciones de transporte aéreo comercial con aeronaves propulsadas distintas de las aeronaves complejas;
 - ii) cualquier operación de vuelo con aeronaves propulsadas complejas u otras aeronaves propulsadas distintas de las complejas que no sean operaciones de transporte aéreo comercial;
 - j) asistencia a pasajeros con movilidad reducida, o transporte en tierra de pasajeros y miembros de la tripulación, o ambos, cuando estos sean los únicos servicios de asistencia en tierra prestados por un operador de aeródromos con su propio personal, no combinados con otros servicios de asistencia en tierra prestados por dicho operador de aeródromos.

*Artículo 3***Definiciones**

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «organización de asistencia en tierra»: una de las siguientes:
 - a) una organización de asistencia en tierra independiente o una organización de asistencia en tierra que forme parte de una agrupación empresarial única de organizaciones de asistencia en tierra;
 - b) un operador de aeródromos que preste servicios de asistencia en tierra;
 - c) un operador de aeronaves que se preste a sí mismo servicios de asistencia en tierra o preste dichos servicios en el contexto de una agrupación empresarial única de compañías aéreas (autoasistencia);
- 2) «agrupación empresarial única de organizaciones de asistencia en tierra»: dos o más organizaciones de asistencia en tierra que prestan servicios en más de un Estado miembro y están registradas en territorios a los que se aplican los Tratados, que facilitan la armonización de sus sistemas de gestión y los procesos principales de la organización a efectos del cumplimiento del presente Reglamento, entre otras cosas a través de la aplicación de las mismas políticas, procesos y procedimientos a los componentes de sus sistemas de gestión, como la gestión de la seguridad, la documentación, el control del cumplimiento, la gestión de los cambios, la formación del personal de asistencia en tierra, los procedimientos operativos y el programa de mantenimiento de equipos de apoyo en tierra;
- 3) «asistencia a los pasajeros»: actividades relacionadas con cualquier tipo de asistencia a los pasajeros de llegada, de salida, en transferencia o en tránsito, que incluyen, en su caso, la aceptación de pasajeros y equipajes, la comprobación de documentos de viaje y billetes de vuelo, la expedición de tarjetas de embarque, las actividades de la puerta, y el embarque y desembarque de los pasajeros;
- 4) «equipo de apoyo en tierra (GSE)»: vehículo, aparato o equipo móvil motorizado o no motorizado diseñado, construido y utilizado para la prestación de servicios de asistencia en tierra en la zona de movimiento de un aeródromo;
- 5) «asistencia de equipajes»: proceso consistente en varias etapas que abarcan la clasificación de equipajes, el apilamiento de equipajes, el transporte de equipajes desde la zona de clasificación hasta la aeronave y viceversa, la entrega de equipajes en la puerta, la llegada de equipajes, el extravío y daño de equipajes y la conciliación de equipajes;
- 6) «servicio de suministro de combustible a las aeronaves»: entrega de combustible a una aeronave;
- 7) «deshielo de aeronaves»: procedimiento en tierra por el cual se elimina la escarcha, el hielo, la nieve o la nieve semifundida de una aeronave con objeto de disponer de superficies no contaminadas; el proceso puede combinar actividades de deshielo y de protección antihielo, realizadas en dos fases;
- 8) «protección antihielo de aeronaves»: procedimiento en tierra que ofrece protección contra la formación de escarcha o hielo y la acumulación de nieve o nieve semifundida en superficies tratadas de una aeronave durante un período limitado (tiempo máximo de efectividad);
- 9) «preparación de aeronaves»: proceso coordinado de actividades relacionadas con la manipulación de una aeronave, sus pasajeros, sus equipajes, su correo y su carga, que se produce en un intervalo de tiempo predeterminado entre la llegada de la aeronave y su salida;
- 10) «carga de aeronaves»: colocación de cargas o de dispositivos unitarios de carga (ULD) a bordo de la aeronave de acuerdo con las instrucciones de carga;
- 11) «equipaje»: los bienes personales u otros artículos de un pasajero o de un miembro de la tripulación transportados en un vuelo;
- 12) «carga»: mercancías o bienes transportados en una aeronave, distintos del equipaje, el correo, el material de la compañía, el correo de la compañía y las provisiones de a bordo, que no se consumen ni utilizan durante el vuelo;
- 13) «correo»: el envío de correspondencia y demás objetos, que no sea el correo del operador de la aeronave, realizado por los servicios postales y destinado a estos, de conformidad con las normas de la Unión Postal Universal;
- 14) «remolque de aeronaves»: movimiento hacia adelante de una aeronave en servicio o fuera de servicio utilizando la potencia externa de equipos de apoyo en tierra que sostienen el tren de proa de la aeronave o están unidos a él;
- 15) «retroceso de aeronaves»: movimiento de una aeronave desde una posición de estacionamiento con la proa encarada hacia la terminal utilizando la potencia externa de equipos de apoyo en tierra; esta operación podrá implicar el uso de una barra de remolque;

- 16) «dispositivo unitario de carga (ULD)»: dispositivo para agrupar y sujetar la carga, el correo y el equipaje para su transporte aéreo que es un contenedor para aeronaves o una combinación de un palé para aeronaves y una red para este tipo de palés, diseñado para estar sujetado directamente por el sistema de colocación de carga de la aeronave;
- 17) «control de la carga»: proceso bajo la responsabilidad del operador de aeronaves para garantizar que la aeronave se cargue de forma segura y eficiente antes de cada vuelo;
- 18) «organización que presta servicios de asistencia en tierra en más de un Estado miembro»: una organización de asistencia en tierra, o un operador de aeronaves que practica la autoasistencia, que presta servicios en aeródromos de más de un Estado miembro y está supervisada por más de una autoridad competente; incluye organizaciones que pueden formar parte o no de una agrupación empresarial única de organizaciones de asistencia en tierra o de una agrupación empresarial única de compañías aéreas;
- 19) «auditoría»: proceso sistemático, independiente y documentado para obtener pruebas y evaluarlas objetivamente a fin de determinar la medida en que se cumplen determinados requisitos;
- 20) «inspección»: en el contexto del control del cumplimiento y de la supervisión, evaluación independiente y documentada de la conformidad mediante observación y juicio, acompañada cuando proceda de mediciones, ensayos o calibraciones, con el fin de verificar el cumplimiento de los requisitos aplicables; considerando que una inspección podrá formar parte de una auditoría, si bien también podrá efectuarse al margen del plan de auditoría normal, en particular para verificar el cierre de una determinada incidencia;
- 21) «mercancías peligrosas (DG)» artículos o sustancias que pueden presentar un peligro para la salud, la seguridad, los bienes o el medio ambiente que figuran en la lista de mercancías peligrosas de las Instrucciones Técnicas o que están clasificados con arreglo a dichas Instrucciones;
- 22) «Instrucciones Técnicas de la ICAO»: Doc. 9284 de la OACI, titulado «Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea»;
- 23) «notificación al capitán (NOTOC)»: información escrita, exacta y legible, facilitada al comandante o al piloto al mando sobre los cargamentos de mercancías peligrosas u otra carga especial que vaya a transportarse a bordo de la aeronave;
- 24) «cultura justa»: cultura justa conforme a la definición del artículo 2, punto 12, del Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo (7);
- 25) «asistencia de aeronaves»: todas las actividades de asistencia en tierra y las comunicaciones que tienen lugar en la zona de movimiento, incluidos el repostaje y la descarga de combustible de las aeronaves, el deshielo y la protección antihielo, el reabastecimiento de agua potable, los servicios de aseos y de aguas residuales, la asistencia relativa a la restauración, los servicios de limpieza de aeronaves, el suministro y la explotación de equipos de apoyo en tierra, el acceso a las aeronaves, la inmovilización de aeronaves en tierra, la carga y descarga de aeronaves, el remolque y retroceso de aeronaves, la fijación y retirada de equipos, y la explotación de vehículos y equipos en las inmediaciones de la aeronave;
- 26) «pasarela de embarque de pasajeros»: pasarela telescópica que se extiende desde una terminal del aeropuerto hasta una aeronave para el embarque y desembarque de pasajeros;
- 27) «coordinación para la preparación»: función de asistencia en tierra con un papel en la seguridad, que coordina las actividades de asistencia de operaciones en pista y termina con el despacho de un vuelo una vez finalizados los servicios de asistencia en tierra a la aeronave en la plataforma;
- 28) «compartimento de carga»: la zona de una aeronave que puede utilizarse para el transporte de carga o equipaje;
- 29) «área de restricción de equipos (ERA)»: zona tampón de seguridad alrededor de la aeronave, que estará libre de obstrucciones y objetos extraños antes y después de la llegada y salida de la aeronave y durante las maniobras de la aeronave hacia y desde el puesto de estacionamiento, excepto los equipos de apoyo en tierra y el personal necesarios para maniobrar;

(7) Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativo a la notificación, análisis y seguimiento de sucesos en la aviación civil, que modifica el Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 1321/2007 y (CE) n.º 1330/2007 de la Comisión (DO L 122 de 24.4.2014, p. 18, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj>).

- 30) «instrucciones de carga»: conjunto de instrucciones que permiten a la persona que supervisa la carga de la aeronave garantizar que la aeronave se cargue de forma correcta y segura;
- 31) «documentación de masa y centrado»: documentos que contienen datos sobre la masa y el centrado de la aeronave, el centro de gravedad, la carga de la aeronave, la notificación al capitán (NOTOC) de mercancías peligrosas, las instrucciones de carga e información sobre la carga.

Artículo 4

Condiciones y procedimientos para las organizaciones que prestan servicios de asistencia en tierra

Las condiciones y procedimientos para que las organizaciones que prestan servicios de asistencia en tierra declaren su capacidad, y la disponibilidad de los medios, para ejercer las responsabilidades de prestación segura de servicios a que se refiere el artículo 37, apartado 2, del Reglamento (UE) 2018/1139 serán los establecidos en los anexos I y II del presente Reglamento.

Artículo 5

Disposiciones transitorias

Las organizaciones que ya presten servicios de asistencia en tierra el 27 de marzo 2025 presentarán una declaración con arreglo al punto ORGH.DEC.100 del anexo I del presente Reglamento a partir del 27 de marzo 2024, de conformidad con un plan establecido y acordado con su autoridad competente, determinada con arreglo al punto ORGH.GEN.105 del anexo I del presente Reglamento.

Artículo 6

Entrada en vigor y aplicación

1. El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.
2. Será aplicable a partir del 27 de marzo 2028
3. No obstante, el punto ORGH.MGM.201 del anexo I del presente Reglamento será aplicable a partir del 27 de marzo 2031.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 19 de diciembre de 2024.

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO I

RESPONSABILIDADES DE LAS ORGANIZACIONES DE ASISTENCIA EN TIERRA EN RELACIÓN CON LA PRESTACIÓN SEGURA DE SERVICIOS Y CONDICIONES Y PROCEDIMIENTOS PARA LA DECLARACIÓN**(PARTE ORGH)**

SUBPARTE GEN

REQUISITOS GENERALES**ORGH.GEN.100 Ámbito de aplicación**

El presente anexo establece requisitos con respecto a lo siguiente:

- a) responsabilidades de las organizaciones a que se refiere el artículo 3, punto 1, del presente Reglamento, que prestan servicios de asistencia en tierra en uno o varios aeródromos incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/1139;
- b) condiciones y procedimientos para la declaración de dichas organizaciones.

ORGH.GEN.105 Autoridad competente

- a) La autoridad competente responsable de recibir las declaraciones de una organización que preste servicios de asistencia en tierra en un aeródromo incluido en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/1139 será la autoridad designada por el Estado miembro en el que esté situado el aeródromo.
- b) Toda agrupación empresarial única de organizaciones de asistencia en tierra u operador de aeronaves que lleve a cabo servicios de autoasistencia que tenga su centro de actividad principal en un Estado miembro y preste servicios de asistencia en tierra en más de un Estado miembro presentará una declaración a la autoridad competente designada por el Estado miembro en el que esté situado el centro de actividad principal de la organización.
- c) El centro de actividad principal de una agrupación empresarial única de organizaciones de asistencia en tierra a que se refiere la letra b) se determinará sobre la base de todos los criterios siguientes:
 - 1) es el lugar en el que se llevan a cabo las funciones financieras corporativas, las cuales incluyen todas las actividades financieras necesarias para gestionar y mantener la organización de manera que resulte viable y tenga la capacidad financiera adecuada;
 - 2) es el lugar en el que el gerente responsable, que es el responsable último en materia de seguridad dentro de su organización, lleva a cabo sus funciones;
 - 3) es el centro de control efectivo y real desde el que se gestionan periódicamente el desarrollo y las actividades de continuidad, estrategia y planificación que afectan a la agrupación empresarial única de organizaciones de asistencia en tierra en su conjunto.

ORGH.GEN.110 Responsabilidades de la organización de asistencia en tierra

- a) La organización de asistencia en tierra será responsable de la prestación segura de servicios de conformidad con todo lo siguiente:
 - 1) el Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución;
 - 2) la declaración presentada con arreglo al artículo 37, apartado 2, del Reglamento (UE) 2018/1139;
 - 3) los procedimientos operativos locales que figuran en el manual del aeródromo a que se refiere el punto 4.1, letra b), del anexo VII del Reglamento (UE) 2018/1139, que le sean aplicables como usuario del aeródromo;
 - 4) los procedimientos operativos y las instrucciones del operador de aeronaves en relación con los servicios de asistencia en tierra cuando se disponga de ellos o, en caso contrario, de conformidad con los procedimientos operativos de la organización de asistencia en tierra.
- b) La organización de asistencia en tierra elaborará un manual de asistencia en tierra de conformidad con el punto ORGH.DOC.110 y llevará a cabo sus operaciones de conformidad con él.
- c) La organización de asistencia en tierra establecerá normas y objetivos para la realización segura de las actividades de asistencia en tierra y desarrollará procedimientos operativos para cumplirlos. También definirá las funciones necesarias para llevar a cabo dichas actividades, especialmente en lo que respecta a la toma de decisiones, la autoridad, las tareas y las responsabilidades asociadas de dichas funciones.

- d) La organización de asistencia en tierra se asegurará de que todo el personal que participe en las actividades de asistencia en tierra:
- 1) cuente con la formación adecuada y haya demostrado su competencia para llevar a cabo las tareas asignadas antes de poder desempeñar sus funciones sin supervisión, asegurándose también de que mantenga sus competencias;
 - 2) sea consciente de sus responsabilidades y comprenda su papel y el modo en que sus funciones están relacionadas con la seguridad de los aeródromos y las operaciones de transporte aéreo.
- e) Cuando utilice cualquier equipo de apoyo en tierra (GSE) para llevar a cabo actividades de asistencia en tierra, la organización de asistencia en tierra creará y aplicará un programa de mantenimiento de su GSE.

ORGH.GEN.115 Comienzo de la explotación

Una organización de asistencia en tierra podrá empezar a llevar a cabo sus operaciones en un aeródromo cuando cumpla las dos condiciones siguientes:

- a) haber establecido acuerdos formales con el operador del aeródromo;
- b) haber declarado su actividad ante la autoridad competente utilizando el formulario que figura en el apéndice 1.

ORGH.GEN.120 Medios de cumplimiento

- a) La organización de asistencia en tierra podrá utilizar medios alternativos de cumplimiento a los medios aceptables de cumplimiento adoptados por la Agencia para demostrar el cumplimiento del Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución.
- b) Si la organización de asistencia en tierra utiliza medios alternativos de cumplimiento, facilitará a la autoridad competente la lista de dichos medios y la pondrá a su disposición a su debido tiempo a efectos de supervisión.
- c) Si una organización que presta servicios de asistencia en tierra en más de un Estado miembro y que tiene su centro de actividad principal en un Estado miembro aplica un medio alternativo de cumplimiento únicamente a los aeródromos de un Estado miembro, la organización informará únicamente a la autoridad competente de dicho Estado miembro. Si dicha organización aplica medios alternativos de cumplimiento a todas sus estaciones en los Estados miembros, informará de ello a la autoridad competente designada por el Estado miembro en el que esté situado su centro de actividad principal.

ORGH.GEN.125 Utilización de las normas del sector

Para ejercer sus responsabilidades en relación con la prestación segura de servicios de asistencia en tierra, la organización de asistencia en tierra podrá utilizar sus propios procedimientos operativos, las normas del sector o ambos.

ORGH.GEN.130 Gestión de cambios

- a) La organización de asistencia en tierra desarrollará, aplicará y mantendrá un proceso como parte de su sistema de gestión para administrar los cambios en sus procesos, procedimientos y servicios establecidos. Si los cambios afectan directamente a su capacidad para prestar servicios de asistencia en tierra de forma segura, deberá garantizar que:
 - 1) se evalúan los riesgos para la seguridad de los cambios previstos y se aplican medidas de mitigación para hacerles frente;
 - 2) se determina si los cambios afectan a sus interfaces con otras organizaciones y de qué manera lo hacen y, en caso necesario, se hace partícipes a dichas organizaciones de la evaluación y la reducción del riesgo para la seguridad y se armonizan dichas medidas de mitigación para evitar contradicciones o deterioros del nivel de seguridad;
 - 3) se comunican los cambios y las medidas de mitigación a las organizaciones afectadas por ellos;
 - 4) se documenta el proceso.
- b) Si los cambios afectan a su declaración, la organización de asistencia en tierra la actualizará y la presentará a la autoridad competente sin demora indebida.
- c) No obstante lo dispuesto en las letras a) y b), la evaluación de los riesgos derivados de cualquier cambio previsto y la documentación correspondiente serán proporcionales al tamaño y la complejidad de la organización de asistencia en tierra.

- d) No obstante lo dispuesto en las letras a), b) y c), los operadores de aeronaves que practiquen la autoasistencia y los operadores de aeródromos que presten servicios de asistencia en tierra podrán aplicar el proceso de gestión de los cambios del que ya dispongan a fin de gestionar los cambios relacionados con la prestación de servicios de asistencia en tierra.
- e) La organización de asistencia en tierra facilitará a la autoridad competente la documentación pertinente relativa a la letra a) en el plazo adecuado para que se lleve a cabo una auditoría o inspección.

ORGH.GEN.140 Acceso

Para determinar si una organización de asistencia en tierra actúa de conformidad con su declaración, la organización de asistencia en tierra se asegurará de que, en cualquier momento, las personas debidamente autorizadas por la autoridad competente responsable de la supervisión de esa organización:

- a) tengan acceso a cualquier instalación, documento, registro, conjunto de datos, procedimientos o cualquier otro material pertinente para la actividad de la organización;
- b) puedan realizar o presenciar cualquier acción, inspección, prueba, evaluación o ejercicio que la autoridad competente considere necesario.

ORGH.GEN.145 Presentación de documentación a efectos de supervisión

La organización de asistencia en tierra presentará los siguientes documentos en su versión más reciente a la autoridad competente indicada en el punto ORGH.GEN.105, preferiblemente en formato electrónico, dentro de un plazo acordado conjuntamente con la autoridad competente, antes de una auditoría o inspección de supervisión:

- a) si procede, una lista de los medios alternativos de cumplimiento utilizados para las actividades de asistencia en tierra;
- b) el manual de asistencia en tierra de la organización;
- c) cualquier otro documento solicitado por la autoridad competente para la preparación de una auditoría o inspección.

ORGH.GEN.150 No conformidades y medidas correctoras

- a) Cuando la autoridad competente constate una no conformidad, la organización de asistencia en tierra adoptará las siguientes medidas en el plazo fijado por la autoridad competente:
 - 1) determinar las causas subyacentes de las no conformidades y los factores que contribuyen a ellas;
 - 2) desarrollar un plan de medidas correctoras que aborde las causas subyacentes y los factores que contribuyan a las no conformidades;
 - 3) demostrar la aplicación de las medidas correctoras a satisfacción de la autoridad competente, ya sean aplicables al sistema de gestión, a las estaciones o a ambos, según el caso.
- b) Además de lo dispuesto en la letra a), si se trata de una organización que presta servicios de asistencia en tierra en más de un Estado miembro, forme parte o no de una agrupación empresarial única, la persona responsable de dicha estación comunicará a la sede central de la organización en su centro de actividad principal las no conformidades relativas a la explotación o a un componente del sistema de gestión de la organización en una estación, así como los planes de medidas correctoras y las medidas correctoras correspondientes.
- c) Cuando la no conformidad afecte directamente al riesgo para la seguridad del operador de aeronaves o el operador del aeródromo, o a sus responsabilidades, la organización de asistencia en tierra informará sin demora indebida al operador del aeródromo y a los operadores de aeronaves afectados de las medidas a que se refiere la letra a) y, si procede, coordinará dichas medidas con ellos en el plazo mencionado en la letra a).

ORGH.GEN.155 Reacción inmediata a un problema de seguridad y directrices de seguridad

- a) La organización de asistencia en tierra aplicará, sin demora indebida, cualquier medida o directriz de seguridad exigida por la autoridad competente como reacción inmediata a un problema de seguridad.

- b) La organización de asistencia en tierra informará sin demora indebida al operador de aeronaves al que preste servicios y a los operadores de aeródromos afectados de la aplicación de las medidas o directrices de seguridad a que se refiere la letra a).

ORGH.GEN.160 Notificación de sucesos relacionados con la seguridad

- a) Como parte del sistema de gestión a que se refiere el punto ORGH.MGM.200 del presente anexo, la organización de asistencia en tierra establecerá y mantendrá un sistema de notificación de sucesos relacionados con la seguridad que cumpla los requisitos del Reglamento (UE) n.º 376/2014 y del Reglamento (UE) 2018/1139, así como sus actos delegados y de ejecución. Este sistema incluirá informes obligatorios y voluntarios.
- b) La organización de asistencia en tierra notificará:
- 1) a la autoridad competente del Estado miembro en el que se haya producido el suceso, así como a cualquier otra organización a la que dicho Estado miembro tenga la obligación de informar, cualquier suceso o situación relacionada con la seguridad que ponga en peligro o, si no se corrige o aborda, pueda poner en peligro una aeronave, a sus ocupantes o a cualquier otra persona, y en particular cualquier accidente o incidente grave;
 - 2) los sucesos relacionados con mercancías peligrosas a la autoridad competente del Estado miembro en el que se haya producido el suceso.
- c) La organización de asistencia en tierra también transmitirá la notificación del suceso a que se refiere la letra b) al operador del aeródromo en el que se haya producido el suceso y al operador de aeronaves afectado. Si procede, la notificación también se transmitirá al proveedor de servicios de tránsito aéreo y a cualquier otra organización de asistencia en tierra afectada que opere en el aeródromo en el que se haya producido el suceso.
- d) Las notificaciones de sucesos:
- 1) se transmitirán a las autoridades correspondientes a que se refiere la letra b) y a las organizaciones mencionadas en la letra c) tan pronto como sea posible y, a más tardar, setenta y dos horas después de que la organización de asistencia en tierra haya tenido conocimiento del suceso, a menos que circunstancias excepcionales lo impidan, y
 - 2) contendrán toda la información pertinente sobre la situación de la cual tenga conocimiento la organización de asistencia en tierra en el momento de la notificación.
- e) En relación con las notificaciones a que se refiere la letra b), la organización de asistencia en tierra elaborará, cuando proceda, un informe de seguimiento en el que se detallen las medidas que se propone adoptar para evitar sucesos similares en el futuro, tan pronto como se hayan determinado dichas medidas. El informe de seguimiento:
- 1) se enviará a las entidades a que se refieren las letras b) y c);
 - 2) se elaborará de acuerdo con lo establecido por la autoridad competente mencionada en la letra b), punto 1, o, en el caso de las mercancías peligrosas, por la autoridad competente mencionada en la letra b), punto 2.

ORGH.GEN.165 Sistema de notificación de seguridad operacional

- a) El sistema de notificación a que se refiere el punto ORGH.GEN.160 contendrá los medios y procedimientos necesarios para que la organización de asistencia en tierra pueda mejorar y promover la prestación segura de servicios de asistencia en tierra y una cultura de seguridad dentro de la organización. A tal fin:
- 1) incluirá un sistema interno de notificación de seguridad operacional;
 - 2) se utilizará para determinar las causas de los errores, percances y peligros notificados, así como los factores que contribuyen a ellos, y los abordará como parte de su gestión de los riesgos de seguridad, según lo dispuesto en el punto ORGH.MGM.200, letra b), punto 2;
 - 3) se utilizará para evaluar toda la información conocida y pertinente relativa a errores, percances, peligros y el incumplimiento de los procedimientos operativos;
 - 4) permitirá el intercambio de cualquier otra información pertinente en materia de seguridad con las organizaciones con las que tenga interfaces;
 - 5) ofrecerá posibilidades de notificación voluntaria y anónima como parte del sistema interno de notificación de seguridad operacional;
 - 6) protegerá la identidad de la persona que realiza la notificación y garantizará la total confidencialidad de dicha persona y la de cualquier información o dato personal.

- b) La organización de asistencia en tierra dispondrá de procedimientos para:
- 1) abarcar la notificación interna de seguridad operacional, obligatoria y voluntaria, incluso cuando la organización de asistencia en tierra utilice un sistema distinto para la notificación voluntaria;
 - 2) registrar todos los informes presentados;
 - 3) determinar qué sucesos pueden ser objeto de notificación con arreglo al punto ORGH.GEN.160, letra b);
 - 4) llevar a cabo investigaciones de los informes internos, según proceda;
 - 5) en cooperación con el operador de aeronaves, el operador del aeródromo o ambos, según proceda, analizar y evaluar los informes o grupos de sucesos que tengan la misma causa subyacente, a fin de abordar las deficiencias de seguridad y detectar tendencias;
 - 6) participar en la investigación de los sucesos notificados que lleve a cabo el operador del aeródromo o el operador de aeronaves, según proceda, cuando la organización de asistencia en tierra se vea directamente afectada por el suceso o las medidas de mitigación propuestas;
 - 7) adoptar las medidas necesarias para abordar la causa subyacente del suceso y evitar que vuelva a producirse;
 - 8) proporcionar retroalimentación a la persona que haya realizado la notificación, si se conoce, y determinar los medios adecuados para difundir los resultados y las medidas de mitigación;
 - 9) abstenerse de buscar culpables, en consonancia con el principio de una «cultura justa».
- c) La organización de asistencia en tierra tomará las medidas necesarias para recopilar los problemas de seguridad relacionados con las actividades contratadas a que se refiere el punto ORGH.MGM.205.
- d) El sistema de notificación de seguridad operacional deberá ser proporcional al tamaño y la complejidad de la organización de asistencia en tierra.

ORGH.GEN.170 Sustancias psicoactivas y medicamentos

- a) La organización de asistencia en tierra aplicará un procedimiento para garantizar que su personal:
- 1) no ejerza ninguna función bajo los efectos del alcohol, de sustancias psicoactivas o de cualquier medicamento que pueda afectar a su capacidad para llevar a cabo sus tareas en detrimento de la seguridad;
 - 2) no consuma ninguna de estas sustancias mientras esté de servicio.
- b) El procedimiento se incluirá en el sistema de gestión de la organización de asistencia en tierra.

SUBPARTE MGM

SISTEMA DE GESTIÓN

ORGH.MGM.200 Requisitos generales para el sistema de gestión

- a) La organización de asistencia en tierra desarrollará y aplicará un sistema de gestión proporcional al tipo y la complejidad de las actividades de la organización, al tamaño de esta y a su contexto operativo para gestionar los riesgos de seguridad; tratará de mejorar continuamente este sistema y garantizará el fomento de una cultura de seguridad dentro de su organización. El sistema de gestión abarcará todos los sistemas y procesos necesarios para que la organización de asistencia en tierra ejerza sus responsabilidades.
- b) El sistema de gestión dispondrá de los elementos siguientes:
- 1) líneas claramente definidas de rendición de cuentas y responsabilidad con respecto a las actividades generales de la organización en la totalidad de su estructura, en particular la responsabilidad directa en materia de seguridad del gerente responsable;
 - 2) un sistema de gestión de la seguridad que incluya los siguientes elementos:
 - i) una descripción de los principios generales y la filosofía de la organización en materia de seguridad, denominada «política de seguridad», firmada por el gerente responsable;
 - ii) un proceso para detectar los peligros para la seguridad y evaluar y mitigar los riesgos para la seguridad en las actividades de asistencia en tierra, incluidos los factores humanos;

- iii) un proceso para gestionar y mejorar el rendimiento de la organización en materia de seguridad mediante el establecimiento de objetivos, normas e indicadores de seguridad, y para validar la proporcionalidad y la eficacia de las medidas de mitigación a la hora de abordar los riesgos para la seguridad;
 - iv) medios para promover la seguridad dentro de la organización, con el fin de fomentar una cultura de la seguridad, en particular a través de medios de comunicación sobre temas de seguridad, de modo que el personal sea consciente de su papel a la hora de mantener la seguridad en tierra y en vuelo y de contribuir a la cultura de la seguridad;
 - v) determinación de relaciones con otras partes interesadas y de la obligación de rendir cuentas, la autoridad y la responsabilidad propias de la organización de asistencia en tierra en el marco de dichas interfaces por lo que respecta a la seguridad;
- 3) un proceso para gestionar los cambios de conformidad con el punto ORGH.GEN.130;
 - 4) métodos que garanticen un nivel mínimo de control para evitar la fatiga del personal mediante el cumplimiento de los requisitos aplicables vigentes, teniendo también en cuenta las diferentes funciones de asistencia en tierra y los riesgos de seguridad asociados a las tareas asignadas;
 - 5) un programa de formación para garantizar que el personal que participa en las actividades de asistencia en tierra tiene competencias para desempeñar las tareas relacionadas con la seguridad y está familiarizado con las normas y procedimientos pertinentes para sus tareas;
 - 6) un proceso para supervisar el cumplimiento por parte de la organización de asistencia en tierra de los requisitos y reglamentos aplicables con arreglo a lo dispuesto en su declaración, que incluirá retroalimentación al gestor responsable sobre las no conformidades para garantizar la aplicación efectiva de las medidas correctoras necesarias, así como la mejora y la actualización continuas de los componentes del sistema de gestión;
 - 7) un sistema de gestión de documentos.
- c) La organización de asistencia en tierra documentará los procesos del sistema de gestión a que se refiere la letra b), puntos 1 a 7.
 - d) No obstante lo dispuesto en las letras a), b) y c), si la organización de asistencia en tierra forma parte de una entidad jurídica que es titular de uno o varios certificados, aprobaciones o autorizaciones adicionales o declara su actividad de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución, podrá integrar su sistema de gestión en el que ya hubiera establecido con arreglo a las disposiciones aplicables a dicho certificado, aprobación, autorización o declaración, según proceda.

ORGH.MGM.201 Sistema de gestión de la seguridad de la información

La organización de asistencia en tierra establecerá, aplicará y mantendrá un sistema de gestión de la seguridad de la información de conformidad con el anexo (parte IS.D.OR) del Reglamento Delegado (UE) 2022/1645 de la Comisión ⁽¹⁾ a fin de garantizar una gestión adecuada de los riesgos relacionados con la seguridad de la información que puedan repercutir en la seguridad aérea.

ORGH.MGM.205 Servicios o productos contratados

- a) Cuando la organización de asistencia en tierra, a efectos de su explotación o del cumplimiento del presente Reglamento, celebre contratos de prestación de servicios o suministro de productos que no estén certificados, aprobados, autorizados o amparados por una declaración de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución, dichos servicios o productos se prestarán o suministrarán una vez que la organización de asistencia en tierra haya aplicado el proceso de gestión de la seguridad para gestionar el riesgo de dichos servicios o productos para su propia explotación.

⁽¹⁾ Reglamento Delegado (UE) 2022/1645 de la Comisión, de 14 de julio de 2022, por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere a los requisitos relativos a la gestión de los riesgos relacionados con la seguridad de la información que puedan repercutir sobre la seguridad aérea destinados a las organizaciones contempladas en los Reglamentos (UE) n.º 748/2012 y (UE) n.º 139/2014 de la Comisión, y por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 748/2012 y (UE) n.º 139/2014 de la Comisión (DO L 248 de 26.9.2022, p. 18, ELI: <http://data.europa.eu/eli/regdel/2022/1645/oj>).

- b) Cuando la organización de asistencia en tierra celebre contratos de servicios o productos certificados, autorizados, aprobados o declarados de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución, la organización que preste dichos servicios o suministre dichos productos será responsable de su seguridad, de conformidad con la normativa de la UE en materia de aviación aplicable a dicha organización y los requisitos pertinentes del anexo I o del anexo II del presente Reglamento.
- c) La organización de asistencia en tierra se asegurará de que:
 - 1) los servicios o productos contratados cumplan los requisitos aplicables, en función del tipo de servicio o producto;
 - 2) cualquier riesgo para la seguridad aérea asociado a los servicios o productos contratados se evalúe en el marco de su propio sistema de gestión;
 - 3) la autoridad competente tenga acceso al proveedor tercero, a fin de determinar el cumplimiento continuado de los requisitos aplicables;
 - 4) todo contrato de este tipo esté documentado.

ORGH.MGM.210 Personal

- a) La organización de asistencia en tierra nombrará a un gerente responsable, el cual:
 - 1) será responsable de la prestación segura de servicios de asistencia en tierra;
 - 2) tendrá autoridad para garantizar la asignación de recursos suficientes de modo que todas las actividades puedan llevarse a cabo de conformidad con el presente Reglamento;
 - 3) será responsable de establecer y mantener un sistema de gestión eficaz.
- b) La organización de asistencia en tierra nombrará a una o varias personas competentes para llevar a cabo las siguientes funciones:
 - 1) gestión de la seguridad;
 - 2) formación en materia de asistencia en tierra;
 - 3) operaciones de asistencia en tierra;
 - 4) en su caso, operaciones de carga.
- c) La persona competente para desempeñar la función de gestión de la seguridad será responsable de la gestión y la aplicación del sistema de gestión de la seguridad en toda la organización de asistencia en tierra. Esta persona actuará de manera independiente de otras funciones dentro de la organización, tendrá acceso directo al gerente responsable y a otros cargos de gestión, según proceda en lo que respecta a las cuestiones de seguridad, e informará al gerente responsable. Podrán aplicarse las siguientes disposiciones:
 - 1) Dependiendo de la escala de las operaciones, podrá designarse a una o varias personas para gestionar la seguridad de la prestación de servicios de asistencia en tierra en cada aeródromo. Una misma persona podrá ser responsable de más de un aeródromo. Dichas personas informarán a las personas competentes de la gestión de la seguridad [de la organización], según lo determine la organización de asistencia en tierra y lo especifique en su manual de asistencia en tierra.
 - 2) Los operadores de aeronaves que practican la autoasistencia y los operadores de aeródromos que prestan servicios de asistencia en tierra pueden integrar la función de gestor de seguridad en otra función con responsabilidades similares ya existente en su organización con arreglo a los requisitos aplicables.
- d) La persona competente para desempeñar la función de formación de asistencia en tierra será responsable del desarrollo y la aplicación del programa de formación y evaluación, así como del mantenimiento de las competencias del personal que participe en las actividades de asistencia en tierra. La persona competente para desempeñar esta función tendrá acceso directo al gerente responsable y a la gestión adecuada para llevar a cabo las cuestiones relativas a la formación.

- e) La persona competente para desempeñar la función de operaciones de asistencia en tierra será responsable de la coordinación y el rendimiento en materia de seguridad de todas las actividades de asistencia en tierra en todos los aeródromos o a escala regional, según lo que establezca la organización de asistencia en tierra y de conformidad con lo descrito en sus normas y objetivos atendiendo al punto ORGH.GEN.110, letra c). La persona competente para desempeñar esta función tendrá acceso directo al gerente responsable y a la gestión adecuada para llevar a cabo las cuestiones operativas. Los operadores de aeronaves, titulares de un certificado de operador aéreo, que practiquen la autoasistencia podrán integrar esta función en la función ya existente de la persona designada por la organización para llevar a cabo las operaciones de asistencia en tierra.
- f) La persona competente para desempeñar la función de operaciones de carga será responsable de la coordinación y el rendimiento en materia de seguridad de todas las operaciones de carga, ya sea en todos los aeródromos o a escala regional, según lo que establezca la organización y de conformidad con lo descrito en sus normas y objetivos atendiendo al punto ORGH.GEN.110, letra c).
- g) Además, la organización de asistencia en tierra creará las siguientes funciones:
 - 1) una función para la aplicación del proceso de supervisión del cumplimiento exigido en el punto ORGH.MGM.200, letra b), punto 6; las personas competentes para desempeñar esa función tendrán acceso directo al gerente responsable;
 - 2) una función para la explotación y el mantenimiento del GSE, si la organización lo utiliza en el marco de la explotación; la organización de asistencia en tierra determinará las líneas jerárquicas para esta función, que podrá ser llevada a cabo por una o varias personas.
- h) La organización de asistencia en tierra establecerá un número proporcional de funciones de supervisión teniendo en cuenta la estructura de la organización y el número de trabajadores que tenga. Las personas que ejerzan funciones de supervisión coordinarán, asesorarán y velarán por que las personas de un equipo lleven a cabo las actividades de asistencia en tierra de conformidad con las normas y procedimientos operativos establecidos, incluido el manual de asistencia en tierra de la organización. Las obligaciones y responsabilidades de las personas que ejerzan dichas funciones estarán bien definidas, y se tomarán otras medidas para garantizar que puedan ejercer sus responsabilidades. Las funciones de supervisión serán ejercidas por personas competentes con las competencias necesarias para garantizar el desempeño de las actividades de asistencia en tierra con arreglo a las normas de la organización especificadas en el manual de asistencia en tierra.
- i) Una misma persona podrá desempeñar más de una de las funciones mencionadas en las letras b), g) y h) si se cumplen las dos condiciones siguientes:
 - 1) debe estar formada y cualificada para llevar a cabo las tareas asignadas;
 - 2) antes de asumir sus funciones, debe haber abordado cualquier conflicto de intereses relacionado con el desempeño de las tareas asignadas.
- j) La organización de asistencia en tierra dispondrá de personal suficiente y cualificado para la prestación segura de servicios de asistencia en tierra de conformidad con el presente Reglamento.

ORGH.MGM.215 Instalaciones

- a) La organización de asistencia en tierra garantizará la disponibilidad de instalaciones que permitan la realización y la gestión de todas las tareas y actividades previstas que figuran en los anexos I y II del presente Reglamento.
- b) Cuando la organización de asistencia en tierra utilice un almacén situado en las instalaciones de un aeródromo incluido en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/1139 para almacenar y preparar artículos de carga que contengan mercancías peligrosas, deberán cumplirse todos los requisitos siguientes:
 - 1) la instalación cuenta con flujos claros de entrada y salida, así como con zonas específicas para la aceptación de mercancías peligrosas y para la carga y descarga de bultos y dispositivos unitarios de carga (ULD);
 - 2) se facilita una zona de verificación con rayos X;
 - 3) se garantiza la segregación de las mercancías peligrosas en función de su compatibilidad y su separación de la carga general de conformidad con las normas internacionales y las prácticas recomendadas;
 - 4) existen las condiciones adecuadas para evitar daños a los artículos de mercancías peligrosas;
 - 5) la zona de almacenamiento de mercancías peligrosas está marcada de forma visible y permite controlar la temperatura, en su caso;
 - 6) hay un conjunto de herramientas de emergencia de fácil acceso.

ORGH.MGM.220 Programas informáticos utilizados para la prestación de servicios de asistencia en tierra

La organización de asistencia en tierra garantizará que los programas informáticos que utilice para la prestación de servicios de asistencia en tierra sean funcionales y no afecten negativamente a la seguridad del vuelo. Velará por que:

- a) se disponga de un sistema de copia de seguridad para garantizar la continuidad operativa en caso de avería;
- b) los datos sean fácilmente accesibles y recuperables a petición de personas autorizadas;
- c) si el programa informático incluye la expedición de documentos, este cumpla lo dispuesto en el punto ORGH.DOC.100;
- d) el personal esté formado y sea competente para utilizar los programas informáticos en el desempeño de las tareas que se le hayan asignado.

SUBPARTE DEC

DECLARACIÓN**ORGH.DEC.100 Declaración: requisitos generales**

- a) La organización de asistencia en tierra presentará una declaración debidamente cumplimentada, incluido el anexo para cada aeródromo en el que preste servicios, a la autoridad competente determinada en el punto ORGH.GEN.105.
- b) Si la organización de asistencia en tierra realiza cualquiera de los siguientes cambios que afectan al contenido de la declaración, notificará dichos cambios a la autoridad competente y presentará una declaración modificada:
 - 1) el nombre de la organización;
 - 2) el nombre o los datos de contacto del gerente responsable;
 - 3) la adición o supresión de aeródromos en los que presta servicios de asistencia en tierra;
 - 4) la adición o supresión de servicios de asistencia en tierra prestados en un aeródromo que figura en la declaración;
 - 5) nuevos medios alternativos de cumplimiento;
 - 6) la aplicación de una norma del sector.
- c) La organización de asistencia en tierra garantizará el cumplimiento del presente Reglamento y de la información facilitada en la declaración, y velará por el cumplimiento continuado en el transcurso de sus actividades.

ORGH.DEC.105 Cese de la prestación de servicios de asistencia en tierra

Si una organización de asistencia en tierra pretende interrumpir definitivamente la prestación del servicio de asistencia en tierra en un aeródromo, deberá:

- a) notificarlo lo antes posible al operador del aeródromo y a la autoridad competente, así como a los operadores de aeronaves afectados con arreglo al acuerdo;
- b) presentar a la autoridad competente una solicitud para que dé de baja la declaración en el registro a partir de la fecha en que se dejen de prestar los servicios.

La notificación previa al operador del aeródromo a que se refiere la letra a) se efectuará con la suficiente antelación, tal como se establezca en los acuerdos formales celebrados con el operador del aeródromo, de modo que este pueda adoptar las medidas adecuadas, según sea necesario, para dar continuidad al servicio en el aeródromo.

Apéndice 1

FORMULARIO DE DECLARACIÓN

DECLARACIÓN			
de conformidad con el Reglamento Delegado (UE) 2025/20 de la Comisión.			
Nombre de la organización:			
Nombre, correo electrónico y número de teléfono del gerente responsable:			
Centro de actividad principal de la organización:			
Prestación de servicios de asistencia en tierra: A operadores de aeronaves terceros <input type="checkbox"/>			
Autoasistencia ^(*) <input type="checkbox"/>			
Esta organización:			
<input type="checkbox"/> es una organización independiente de asistencia en tierra			
<input type="checkbox"/> forma parte de un operador de aeródromos, a saber			
<input type="checkbox"/> forma parte de un operador de aeronaves o de una agrupación empresarial única de compañías aéreas, a saber			
Nombre, correo electrónico y número de teléfono de la persona a la que se haya asignado la función de seguridad de asistencia en tierra:			
Fecha prevista de inicio de las operaciones de asistencia en tierra ^(**) :			
(*) Incluidos los operadores de aeronaves que formen parte de una misma agrupación empresarial única de compañías aéreas.			
(**) En el caso de las organizaciones que ya exploten el servicio en la fecha de aplicación del presente Reglamento, esta fecha indicará el día en que se presenta la declaración.			
Aeródromos de la UE en los que la organización presta servicios, con su nombre completo y código OACI:			
N.º	Nombre del aeródromo	Código OACI	Estado
1	<i>por ejemplo, Konrad-Adenauer Cologne Bonn</i>	<i>EDDK</i>	<i>Alemania</i>
2			
3			
4			

Declaraciones
<input type="checkbox"/> La organización de asistencia en tierra ha desarrollado y aplicado un sistema de gestión que incluye una política de seguridad, una gestión de los riesgos de seguridad y procedimientos para la prestación de los servicios de asistencia en tierra cubiertos por la presente declaración, de conformidad con los requisitos esenciales establecidos en el punto 4.2 del anexo VII del Reglamento (UE) 2018/1139 y en el punto ORGH.MGM.200 («Sistema de gestión») del anexo I del Reglamento Delegado (UE) 2025/20.
<input type="checkbox"/> (Si procede) Se han presentado a la autoridad competente los medios alternativos de cumplimiento con referencias a los medios aceptables de cumplimiento asociados a los que sustituyen.
<input type="checkbox"/> Los servicios de asistencia en tierra se llevan a cabo de conformidad con el manual de asistencia en tierra establecido como parte de los requisitos esenciales establecidos en el punto 4.2.3 del anexo VII del Reglamento (UE) 2018/1139 y según lo dispuesto en el punto ORGH.DOC.110 del anexo I del Reglamento Delegado (UE) 2025/20.
<input type="checkbox"/> Todos los elementos del GSE utilizados están al día en lo que respecta al programa de mantenimiento especificado en la subparte ORGH.GSE del anexo I del Reglamento Delegado (UE) 2025/20.
<input type="checkbox"/> Todo el personal de asistencia en tierra está formado de conformidad con la subparte ORGH.TRG del anexo I del Reglamento Delegado (UE) 2025/20 y sus competencias se mantienen de manera que puede desempeñar sus tareas con seguridad y de conformidad con las normas establecidas por la organización de asistencia en tierra.
<input type="checkbox"/> La organización de asistencia en tierra cumple y seguirá cumpliendo las obligaciones de notificación de sucesos establecidas en [los requisitos esenciales previstos en] el punto 4.2.2 del anexo VII del Reglamento (UE) 2018/1139 y las disposiciones del Reglamento (UE) n.º 376/2014 y sus actos delegados y de ejecución.
<input type="checkbox"/> (Si procede) La organización de asistencia en tierra aplica normas y buenas prácticas del sector. <hr/> Nombre de las normas/buenas prácticas del sector: <hr/> <hr/>
<input type="checkbox"/> La organización de asistencia en tierra notificará a la autoridad competente cualquier cambio en su organización, los componentes de su sistema de gestión y su explotación con respecto a lo que se declara en el presente documento y conforme a lo previsto en el punto ORGH.DEC.100 del anexo I del Reglamento Delegado (UE) 2025/20.

La organización de asistencia en tierra confirma que todos los acuerdos necesarios con los operadores del aeródromo se han formalizado debidamente antes del inicio de la explotación, incluidos, entre otros:

- a) el tipo de servicios de asistencia en tierra que se prevé prestar en dicho aeródromo;
- b) la fecha de inicio de la explotación en el aeródromo;
- c) los métodos de intercambio de información operativa y pertinente en materia de seguridad con el operador del aeródromo, en particular la notificación y el análisis de sucesos relacionados con la seguridad pertinentes, y
- d) la participación en los comités de seguridad del aeródromo.

La organización de asistencia en tierra confirma que la información divulgada en la presente declaración, incluidos todos los anexos, es correcta.

La organización de asistencia en tierra autoriza la publicación de los datos de contacto que figuran en la presente declaración, ya sea en el sitio web de su autoridad nacional competente, en el de la AESA o en ambos, una vez que la autoridad competente de que se trate haya recibido la declaración.

.....
.....

Fecha, nombre y firma del gerente responsable:

Anexo de la Declaración (*)

- (*) Deberá cumplimentarse individualmente para cada aeródromo en el que la organización preste servicios de asistencia en tierra con arreglo a la presente declaración.

Anexo n.º XXX de la Declaración	
para	(¹)
.....	(²)
Notas:	
(¹)	Nombre completo del aeródromo.
(²)	Código OACI.
1) Nombre, correo electrónico y número de teléfono del representante de la organización de asistencia en tierra en el aeródromo a que se refiere el presente anexo:	
2) Nombre, correo electrónico y número de teléfono de la persona responsable de la gestión de la seguridad en el aeródromo a que se refiere el presente anexo (*):	
Nota: Una misma persona podrá acumular las responsabilidades a que se refieren los puntos 1 y 2 y podrá ser responsable de más de un aeródromo.	
Fecha de inicio de la explotación en este aeródromo(*):	
(*) Si la organización ya presta servicios en este aeródromo en la fecha en que empiece a ser aplicable el presente Reglamento, esta fecha indicará el día en que se presenta la declaración).	
Lista de servicios de asistencia en tierra prestados en el aeródromo cubiertos por el presente anexo de la Declaración, de conformidad con el artículo 2, apartado 2, del Reglamento Delegado (UE) 2025/20.	
Asistencia a los pasajeros [artículo 2, apartado 2, letra a)]; especifíquese:	<input type="checkbox"/>
Asistencia a los pasajeros con movilidad reducida [artículo 2, apartado 2, letra a)]:	<input type="checkbox"/>
Asistencia de equipajes [artículo 2, apartado 2, letra b)]; especifíquese:	<input type="checkbox"/>
Mantenimiento de las aeronaves	
Explotación de los GSE utilizados para los servicios de asistencia en tierra [artículo 2, apartado 2, letra c), inciso i)]	<input type="checkbox"/>
Repostaje y descarga de combustible de las aeronaves, servicios de suministro de combustible a las aeronaves [artículo 2, apartado 2, letra c), inciso ii)]	<input type="checkbox"/>
Mantenimiento de los aseos de las aeronaves [artículo 2, apartado 2, letra c), inciso iii)]	<input type="checkbox"/>
Abastecimiento de agua potable de las aeronaves [artículo 2, apartado 2, letra c), inciso iv)]	<input type="checkbox"/>
Limpieza exterior de las aeronaves [artículo 2, apartado 2, letra c), inciso v)]	<input type="checkbox"/>
Deshielo/protección antihielo de las aeronaves [artículo 2, apartado 2, letra c), inciso vi)]; especifíquese también si se prevé la supervisión del deshielo o la protección antihielo:	<input type="checkbox"/>
Actividades de preparación	
Actividades tras la llegada de las aeronaves [artículo 2, apartado 2, letra d), inciso i)]	<input type="checkbox"/>
Carga y descarga de las aeronaves [artículo 2, apartado 2, letra d), inciso ii)]	<input type="checkbox"/>
Supervisión del proceso de carga [artículo 2, apartado 2, letra d), inciso ii)]	<input type="checkbox"/>
Actividades en el momento de la salida de las aeronaves [artículo 2, apartado 2, letra d), inciso iii)]	<input type="checkbox"/>

Remolque/retroceso de las aeronaves [artículo 2, apartado 2, letra d), inciso iv)]:	
Remolque <input type="checkbox"/> Retroceso <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Manejo de vehículos <input type="checkbox"/>	
Comunicación por auriculares <input type="checkbox"/>	
Guiado de la aeronave en pista <input type="checkbox"/>	
Asistencia de carga y correo	
Aceptación de la carga en nombre del operador de las aeronaves [artículo 2, apartado 2, letra e), inciso i)]	<input type="checkbox"/>
Apilamiento y almacenamiento finales [artículo 2, apartado 2, letra e), inciso ii)]	<input type="checkbox"/>
Pesaje final y etiquetado de los dispositivos unitarios de carga (ULD) [artículo 2, apartado 2, letra e), inciso iii)]	<input type="checkbox"/>
Controles finales previos al transporte aéreo [artículo 2, apartado 2, letra e), inciso iv)]	<input type="checkbox"/>
Transporte terrestre de carga/correo entre el punto de los controles finales y la aeronave [artículo 2, apartado 2, letra e), inciso v)]	<input type="checkbox"/>
Mercancías peligrosas	
Asistencia a pasajeros	<input type="checkbox"/>
Asistencia de equipajes	<input type="checkbox"/>
Aceptación de mercancías peligrosas como carga	<input type="checkbox"/>
Asistencia de mercancías peligrosas como carga	<input type="checkbox"/>

SUBPARTE DOC

DOCUMENTOS Y REGISTROS**ORGH.DOC.100 Sistemas de gestión documental y de registro**

- a) La organización de asistencia en tierra establecerá un sistema de gestión documental y un sistema de registro como parte de su sistema de gestión.
- b) La organización de asistencia en tierra se asegurará de que todos los documentos y registros, así como las modificaciones asociadas, están a disposición del personal de asistencia en tierra en el ejercicio de sus funciones, así como de las autoridades u otras entidades, previa solicitud, con fines de auditoría o inspección. Los registros deberán ser fáciles de seguir y estar accesibles durante el período de conservación requerido.
- c) Los documentos y registros se almacenarán y protegerán frente a daños, alteraciones y robos.
- d) Los documentos y registros deberán ser de fácil lectura, sea cual sea su formato. La organización de asistencia en tierra especificará en su documentación el método de destrucción o eliminación de los documentos y registros.

ORGH.DOC.105 Conservación de registros

- a) La organización de asistencia en tierra conservará los registros de conformidad con los requisitos nacionales del Estado o Estados miembros en los que preste sus servicios.
- b) No obstante lo dispuesto en la letra a), la organización de asistencia en tierra conservará los siguientes registros como se indica a continuación o de conformidad con otros requisitos aplicables, si este plazo es más largo:
 - 1) la declaración de la organización de asistencia en tierra y los medios alternativos de cumplimiento en uso, durante el período de vigencia de la declaración;

- 2) acuerdos escritos con otras organizaciones, como operadores de aeronaves y operadores de aeródromos, a efectos de la prestación segura de servicios de asistencia en tierra, mientras dichos acuerdos estén en vigor;
- 3) el manual de asistencia en tierra y cualquier otro procedimiento operativo, los procedimientos e instrucciones del operador del aeródromo y los procedimientos e instrucciones de los operadores de aeronaves, durante el tiempo que sean utilizados por la organización de asistencia en tierra en ese aeródromo o en relación con ese operador de aeronaves;
- 4) informes de evaluación de la seguridad, incluidos los informes de investigación de accidentes e incidentes graves, durante toda la vida de la organización de asistencia en tierra;
- 5) los certificados de formación, las cualificaciones y, en su caso, los historiales médicos del personal y la autorización para conducir en la plataforma o su revocación o cancelación, durante al menos veinticuatro meses después de que finalice el contrato de una persona;
- 6) autorizaciones de vehículos y GSE, plan de mantenimiento preventivo y registros de mantenimiento durante al menos veinticuatro meses después de la retirada de servicio de un vehículo;
- 7) documentos para la preparación y el servicio de un vuelo, durante tres meses.

ORGH.DOC.110 Manual de asistencia en tierra

- a) La organización de asistencia en tierra incluirá los siguientes elementos en su manual de asistencia en tierra:
 - 1) todas las instrucciones, información y procedimientos necesarios para la prestación segura de servicios de asistencia en tierra, adaptados al contexto operativo y local y al riesgo para la seguridad en cada aeródromo;
 - 2) los procedimientos operativos que llevan a cabo los operadores de aeronaves a los que presta servicios la organización de asistencia en tierra;
 - 3) los procedimientos del aeródromo que lleva a cabo el operador del aeródromo, a fin de garantizar el cumplimiento de los requisitos del aeródromo aplicables a la organización de asistencia en tierra;
 - 4) las obligaciones y responsabilidades del personal de asistencia en tierra;
 - 5) el sistema de gestión de la organización de asistencia en tierra;
 - 6) el proceso de gestión de los cambios de la organización de asistencia en tierra;
 - 7) el programa de formación del personal de la organización que participa en actividades de asistencia en tierra;
 - 8) el programa de mantenimiento del GSE;
 - 9) cualquier otra tarea incluida en el ámbito de los servicios de asistencia en tierra mencionados en su declaración.
- b) El manual de asistencia en tierra podrá consistir en un conjunto de documentos separados e interconectados mediante referencias cruzadas.
- c) Los operadores de aeródromos y los operadores de aeronaves que presten servicios de asistencia en tierra podrán integrar los elementos de asistencia en tierra en sus manuales existentes.
- d) La organización de asistencia en tierra se asegurará de que cualquier información extraída de otros documentos controlados, como los mencionados en la letra a), puntos 2 y 3, u otros documentos que sean pertinentes para la prestación segura de servicios de asistencia en tierra, y cualquier modificación de esos documentos, se refleje correcta y oportunamente en el manual de asistencia en tierra.
- e) La organización de asistencia en tierra se asegurará de que el manual de asistencia en tierra:
 - 1) haya sido aprobado por las personas responsables designadas para ello por la organización de asistencia en tierra, ya sea en su totalidad o por partes, y de que dicha aprobación esté documentada;
 - 2) sea fácil de leer y esté organizado de manera que se facilite su preparación, uso y revisión;
 - 3) sea fácilmente accesible para el personal de la organización de asistencia en tierra y para las organizaciones terceras, ya sea en su totalidad o en parte, según proceda para sus tareas y responsabilidades, y el personal reciba instrucciones de acceso y sobre dónde encontrar las partes pertinentes para ellas;
 - 4) esté a disposición de la autoridad competente, incluidas sus modificaciones más recientes, a su debido tiempo antes de una inspección o auditoría.

- f) La organización de asistencia en tierra deberá:
- 1) revisar periódicamente el contenido del manual de asistencia en tierra y asegurarse de que se actualiza y modifica cuando sea necesario;
 - 2) garantizar que los procedimientos de modificación y distribución del manual de asistencia en tierra se comuniquen al personal que lo utilice, y que los entienda;
 - 3) desarrollar e implementar un proceso para gestionar y controlar las sucesivas versiones de los manuales de asistencia en tierra y hacer que esto sea visible en el manual;
 - 4) eliminar o marcar con claridad las partes obsoletas;
 - 5) incorporar todas las modificaciones y revisiones exigidas por la autoridad competente, los operadores de aeronaves a los que presta servicios la organización de asistencia en tierra o el operador del aeródromo, así como aquellas derivadas de cambios en sus operaciones;
 - 6) distribuir sin demora al personal pertinente las instrucciones operativas y sus modificaciones, así como cualquier otra información pertinente.
- g) La organización de asistencia en tierra se asegurará de que las instrucciones de trabajo y los procedimientos operativos se ajusten a las partes pertinentes del manual de asistencia en tierra y se redacten o comuniquen en una lengua y de una manera que el personal pertinente comprenda.

SUBPARTE TRG

FORMACIÓN DEL PERSONAL DE ASISTENCIA EN TIERRA

ORGH.TRG.100 Programa de formación y evaluación

- a) Como parte de su sistema de gestión, la organización de asistencia en tierra elaborará y aplicará un programa de formación y evaluación para su personal, a fin de asegurarse de que posee las competencias necesarias para llevar a cabo sus tareas con arreglo a las normas y los objetivos establecidos de conformidad con el punto ORGH.GEN.110, letra c), y para garantizar el mantenimiento de las competencias del personal.
- b) El programa de formación y evaluación:
- 1) define normas y objetivos de formación basados en las responsabilidades y tareas específicas de cada función de asistencia en tierra, los procedimientos operativos, el contexto operativo y los peligros y riesgos de seguridad asociados que son inherentes a cada función de asistencia en tierra;
 - 2) establece el nivel de competencias exigido y desarrolla el programa de formación para alcanzarlo;
 - 3) incluye un análisis de las necesidades de formación realizado antes de matricular a una persona para su formación inicial; este paso se utilizará para permitir el reconocimiento de cualquier formación previa cursada por alguien, cuando sea pertinente para la función y las tareas asignadas;
 - 4) cubre los conocimientos, las capacidades y las actitudes acordes con las tareas genéricas y específicas de cada función de asistencia en tierra, como se indica a continuación:
 - i) el componente de conocimientos se basará en procedimientos operativos normalizados relacionados con la función de asistencia en tierra, los procedimientos de los operadores de aeronaves, los aspectos pertinentes de los procedimientos del aeródromo y, en su caso, las operaciones en condiciones meteorológicas adversas, invernales y nocturnas;
 - ii) el componente de capacidades abordará las capacidades técnicas y humanas para garantizar que la persona alcance las habilidades prácticas para llevar a cabo correctamente las tareas específicas de su función, y el desarrollo de capacidades también abordará los procedimientos específicos de los operadores;
 - iii) el componente de actitud tendrá por objeto preparar a la persona para que realice sus tareas de manera segura y eficiente, bajo la premisa y con la voluntad de contribuir a mantener un alto nivel de seguridad operativa;
 - 5) establece un proceso para evaluar el nivel de competencias alcanzado en relación con los componentes mencionados en los puntos 2, 3 y 4 al final de la formación;
 - 6) cubre la formación inicial, incluida la formación en el puesto de trabajo, y la formación para el mantenimiento de las competencias.

- c) Teniendo en cuenta las tareas y responsabilidades específicas de cada función, el programa de formación y evaluación abarcará los siguientes elementos:
- 1) conocimientos básicos de aviación;
 - 2) formación específica por tipo de actividad de asistencia en tierra;
 - 3) el sistema de gestión de la seguridad y los elementos de gestión de la seguridad de la organización;
 - 4) la seguridad en el lado aire y en torno a la aeronave, especialmente los peligros que plantean otros operadores en la plataforma;
 - 5) el funcionamiento del GSE y de cualquier instalación, espacio o equipo proporcionado por el operador del aeródromo para la prestación de servicios de asistencia en tierra;
 - 6) factores humanos;
 - 7) proceso de preparación;
 - 8) notificación de incidentes de seguridad;
 - 9) mercancías peligrosas;
 - 10) procedimientos operativos de los operadores de aeronaves pertinentes para la función específica de asistencia en tierra asignada;
 - 11) procedimientos y programas operativos locales de los operadores de aeródromos pertinentes para la función específica de asistencia en tierra;
 - 12) cualquier otra formación exigida por otras disposiciones aplicables del Reglamento (UE) n.º 139/2014, el Reglamento (UE) n.º 965/2012 o el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 de la Comisión ^(*).
- d) La organización de asistencia en tierra garantizará, como parte de su programa de formación y evaluación, el mantenimiento de las competencias del personal conservando sus conocimientos, capacidades y actitudes a un nivel que le permita desempeñar sus tareas de conformidad con las normas y los objetivos establecidos por la organización de asistencia en tierra atendiendo al punto ORGH.GEN.110, letra c). Esto se llevará a cabo mediante los dos tipos de formación a que se refieren las letras e) a h), cada uno de los cuales concluirá con una fase de evaluación.
- e) La formación periódica se impartirá, a más tardar, cada treinta y seis meses. La formación periódica podrá completarse en cualquier fecha comprendida en los tres últimos meses naturales del intervalo de recurrencia; el nuevo intervalo comenzará en la fecha de finalización de la última formación periódica.
- f) Cuando una persona no pueda demostrar las competencias requeridas en la función asignada o no haya realizado tareas en la función asignada durante un período de tres a doce meses consecutivos, se realizará una formación de actualización. El contenido y el formato de la formación de actualización serán proporcionales al período de pausa. La formación de actualización también puede impartirse como una variación estacional de las actividades.

La formación de perfeccionamiento profesional se impartirá, como subcategoría de la formación de actualización, en cualquiera de los casos siguientes:

- 1) cuando a una persona se le asignen nuevas tareas o una nueva función de asistencia en tierra;
 - 2) cuando haya modificaciones reglamentarias que afecten directamente a la ejecución de sus tareas;
 - 3) cuando existan nuevos procesos, procedimientos o cambios en el entorno operativo.
- g) La formación para volver a cualificar a una persona se impartirá cuando se detecten deficiencias en su rendimiento durante el ejercicio diario de sus funciones o cuando una persona no haya realizado tareas en la función asignada durante un período de doce a veinticuatro meses consecutivos. Dicha formación también tratará las deficiencias detectadas en el rendimiento y una evaluación de las competencias.
- h) Se volverá a impartir la formación completa con arreglo al programa de formación inicial cuando una persona no haya realizado tareas en la función asignada durante más de veinticuatro meses consecutivos.

^(*) Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 de la Comisión, de 26 de septiembre de 2012, por el que se establecen el reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea, y por el que se modifican el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1035/2011 y los Reglamentos (CE) n.º 1265/2007, (CE) n.º 1794/2006, (CE) n.º 730/2006, (CE) n.º 1033/2006 y (UE) n.º 255/2010 (DO L 281 de 13.10.2012, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2012/923/oj).

- i) La organización de asistencia en tierra se asegurará de que las personas que imparten formación y llevan a cabo la evaluación sean competentes en la materia y tengan competencias para impartir la formación y llevar a cabo la evaluación de manera eficaz.
- j) El programa de formación y evaluación se incluirá en el manual de asistencia en tierra de la organización y se revisará periódicamente para mejorarlo.

ORGH.TRG.105 Requisitos adicionales relacionados con la formación

- a) La organización de asistencia en tierra velará por que se utilicen instalaciones, medios, equipos y herramientas adecuados para impartir formación y realizar evaluaciones.
- b) La organización de asistencia en tierra se asegurará de que el material de formación se facilite en una lengua que pueda comprender el personal de asistencia en tierra de que se trate.
- c) La organización de asistencia en tierra mantendrá registros de la formación y las evaluaciones, así como de las cualificaciones correspondientes. Asimismo, la organización facilitará una copia de dichos registros cuando la persona en cuestión los solicite. Los registros deberán incluir los siguientes datos:
 - 1) nombre de la organización empleadora o, cuando la formación sea impartida por un tercero, de la organización que imparte la formación;
 - 2) nombre de la formación;
 - 3) competencias que se pretende desarrollar con la formación;
 - 4) resumen de los contenidos tratados;
 - 5) competencias adquiridas y, en su caso, calificación o tasa de aprobación de la evaluación;
 - 6) fecha de finalización de la formación y evaluación.

ORGH.TRG.110 Formación sobre mercancías peligrosas

- a) Las organizaciones de asistencia en tierra, incluidas las que no manipulan mercancías peligrosas, aplicarán y mantendrán un programa de formación sobre mercancías peligrosas para el personal de asistencia en tierra de acuerdo con sus funciones y responsabilidades, en particular en lo que respecta a la detección de mercancías peligrosas no declaradas o declaradas incorrectamente y la notificación de sucesos relacionados con mercancías peligrosas, de conformidad con el punto GH.OPS.020 y el anexo 18 del Convenio de Chicago y las Instrucciones Técnicas de la OACI.
- b) El personal también recibirá formación sobre los procedimientos específicos de mercancías peligrosas de los operadores de aeronaves para los que la organización de asistencia en tierra preste servicios de manipulación de mercancías peligrosas.
- c) La formación periódica sobre mercancías peligrosas se impartirá, a más tardar, cada veinticuatro meses.
- d) El personal de una organización de asistencia en tierra que realice cualquiera de las siguientes funciones estará exento de cumplir lo dispuesto en la letra a):
 - 1) repostaje y descarga de combustible de las aeronaves,
 - 2) mantenimiento de los aseos de las aeronaves,
 - 3) abastecimiento de agua potable,
 - 4) limpieza exterior de las aeronaves,
 - 5) deshielo y protección antihielo de las aeronaves,
 - 6) remolque o retroceso de las aeronaves.

SUBPARTE GSE

EQUIPO DE APOYO EN TIERRA

ORGH.GSE.100 Equipo de apoyo en tierra – Requisitos generales

- a) Como parte de su sistema de gestión, la organización de asistencia en tierra dispondrá de un proceso para garantizar que el GSE utilizado para la prestación de servicios de asistencia en tierra:
 - 1) se someta a una inspección antes de su primera utilización operativa o antes del inicio de una operación estacional;
 - 2) se pueda utilizar y se encuentre en buen estado para no causar lesiones a las personas ni daños a la aeronave u otros equipos o bienes;

- 3) se maneje de acuerdo con las instrucciones de uso y dentro de los parámetros de diseño del equipo;
 - 4) se utilice únicamente para los fines para los que está diseñado;
 - 5) sea adecuado al tipo de aeronave para la que se utiliza;
 - 6) se someta a mantenimiento de conformidad con el programa de mantenimiento y las instrucciones de la organización de asistencia en tierra, procurando asimismo causar el menor impacto posible en el medio ambiente.
- b) A efectos de la letra a), la organización de asistencia en tierra:
- 1) tendrá y aplicará procedimientos e instrucciones adecuados para el uso seguro del GSE;
 - 2) dispondrá de medios para garantizar la recepción de boletines de servicio, actualizaciones de servicio, recordatorios y otras notificaciones relativas a la seguridad y el uso de los equipos emitidas por el fabricante o las autoridades, así como para garantizar que se adoptan las medidas adecuadas al respecto;
 - 3) garantizará que el personal que maneja el GSE disponga de una licencia de conducción en vigor y cualquier otra licencia necesaria para el manejo de vehículos especializados, tenga la autorización del operador del aeródromo para conducir por la plataforma y cuente con la formación adecuada y el mantenimiento necesario de sus competencias;
 - 4) cumplirá los requisitos del programa de mantenimiento establecidos en el punto ORGH.GSE.105;
 - 5) garantizará, cuando se externalicen los servicios de mantenimiento del GSE, que:
 - i) el mantenimiento se lleve a cabo de conformidad con las instrucciones y especificaciones del fabricante del equipo, que incluyen las instrucciones de mantenimiento y reparación, la información sobre servicios de mantenimiento, la resolución de problemas y los procedimientos de inspección;
 - ii) la organización de asistencia en tierra disponga de pruebas documentales del mantenimiento del GSE emitidas por la empresa a la que se haya externalizado el mantenimiento del GSE;
 - 6) cumplirá las normas de diseño y fabricación aplicables del GSE utilizado.
- c) Cuando el operador del aeródromo proporcione equipos, instalaciones o espacios destinados a la prestación de servicios de asistencia en tierra, como instalaciones de deshielo, un sistema centralizado de asistencia de equipajes, pasarelas de embarque de pasajeros y pasarelas de acceso, se aclararán y documentarán lo antes posible los siguientes aspectos entre el operador del aeródromo y los usuarios de dichos equipos, instalaciones o espacios:
- 1) la responsabilidad de su mantenimiento;
 - 2) la responsabilidad de su manejo;
 - 3) la responsabilidad de la formación del personal en relación con el manejo de dichos equipos, instalaciones o espacios.

ORGH.GSE.105 Programa de mantenimiento del equipo de apoyo en tierra

- a) Como parte de su sistema de gestión, la organización de asistencia en tierra establecerá y aplicará un programa de mantenimiento para conservar los sistemas y equipos necesarios para la prestación de servicios de asistencia en tierra en un estado de funcionamiento que no menoscabe la seguridad de las personas, las aeronaves y otros vehículos o equipos, ni la regularidad de la eficiencia de las operaciones. Este programa garantizará que:
- 1) se aplique un programa de mantenimiento de los vehículos y equipos que operen en el área de movimiento y en otras zonas operativas del aeródromo;
 - 2) se establezcan procedimientos para aplicar el programa de mantenimiento;
 - 3) se realice el mantenimiento en talleres adecuados, por parte de personal cualificado y de acuerdo con las instrucciones del fabricante o, en su defecto, atendiendo a las instrucciones proporcionadas por el propietario o arrendador del GSE;
 - 4) se ejecute eficazmente el programa de mantenimiento utilizando medios e instalaciones adecuados y suficientes, también cuando se externalicen los servicios de mantenimiento;
 - 5) se etiqueten claramente los vehículos y GSE que no estén operativos como «fuera de servicio», no se utilicen para llevar a cabo operaciones y se trasladen a la mayor brevedad posible a zonas de mantenimiento o almacenamiento específicas para su reparación;
 - 6) se establezca un plan de inspecciones de mantenimiento preventivo, cuando proceda;

- 7) se lleven registros de mantenimiento para cada vehículo y GSE.
- b) El programa de mantenimiento deberá ser adecuado a la frecuencia y a las condiciones específicas de uso de un determinado elemento del GSE. Deberá incluir, como mínimo:
 - 1) un proceso de inspección y de notificación de fallos;
 - 2) pruebas de que el GSE se ha verificado antes de su puesta en servicio.
- c) El programa de mantenimiento respetará los principios relativos a factores humanos.
- d) El programa de mantenimiento garantizará el cumplimiento de los plazos de mantenimiento especificados a lo largo de toda la vida útil del GSE.
- e) Cuando el mantenimiento del GSE sea realizado por otras organizaciones que formen parte de un acuerdo de utilización conjunta de los equipos o un acuerdo de alquiler, la organización de asistencia en tierra velará por que se documente la responsabilidad del mantenimiento.

ORGH.GSE.110 Utilización conjunta del equipo de apoyo en tierra

- a) Cuando el operador del aeródromo u otra organización que preste servicios en un aeródromo proporcione GSE, la organización de asistencia en tierra podrá, cuando proceda, celebrar un acuerdo para la utilización conjunta del GSE junto con otras organizaciones que presten servicios de asistencia en tierra en dicho aeródromo. El operador del aeródromo será informado en todo momento de dicho acuerdo.
- b) En el caso de que se haga una utilización conjunta del GSE, la organización de asistencia en tierra velará por que el acuerdo específico con la organización que proporciona el GSE cumpla los requisitos de la presente subparte y los requisitos aplicables a los servicios contratados en el marco del presente Reglamento, en particular la obligación de garantizar la formación del personal en lo que respecta al manejo del GSE, los procedimientos operativos para su uso y su programa de mantenimiento.
- c) La organización de asistencia en tierra aplicará de manera efectiva los requisitos de seguridad establecidos en el acuerdo de utilización conjunta del GSE y velará por que el nivel de seguridad no sea inferior a los estándares establecidos en su propio sistema de gestión de la seguridad. En tal caso, la organización de asistencia en tierra podrá solicitar una revisión de los requisitos de seguridad del acuerdo de utilización conjunta del GSE junto con las demás organizaciones que participen en el acuerdo.

—

ANEXO II

RESPONSABILIDADES DE LAS ORGANIZACIONES DE ASISTENCIA EN TIERRA EN RELACIÓN CON LOS PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE ASISTENCIA EN TIERRA**(PARTE GH.OPS)****GH.OPS.005 Responsabilidades generales para la prestación de servicios de asistencia en tierra**

- a) La organización de asistencia en tierra se asegurará, en lo que respecta a todas las actividades de asistencia en tierra que lleve a cabo, de que:
- 1) se apliquen correctamente los procedimientos operativos y las instrucciones facilitadas por el operador de aeronaves y, en su caso, por el operador del aeródromo;
 - 2) se disponga de suficiente personal para llevar a cabo las tareas asignadas de forma segura;
 - 3) el personal que realiza actividades de asistencia en tierra esté formado y sea competente para llevar a cabo las tareas asignadas;
 - 4) la explotación y el mantenimiento de cualquier equipo utilizado para las actividades de asistencia en tierra se lleven a cabo de conformidad con la subparte ORGH.GSE.
- b) De conformidad con el punto 4.1, letra c), del anexo VII del Reglamento (UE) 2018/1139, la organización de asistencia en tierra prestará servicios de conformidad con las instrucciones y procedimientos del operador de aeronaves. No obstante, la organización de asistencia en tierra podrá aplicar sus propios procedimientos operativos en cualquiera de los siguientes casos:
- 1) si así lo acuerda y acepta el operador de aeronaves;
 - 2) si el operador de aeronaves no proporciona ningún procedimiento operativo.
- c) Si las instrucciones y los procedimientos facilitados por el operador de aeronaves difieren de los procedimientos operativos de la organización de asistencia en tierra, prevalecerán los primeros. La organización de asistencia en tierra abordará junto con el operador de aeronaves cualquier divergencia que pueda afectar a la seguridad de la aeronave, sus pasajeros o el personal de asistencia en tierra tan pronto como se haya detectado, y determinará, junto con el operador de aeronaves, si en su lugar se acepta la aplicación de los procedimientos operativos de la organización de asistencia en tierra.
- d) Los procedimientos operativos de la organización de asistencia en tierra:
- 1) abarcarán, según proceda, todos los servicios prestados que se enumeran en el artículo 2, apartado 2, del presente Reglamento;
 - 2) serán adecuados al tipo de aeronave y al contexto operativo;
 - 3) garantizarán que las actividades de manipulación de aeronaves se lleven a cabo de manera que se reduzcan al mínimo los riesgos de daños en la aeronave u otros vehículos en tierra y las lesiones al personal y a los pasajeros, y que no se ponga en peligro la seguridad del vuelo.
- e) De conformidad con el punto 4.1, letra b), del anexo VII del Reglamento (UE) 2018/1139, la organización de asistencia en tierra cumplirá, en la medida en que sea pertinente para las actividades que lleve a cabo, los procedimientos que le facilite el operador del aeródromo en relación con los siguientes aspectos operativos a que se refiere el Reglamento (UE) n.º 139/2014:
- 1) programa de control de objetos extraños;
 - 2) autorización de conductores y manejo de vehículos;
 - 3) remolque de aeronaves;
 - 4) comunicaciones entre vehículos y el control del tránsito aéreo (ATC);
 - 5) control de los peatones;
 - 6) calidad del combustible y seguridad de la plataforma durante el repostaje o la descarga de combustible;
 - 7) operaciones en condiciones invernales;
 - 8) operaciones nocturnas;
 - 9) operaciones en condiciones meteorológicas adversas;
 - 10) señalización e iluminación de vehículos y otros objetos móviles;
 - 11) llegada y salida de la aeronave al/del puesto de estacionamiento;
 - 12) difusión de información a las organizaciones que operan en la plataforma;
 - 13) alerta de los servicios de emergencia;

- 14) precauciones con respecto al chorro de reacción;
 - 15) ropa reflectante de alta visibilidad.
- f) Los procedimientos del operador del aeródromo que cubran los elementos de la letra e) prevalecerán sobre los procedimientos del mismo ámbito de la organización de asistencia en tierra o del operador de aeronaves. La organización de asistencia en tierra abordará las instrucciones o procedimientos contradictorios con el operador del aeródromo tan pronto como se detecten.
- g) Sin perjuicio de lo dispuesto en las letras a) a f), para garantizar que la seguridad de la aeronave y de las personas en tierra no se vea comprometida durante la prestación de servicios de asistencia en tierra, la organización de asistencia en tierra podrá decidir aplicar procedimientos operativos más estrictos basados en los procedimientos e instrucciones del operador de aeronaves o del operador del aeródromo si considera que el contexto operativo local requiere precauciones de seguridad adicionales. Estos elementos de seguridad adicionales se documentarán y comunicarán a los operadores de aeronaves o a los operadores de aeródromos afectados, según proceda.
- h) La organización de asistencia en tierra se asegurará de que su personal disponga de una copia de las instrucciones y procedimientos operativos pertinentes, de acuerdo con sus tareas, y se comuniquen de manera que se garantice su comprensión. La organización de asistencia en tierra también garantizará que su personal sea capaz de comprender y cumplir las instrucciones y procedimientos del operador del aeródromo o de las autoridades competentes que se faciliten únicamente en la lengua nacional.

GH.OPS.010 Interfaces con otras organizaciones

Como parte de su sistema de gestión, la organización de asistencia en tierra dispondrá de un proceso para determinar las interfaces con el operador del aeródromo y los operadores de aeronaves a los que presta servicios. El proceso para abordar estas interfaces:

- a) abarcará los procedimientos operativos específicos de los operadores de aeronaves, el entorno local del aeródromo, los procedimientos de seguridad o las limitaciones operativas, sobre la base de una evaluación del riesgo para la seguridad y de acuerdo con todas las partes interesadas pertinentes;
- b) garantizará, en coordinación con el operador del aeródromo, que las partes pertinentes de su sistema de gestión de la seguridad sean compatibles y complementarias con las del operador del aeródromo a que se refiere el punto ADR.OR.D.025 y las del operador de aeronaves;
- c) garantizará la comunicación mutua y el intercambio periódico de información pertinente en materia de seguridad, según proceda, con las organizaciones afectadas por las actividades de asistencia en tierra.

GH.OPS.020 Manipulación de mercancías peligrosas

- a) La organización de asistencia en tierra garantizará que la manipulación de mercancías peligrosas se realice en todo momento de conformidad con las disposiciones pertinentes del anexo 18 del Convenio de Chicago y las Instrucciones Técnicas de la OACI relativas a dicho anexo, así como con las instrucciones y procedimientos del operador de aeronaves.
- b) Las organizaciones de asistencia en tierra que no intervengan en la manipulación de mercancías peligrosas rechazarán las mercancías que contengan mercancías peligrosas ocultas o no declaradas e informarán de la detección de mercancías peligrosas no declaradas o declaradas incorrectamente de acuerdo con lo dispuesto en el punto ORGH.GEN.160, letra b), punto 2).
- c) La organización de asistencia en tierra garantizará que el personal que intervenga en la manipulación de mercancías peligrosas tenga acceso a las variaciones específicas de los operadores de aeronaves a los que se presten los servicios, y que las aplique.

GH.OPS.025 Transporte terrestre de pasajeros y miembros de la tripulación por un operador de aeródromos

Cuando un operador de aeródromos preste servicios de transporte en tierra a pasajeros y miembros de la tripulación con su propio personal, ya sea como servicio único o combinado con la asistencia a pasajeros con movilidad reducida, como parte de la exención especificada en el artículo 2, apartado 3, letra h), o letra j), del presente Reglamento, deberá cumplir los siguientes requisitos de los anexos I y II del presente Reglamento:

- a) la subparte ORGH.GSE;
- b) el punto GH.OPS.300;
- c) el punto GH.OPS.305.

GH.OPS.030 Lengua común

La organización de asistencia en tierra garantizará que sus trabajadores puedan comunicarse eficazmente en el ejercicio de sus tareas operativas diarias en una lengua o lenguas, o mediante señales manuales, que puedan ser comprendidas por ellos, o, según las funciones asignadas, por el personal del aeródromo o la tripulación aérea.

SUBPARTE 1

ASISTENCIA A PASAJEROS**GH.OPS.100 Asistencia a pasajeros – Requisitos generales**

- a) Los procedimientos de asistencia a pasajeros establecidos por la organización de asistencia en tierra cubrirán los riesgos para la seguridad, incluidas las mercancías peligrosas que se transporten dentro del equipaje de los pasajeros o que una persona lleve encima, relacionados con las siguientes actividades:
 - 1) la aceptación de pasajeros y equipajes y la transmisión de datos a efectos de control de la carga;
 - 2) la asistencia a categorías especiales de pasajeros, incluidos los pasajeros con movilidad reducida;
 - 3) el embarque de pasajeros;
 - 4) el desembarque de pasajeros, incluida, en su caso, la asistencia a pasajeros en tránsito y en transferencia;
 - 5) el tránsito o la transferencia de pasajeros.
- b) La organización de asistencia en tierra garantizará el cumplimiento de los requisitos del aeródromo relacionados con el control de peatones durante el embarque y el desembarque de los pasajeros.

GH.OPS.105 Control de pasajeros en la plataforma

- a) El acceso de los pasajeros a la plataforma o a cualquier otra zona operativa deberá cumplir los requisitos aplicables en materia de control de los peatones establecidos en el Reglamento (UE) n.º 139/2014. La organización de asistencia en tierra garantizará que los pasajeros no salgan de la zona o ruta claramente designada o marcada para el tránsito entre la terminal del aeródromo y la aeronave, y que no accedan a las zonas peligrosas de la aeronave marcadas.
- b) La organización de asistencia en tierra aplicará las instrucciones y procedimientos del operador de aeronaves a menos que se acuerde otra cosa con este. Cuando se utilicen escaleras de pasajeros, pasarelas de embarque de pasajeros o pasarelas de acceso para el embarque y desembarque de pasajeros, los procedimientos operativos cubrirán la seguridad de los pasajeros durante el embarque y el desembarque.

GH.OPS.110 Asistencia a pasajeros con movilidad reducida por un operador de aeródromos

Cuando un operador de aeródromos preste asistencia a pasajeros con movilidad reducida con su propio personal, ya sea como servicio único o combinado con el transporte en tierra de pasajeros y miembros de la tripulación, como parte de la exención especificada en el artículo 2, apartado 3, letra h), o letra j), del presente Reglamento, deberá cumplir los siguientes requisitos de los anexos I y II del presente Reglamento:

- a) la subparte ORGH.GSE;
- b) el punto GH.OPS.100, letra a), punto 2, aplicable a dichos pasajeros;
- c) el punto GH.OPS.305, en lo que respecta al funcionamiento del GSE.

SUBPARTE 2

ASISTENCIA DE EQUIPAJES**GH.OPS.200 Asistencia de equipajes – Requisitos generales**

- a) Los procedimientos de seguridad para la asistencia de equipajes abarcarán las siguientes fases, en función de la gama de operaciones de la organización de asistencia en tierra:
 - 1) identificación de equipajes;
 - 2) clasificación de equipajes;
 - 3) apilamiento de equipajes, preparación para la salida o transferencia;

- 4) llegada y entrega del equipaje.
- b) La manipulación de mercancías peligrosas en el equipaje se llevará a cabo de conformidad con el anexo 18 del Convenio de Chicago y las Instrucciones Técnicas de la OACI relativas a dicho anexo, así como los procedimientos e instrucciones del operador de aeronaves relativos a las mercancías peligrosas en el equipaje de los pasajeros.
- c) La organización de asistencia en tierra cumplirá todos los procedimientos adicionales del aeródromo atendiendo a la infraestructura centralizada que proporcione el operador del aeródromo para la asistencia de equipajes.
- d) La organización de asistencia en tierra velará por que el personal que participe en la manipulación de equipajes reciba formación en materia de seguridad relacionada con sus tareas y comprenda las consecuencias de sus actos para la seguridad del vuelo.

SUBPARTE 3

MANTENIMIENTO DE AERONAVES

GH.OPS.300 Seguridad en la plataforma

La organización de asistencia en tierra aplicará, además de los procedimientos del operador del aeródromo correspondientes a dicha organización como usuario del aeródromo, procedimientos operativos para cubrir los riesgos de seguridad derivados de trabajar en torno a la aeronave y en la zona de seguridad del lado aire del aeródromo, como se indica a continuación:

- a) los procedimientos del operador del aeródromo en relación con las siguientes actividades:
 - 1) caminar y conducir dentro de las zonas del lado aire del aeródromo;
 - 2) el programa de control de objetos extraños;
 - 3) conducir en el área de movimiento;
 - 4) operaciones en condiciones meteorológicas adversas, invernales o nocturnas;
- b) los procedimientos operativos de la organización de asistencia en tierra en relación con las siguientes actividades:
 - 1) trabajar en la plataforma y alrededor de la aeronave, así como la seguridad en la plataforma;
 - 2) inspeccionar el exterior de la aeronave y las zonas adyacentes del lado aire, según proceda, antes de la llegada y salida de la aeronave;
 - 3) trabajar en torno a la aeronave, en cuyo caso se aplicarán los siguientes principios:
 - i) las zonas de peligro de la aeronave se mantendrán libres de personas y vehículos mientras los motores estén a punto de arrancarse o estén en funcionamiento;
 - ii) el personal, a excepción de las personas necesarias para facilitar la llegada y la salida de la aeronave, no se aproximará a la aeronave cuando los motores estén en funcionamiento y las luces anticollisión se encuentren encendidas;
 - iii) el procedimiento incluirá los principios relativos a factores humanos;
 - 4) el posicionamiento correcto del equipo de apoyo en tierra alrededor de la aeronave para su mantenimiento y para el embarque y desembarque de pasajeros;
 - 5) en función de las responsabilidades asignadas a la organización, cualquiera de las siguientes:
 - i) desarrollar y aplicar un plan de preparación de aeronaves para garantizar la coordinación y la seguridad de todas las actividades de asistencia en tierra que se lleven a cabo en la aeronave durante la preparación, en el que se incluirá, como mínimo, una descripción de las fases, así como de las tareas y responsabilidades necesarias para la llegada, la asistencia y la salida de la aeronave;
 - ii) describir sus tareas y responsabilidades durante la preparación de la aeronave cuando el plan de preparación de la aeronave sea elaborado por otra organización;
- c) Los procedimientos operativos a que se refiere la letra b) se adaptarán al contexto operativo del aeródromo, así como a sus condiciones geográficas y meteorológicas específicas.

GH.OPS.305 Requisitos generales para el funcionamiento del equipo de apoyo en tierra

- a) La organización de asistencia en tierra aplicará procedimientos para el funcionamiento seguro del GSE, con medidas de seguridad específicas para abordar los riesgos asociados al acercamiento, posicionamiento, frenado, maniobrado y estacionamiento del equipo, así como a su salida de la aeronave y de la zona en la que la aeronave está estacionada, incluidos los equipos utilizados para el transporte en tierra de pasajeros con movilidad reducida, así como para la seguridad de los equipos cuando no se estén utilizando y para su estacionamiento en zonas designadas a dicho efecto.
- b) La conducción del GSE en la plataforma y el área de movimiento cumplirá los procedimientos del aeródromo desarrollados de conformidad con los requisitos aplicables del anexo IV (ADR.OPS) del Reglamento (UE) n.º 139/2014.
- c) Todos los GSE utilizados, ya sean motorizados o no motorizados, serán objeto del mantenimiento adecuado y cumplirán el programa de mantenimiento mencionado en la subparte ORGH.GSE del anexo I del presente Reglamento. Las pasarelas de embarque o las escaleras de pasajeros deberán estar libres de cualquier objeto extraño para garantizar una evacuación rápida de los pasajeros y la tripulación en caso de emergencia durante el repostaje con los pasajeros a bordo, el embarque o el desembarque de los pasajeros.
- d) El GSE no podrá tocar la aeronave a menos que esté equipado con sensores de proximidad o autonivelación, dependiendo del tipo de GSE, o en circunstancias específicas en que así lo precise el tipo de GSE que se esté utilizando.

GH.OPS.310 Repostaje y descarga de combustible de las aeronaves

- a) Los servicios de repostaje y descarga de combustible de las aeronaves podrán ser prestados por la misma organización que se ocupa de la prestación de otros servicios de asistencia en tierra o por un proveedor de servicios de suministro de combustible a las aeronaves.
- b) Además de garantizar el cumplimiento del punto GH.OPS.005, el proveedor de servicios de suministro de combustible a las aeronaves será responsable de lo siguiente:
 - 1) garantizar el repostaje y la descarga de combustible de las aeronaves en condiciones de seguridad, así como la prestación de otros servicios necesarios de conformidad con los procedimientos operativos del operador de aeronaves;
 - 2) haber establecido y aplicar procedimientos de comunicación con las organizaciones de asistencia en tierra que presten otros servicios durante la preparación de la aeronave, en particular con la función de coordinación de la preparación y con la tripulación de vuelo en caso de incendio o fuga de combustible;
 - 3) satisfacer los requisitos relativos a la prevención y extinción de incendios en la plataforma y en los puestos de estacionamiento;
 - 4) abordar las instrucciones contradictorias con el operador de aeronaves o el operador del aeródromo, según proceda, tan pronto como se hayan determinado.
- c) El proveedor de servicios de suministro de combustible a las aeronaves tendrá las siguientes responsabilidades:
 - 1) aplicar su procedimiento de emergencia en caso de emergencia durante el repostaje o la descarga de combustible, tal como se describe en su manual de asistencia en tierra, en particular:
 - i) interrumpir el repostaje;
 - ii) desconectar la manguera de repostaje de la aeronave;
 - iii) desplazar el vehículo de combustible o, en función del sistema de repostaje, pulsar el botón de parada de emergencia en la toma de salida de combustible;
 - 2) utilizar únicamente el tipo de combustible aprobado para el tipo de aeronave correspondiente de acuerdo con las instrucciones del operador de aeronaves para evitar el repostaje incorrecto y la contaminación del combustible;
 - 3) garantizar que su personal lleve ropa distintiva para permitir su fácil identificación en caso de emergencia durante las operaciones de repostaje o descarga de combustible;
 - 4) utilizar las zonas de repostaje establecidas por el operador de aeronaves de acuerdo con el tipo de aeronave y, en coordinación con la organización de asistencia en tierra que coordine la preparación de la aeronave, impedir que los pasajeros o las personas no autorizadas entren en dichas zonas y, en su caso, interrumpir el repostaje hasta que la zona esté despejada;
 - 5) cumplir el procedimiento pertinente del operador de aeronaves para repostar o descargar combustible con los pasajeros a bordo y durante el embarque o desembarque de pasajeros, incluido lo siguiente:
 - i) detener el repostaje cuando estén obstruidas las salidas de emergencia y las vías de evacuación designadas;

- ii) comunicarse con la persona que supervisa la operación de repostaje o descarga de combustible, designada por el operador de la aeronave, en caso de incendio o fuga de combustible;
- 6) cumplir lo dispuesto en el punto ADR.OPS.D.060 del Reglamento (UE) n.º 139/2014, según lo previsto en los procedimientos del operador del aeródromo en relación con la seguridad de la plataforma durante el repostaje de las aeronaves.
- d) El repostaje o la descarga de combustible en hangares o edificios cerrados similares solo se realizarán con la aprobación del operador de aeronaves y del operador del aeródromo y de conformidad con los procedimientos especiales desarrollados por ellos.

GH.OPS.320 Abastecimiento de agua potable

Los procedimientos de abastecimiento de agua potable cumplirán los requisitos establecidos en el punto GH.OPS.005, así como los siguientes requisitos adicionales:

- a) servir de enlace con el operador del aeródromo para garantizar que:
 - 1) el agua que se cargue en la aeronave, ya esté destinada a su consumo o a otros usos personales, no contenga sustancias químicas ni microorganismos;
 - 2) se lleve a cabo un ensayo de calidad del agua potable periódicamente de acuerdo con lo establecido por las autoridades sanitarias locales y según el procedimiento del operador de aeronaves;
- b) cumplir los requisitos establecidos en los actos jurídicos de la Unión aplicables en relación con los equipos de protección individual para el personal que se ocupa del abastecimiento de agua potable;
- c) reducir adecuadamente el riesgo de producir objetos extraños durante esta actividad.

GH.OPS.325 Mantenimiento de los aseos de las aeronaves

Los procedimientos de mantenimiento de los aseos cumplirán los requisitos establecidos en el punto GH.OPS.005, así como los siguientes requisitos adicionales:

- a) describir las medidas aplicables en caso de fuga;
- b) detectar rápidamente cualquier fuga y abordarla de acuerdo con las instrucciones;
- c) cumplir los requisitos establecidos en los actos jurídicos de la Unión aplicables en relación con los equipos de protección individual para el personal que se ocupa del mantenimiento de los aseos de las aeronaves;
- d) reducir adecuadamente el riesgo de producir objetos extraños durante el mantenimiento de los aseos de las aeronaves.

GH.OPS.330 Limpieza exterior de las aeronaves

Los procedimientos de limpieza exterior de las aeronaves cumplirán los requisitos establecidos en el punto GH.OPS.005, así como los siguientes requisitos adicionales:

- a) realizar la limpieza exterior de la aeronave con productos aprobados por el fabricante de la aeronave para evitar causar daños en la aeronave;
- b) cerrar adecuadamente los paneles y puertas exteriores de la aeronave una vez completada la limpieza;
- c) cumplir los requisitos establecidos en los actos jurídicos de la Unión aplicables en relación con los equipos de protección individual para el personal que se ocupa de la limpieza exterior de la aeronave;
- d) utilizar una zona específica para la limpieza exterior de las aeronaves, según lo establecido por el operador del aeródromo, si procede;
- e) reducir adecuadamente el riesgo de producir objetos extraños durante la limpieza exterior de las aeronaves.

GH.OPS.335 Deshielo y protección antihielo de las aeronaves

- a) La organización de asistencia en tierra garantizará que se planifiquen y realicen a su debido tiempo las comprobaciones necesarias para asegurar la disponibilidad del servicio antes de la temporada de frío para que las operaciones de deshielo y de protección antihielo se lleven a cabo de forma segura.
- b) Además de cumplir los requisitos establecidos en el punto GH.OPS.005, la organización de asistencia en tierra será responsable de garantizar que los fluidos utilizados para el deshielo y la protección antihielo cumplan las normas de calidad de los líquidos, que se realicen ensayos periódicos y que se almacenen adecuadamente.
- c) La organización de asistencia en tierra cooperará con el operador del aeródromo y con cualquier autoridad u organización pertinente para permitir la recuperación y el reciclado del líquido de deshielo y protección antihielo para proteger el medio ambiente.

- d) Cuando la organización de asistencia en tierra utilice plataformas y puestos remotos para prestar servicios de deshielo y protección antihielo, designará a un coordinador de deshielo y aplicará un procedimiento que incluya:
- 1) comunicación en una frecuencia de radio específica con la tripulación de vuelo;
 - 2) asignación de puestos para aeronaves a la espera del servicio de deshielo/protección antihielo en el puesto de deshielo y protección antihielo;
 - 3) indicación a la tripulación de vuelo de la retirada del equipo y del final de la operación de deshielo y protección antihielo para el retorno seguro de la aeronave al área de movimiento.

SUBPARTE 4

PREPARACIÓN DE AERONAVES**GH.OPS.400 Coordinación de las actividades de preparación de aeronaves**

- a) La organización de asistencia en tierra garantizará la prestación segura de servicios de asistencia en tierra y de asistencia de aeronaves durante la fase de preparación, creando para ello una función de coordinación de las actividades de preparación. Dicha coordinación tendrá en cuenta el plan de preparación especificado por el operador de aeronaves.
- b) Cuando más de una organización de asistencia en tierra participe en la prestación de servicios de asistencia en tierra al mismo operador de aeronaves de conformidad con el plan de preparación del operador de aeronaves, las organizaciones de asistencia en tierra correspondientes acordarán (entre ellas) cuál es la responsable de coordinar la preparación, a menos que lo establezca el operador de aeronaves.
- c) La organización de asistencia en tierra responsable de coordinar la preparación de la aeronave dispondrá de un procedimiento escrito para dicha coordinación que incluya los siguientes aspectos:
- 1) las actividades de asistencia en tierra que se supervisarán y coordinarán durante la preparación de la aeronave;
 - 2) si la función de coordinación de la preparación la desempeña una persona o un dispositivo automatizado, y si se lleva a cabo en el aeródromo o en remoto; en su caso, la persona responsable de esta función;
 - 3) la coordinación de la comunicación con todas las organizaciones implicadas, ya sean otras organizaciones de asistencia en tierra, el operador de aeronaves o el operador del aeródromo;
 - 4) las tareas asociadas a la función de coordinación de la preparación;
 - 5) garantizar que la carga de tareas por persona no ponga en peligro la seguridad de las actividades;
 - 6) cuando se lleven a cabo operaciones de repostaje y descarga de combustible con los pasajeros a bordo y durante el embarque o desembarque de pasajeros, garantizar lo siguiente:
 - i) se mantienen libres de obstáculos todas las zonas siguientes:
 - A. Las salidas de emergencia designadas;
 - B. Las vías de evacuación, en particular la del vehículo combustible;
 - C. La zona terrestre que se encuentra debajo de las salidas de emergencia de la aeronave y las zonas de despliegue de las rampas de evacuación cuando no se puedan utilizar las escaleras en caso de evacuación;
 - D. Botón de parada de emergencia del suministro de combustible, en su caso;
 - ii) se informa inmediatamente al proveedor de servicios de suministro de combustible a las aeronaves cuando las salidas de evacuación y las vías de evacuación designadas estén obstruidas;
 - 7) difusión del procedimiento escrito a todas las personas implicadas.
- d) El plan de preparación aplicado a cada aeronave deberá adecuarse a las especificidades y limitaciones del tipo de aeronave. La coordinación de la preparación tendrá en cuenta el contexto operativo del aeródromo.
- e) La organización de asistencia en tierra cumplirá el requisito de alertar a los servicios de emergencia del aeródromo de conformidad con el punto ADR.OPS.D.050 del Reglamento (UE) n.º 139/2014 en caso de accidentes e incidentes en la plataforma.

GH.OPS.405 Llegada de aeronaves

- a) Los procedimientos operativos relativos a la llegada de una aeronave serán adecuados al tipo de aeronave y abarcarán:
 - 1) la inmovilización de la aeronave en tierra;
 - 2) el marcado de las zonas peligrosas en torno a la aeronave;
 - 3) el manejo de las puertas del compartimento de carga y de los paneles de servicio;
 - 4) el posicionamiento del GSE, incluida la unidad de potencia en tierra y la unidad de aire preacondicionado, si procede;
 - 5) el manejo de pasarelas de embarque de pasajeros u otros GSE, como escaleras de pasajeros.
- b) El puesto de estacionamiento se inspeccionará antes de la llegada de la aeronave y se aplicarán los procedimientos correspondientes del operador del aeródromo.

GH.OPS.410 Inmovilización de aeronaves en tierra

- a) La organización de asistencia en tierra dispondrá de procedimientos operativos y los aplicará para garantizar que la aeronave esté protegida de cualquier movimiento no intencionado, de conformidad con los procedimientos e instrucciones del operador de aeronaves o, según lo acordado con el operador de aeronaves, de conformidad con los procedimientos operativos de la organización de asistencia en tierra.
- b) Los procedimientos a que se refiere la letra a) incluirán medidas de seguridad para garantizar que solo el personal de asistencia en tierra con tareas específicas que deban llevarse a cabo en esta fase pueda aproximarse a la aeronave antes de apagar las luces anticolidión y los motores.
- c) Se marcará el área de restricción de equipos colocando conos de seguridad alrededor de las zonas de la aeronave susceptibles de sufrir daños en tierra.

GH.OPS.415 Carga y descarga de aeronaves

Los procedimientos operativos para la carga y descarga de aeronaves garantizarán lo siguiente:

- a) la operación de carga de la aeronave se lleva a cabo de acuerdo con las instrucciones de carga establecidas, y se observan todas las especificaciones y requisitos de carga relacionados con mercancías peligrosas y otras cargas especiales, correo, equipaje o los equipos integrados en compartimentos;
- b) se mantiene la estabilidad de la aeronave durante la descarga y la carga;
- c) el equipo de descarga dispone de la documentación de vuelo de llegada adecuada;
- d) el compartimento de carga de la aeronave está vacío antes de la carga, salvo en el caso de los vuelos de tránsito o cuando las instrucciones del operador de aeronaves indiquen lo contrario, y no haya daños ni fugas; si se detectan daños, se informará al operador de aeronaves;
- e) la carga se realiza de forma que no dañe el compartimento de carga ni las puertas del compartimento de carga;
- f) los ULD y otros equipos sueltos se encuentran en buen estado de funcionamiento, no contienen agua ni nieve y no hay cargas dañadas o con fugas;
- g) los artículos y los ULD que se introducen en los compartimentos de carga están adecuadamente sujetos para evitar cualquier movimiento o desplazamiento durante el vuelo;
- h) el tipo de ULD cargado en la aeronave se corresponde con lo especificado en las instrucciones de carga;
- i) las puertas del compartimento de carga están correctamente cerradas;
- j) cualquier cambio de última hora relacionado con la carga de equipaje o de carga se registra en la documentación de masa y centrado y se distribuye a las personas identificadas en el procedimiento del operador de aeronaves;
- k) el documento de masa y centrado que contiene las instrucciones de carga está firmado por la persona responsable de la supervisión de la carga para confirmar que la carga y distribución de la aeronave se han completado de acuerdo con las instrucciones;

- l) se garantiza la comunicación relacionada con la carga de la aeronave y la distribución de la carga entre la persona responsable de la supervisión de la carga y la persona responsable de su planificación y de la expedición de la correspondiente documentación de masa y centrado, así como cualquier otra persona intermediaria si la planificación de la carga es una función que se lleva a cabo a distancia, y no en la estación de salida;
- m) una copia de la documentación de masa y centrado que contiene las instrucciones de carga se conserva en tierra y está a disposición del personal de tierra responsable de las operaciones de vuelo hasta después de la llegada del vuelo;
- n) la carga y descarga se llevan a cabo con un GSE adecuado al tipo de aeronave y la tarea correspondientes, según el caso;
- o) cualquier daño o fallo de funcionamiento detectado en el sistema de carga a bordo se notificará al operador de aeronaves.

GH.OPS.420 Supervisión de la carga

La organización de asistencia en tierra aplicará procedimientos para la supervisión de la carga y la descarga de la aeronave a fin de garantizar lo siguiente:

- a) se informa al equipo de descarga de conformidad con los mensajes de carga recibidos antes de la descarga de la aeronave y se informa al equipo de carga de conformidad con las instrucciones de carga de la aeronave antes de llevarla a cabo;
- b) se supervisan la descarga y carga de la aeronave, garantizando que la carga apilada esté intacta y que no se produzcan daños ni fugas antes de la carga;
- c) la carga y la sujeción del equipaje y de los bultos de carga están en la posición indicada en el embalaje, a fin de evitar su desplazamiento en cualquier dirección y de mantener su segregación y separación de conformidad con los requisitos relativos a las mercancías peligrosas;
- d) se verifica que se cumplen todas las etapas a que se refiere el punto GH.OPS.415;
- e) se coteja la carga con la documentación correspondiente, como el manifiesto de carga, el manifiesto de equipaje o la NOTOC de carga especial, de haberla;
- f) se confirma que la operación de carga se lleva a cabo según lo especificado en el formulario de instrucciones de carga final;
- g) se informa de cualquier desviación con respecto a la carga prevista y de cualquier elemento especial, no ordinario o que exceda de peso que se presente para su carga y que no esté ya incluido en las instrucciones de carga.

GH.OPS.425 Dispositivos unitarios de carga

Con respecto a los ULD, para la colocación del equipaje y la carga, la organización de asistencia en tierra se asegurará de que:

- a) se sigan las instrucciones del operador de aeronaves en relación con el uso del tipo correcto de ULD y de que los ULD se encuentren dentro de los límites aceptables establecidos con arreglo a las instrucciones del fabricante y estén vacíos antes de su uso;
- b) los ULD se revisen para comprobar que están en buen estado de funcionamiento antes del apilamiento y no superan los límites de funcionamiento permitidos;
- c) los ULD inservibles se etiqueten y se retiren;
- d) en el caso de los ULD en forma de contenedor de aeronave, existan acuerdos con su propietario para la reparación o eliminación de los ULD dañados;
- e) el proceso de apilamiento de los ULD se adecue a los procedimientos operativos relacionados con todo lo siguiente:
 - 1) la masa y centrado de la aeronave, y los límites del ULD;
 - 2) la utilización de ULD adecuados en cuanto a su tamaño, tipo e idoneidad estructural para el transporte;
 - 3) la sujeción y restricción de movimiento de la carga de cada palé o contenedor para impedir su desplazamiento durante el vuelo;
 - 4) la segregación y separación de las mercancías peligrosas, así como su almacenamiento y sujeción en la posición indicada en el embalaje, y la prevención de cualquier movimiento en cualquier dirección dentro de dicho ULD;
 - 5) la integridad de la carga y del ULD;
- f) cada ULD en forma de contenedor de aeronave está identificado mediante códigos o marcas de identificación únicos;

- g) los ULD se almacenan en condiciones que impiden que sufran daños; no se permitirá su almacenamiento sobre el suelo;
- h) se cumplirán las limitaciones de almacenamiento de los ULD establecidas por el operador del aeródromo y, cuando se supere el número previsto de ULD almacenados en el aeropuerto, la organización de asistencia en tierra dispondrá de procedimientos y acuerdos con los operadores de aeronaves para transportar los ULD a otros lugares disponibles lo antes posible;
- i) los ULD se transportan y manipulan de forma segura para evitar daños a los ULD y la carga, la aeronave u otros vehículos o equipos, así como lesiones a las personas;
- j) los ULD están adecuadamente inmovilizados para evitar desplazamientos incontrolados en condiciones meteorológicas adversas;
- k) se comprueba el estado de los ULD y se notifican los daños al operador de aeronaves con arreglo a sus instrucciones;
- l) el personal que participa en la manipulación de los ULD cuenta con la formación adecuada;
- m) en caso de que se realice una utilización conjunta de los ULD, las organizaciones que participen en ella establecerán y documentarán de manera clara las responsabilidades de cada parte.

GH.OPS.430 Actividades de salida de aeronaves

- a) La organización de asistencia en tierra coordinará la salida de la aeronave con las demás organizaciones que participen en esta actividad.
- b) El procedimiento operativo para el arranque del motor garantizará:
 - 1) que solo el personal y el GSE necesarios para asistir en las operaciones de arranque del motor y remolque o retroceso permanezcan dentro del área de restricción de equipos;
 - 2) que cualquier condición que pueda poner en peligro la seguridad del arranque del motor se comunique inmediatamente a la tripulación de vuelo y se retrase el arranque del motor;
 - 3) que las instrucciones para el uso del ASU estén incluidas en el manual de asistencia en tierra;
 - 4) la seguridad del personal en caso de que se utilice un ASU o una unidad de potencia en tierra;
 - 5) la desconexión segura del equipo de la aeronave antes de la salida;
 - 6) que no haya equipos ni personas en la zona peligrosa de la aeronave;
 - 7) que se indique claramente el último paso de la operación de arranque del motor de manera que pueda comenzar la operación de retroceso o remolque.

GH.OPS.435 Remolque y retroceso de aeronaves

- a) La responsabilidad de las operaciones de remolque/retroceso de la aeronave puede dividirse entre varias organizaciones. La organización de asistencia en tierra será responsable de lo siguiente:
 - 1) la correcta ejecución de los procedimientos operativos del operador de aeronaves o de la organización de asistencia en tierra, si así se acuerda con el operador de aeronaves, los cuales:
 - i) serán específicos para el tipo de aeronave y el tipo de vehículo de remolque/retroceso, y
 - ii) cumplirán las instrucciones del fabricante en lo que respecta a su uso en las operaciones de remolque, cuando las haya facilitado;
 - 2) la correcta ejecución de los procedimientos de comunicación con las demás personas que participan en la operación de remolque o retroceso;
 - 3) la conexión y la desconexión de la aeronave con el vehículo/remolque;
 - 4) la conducción o el manejo a distancia del vehículo de remolque/retroceso;
 - 5) cuando intervenga un operario de punta de ala, mantener la comunicación con este y alertar a la tripulación de vuelo de la pérdida de comunicación durante la operación de retroceso/remolque; este paso se coordinará adecuadamente con el proveedor de servicios de dirección de plataforma;
 - 6) garantizar la formación y el mantenimiento de las competencias de su personal encargado de llevar a cabo estas actividades;
 - 7) el manejo y el mantenimiento de cualquier GSE utilizado para las operaciones de remolque/retroceso de acuerdo con la subparte ORGH.GSE.

- b) Además de los requisitos enumerados en la letra a), la organización de asistencia en tierra aplicará los procedimientos del aeródromo establecidos por el operador del aeródromo de conformidad con las disposiciones del Reglamento (UE) n.º 139/2014 en relación con los movimientos en tierra de las aeronaves, en particular los puntos ADR.OPS.B.028, ADR.OPS.B.080, ADR.OPS.D.001, ADR.OPS.D.015 y ADR.OPS.D.040.

GH.OPS.440 Comunicación y fraseología

- a) La comunicación entre la tripulación de vuelo y el personal de asistencia en tierra responsable del retroceso o remolque de la aeronave garantizará el manejo seguro de la aeronave y la seguridad de sus ocupantes, así como de las personas y vehículos y otras aeronaves que se encuentren en tierra.
- b) La organización de asistencia en tierra se asegurará de que su personal respete la fraseología normalizada para las operaciones de retroceso/remolque de aeronaves, tal como se establece en el punto SERA.14001 del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 de la Comisión.

SUBPARTE 5

ASISTENCIA DE CARGA Y CORREO

GH.OPS.500 Asistencia de carga y correo – Requisitos generales

- a) Las actividades a que se refiere el artículo 2, apartado 2, letra e), incisos i) a iv), del presente Reglamento podrán llevarse a cabo en una terminal de carga o en un almacén de carga ubicados en un aeródromo o adyacentes a él.
- b) La organización de asistencia en tierra aplicará los procedimientos operativos para la asistencia de carga y correo facilitados por el operador de aeronaves, a menos que se acuerde otra cosa con este último.
- c) No obstante lo dispuesto en la letra a), la organización de asistencia en tierra establecerá y aplicará procedimientos operativos para el transporte seguro de carga y correo que cubran los siguientes aspectos:
- 1) aceptación de las mercancías en nombre del operador de aeronaves y preparación para el vuelo de conformidad con los requisitos y procedimientos aplicables del operador de aeronaves, en particular:
 - i) cualquier comprobación necesaria, no vinculada a los aspectos de seguridad, tal como exige la normativa aplicable;
 - ii) si procede, controles de aceptación de mercancías peligrosas de conformidad con el anexo 18 del Convenio de Chicago y las Instrucciones Técnicas de la OACI relativas a dicho anexo;
 - iii) cotejo de la carga con la documentación que la acompaña en nombre del operador de aeronaves;
 - iv) planificación del apilamiento;
 - 2) apilamiento final de la carga, si no se llevó a cabo antes de su llegada a la terminal de carga, y almacenamiento de la carga antes del vuelo;
 - 3) transporte de la carga hacia la aeronave y desde esta;
 - 4) intervención en caso de daños, fugas o derrames de la carga.
- d) Las operaciones de carga podrán ser realizadas conjuntamente por el personal cualificado de la organización de asistencia en tierra y el operador de aeronaves, según lo acordado previamente.

GH.OPS.505 Asistencia de cargas especiales distintas de las mercancías peligrosas

La organización de asistencia en tierra prestará asistencia en relación con la carga especial de conformidad con los procedimientos operativos facilitados por el operador de aeronaves o, cuando así se acuerde con este, de conformidad con sus propios procedimientos operativos mencionados en el punto GH.OPS.500, letra a).