



NOTA DE INFORMACIÓN

RASG-PA/15 — NI/08
20/02/26

Decimoquinta Reunión del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Pan América (RASG-PA/15)

Ciudad de México, México, 2 al 4 de marzo 2026

Cuestión 14 del

Orden del Día:

Otros asuntos

SEGURIDAD OPERACIONAL DE REFERENCIA Y SUPERVISIÓN ESTATAL DEL MANEJO EN TIERRA EN LAS NUEVAS REGULACIONES DE LA UE

(Presentada por EASA)

RESUMEN EJECUTIVO

En marzo de 2025 entraron en vigor dos nuevas regulaciones de la Comisión Europea sobre el manejo en tierra. Estas establecen requisitos para la prestación segura de los servicios de asistencia en tierra y para las organizaciones que los proveen en aeródromos de la UE, así como para una supervisión basada en riesgos por parte de las autoridades competentes de dichas organizaciones y servicios. Las regulaciones serán aplicables en marzo de 2028, otorgando un período de implementación de tres años.

Esta nota presenta el modelo de la Unión Europea de un enfoque proporcional y flexible para regular el manejo en tierra, y destaca las similitudes y diferencias con las normas y recomendaciones de la OACI, con el objetivo de apoyar el diálogo regional y el aprendizaje mutuo en la región Panamericana.

<i>Metas Estratégicas 2026-2050:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Todos los vuelos son seguros y protegidos• La Aviación es sostenible en términos medioambientales• La Aviación brinda movilidad fluida, accesible y confiable para todo el mundo• Ningún país se queda atrás
--	---

1. Introducción

1.1 En 2018, el acto básico de aviación de la Unión Europea amplió su alcance al manejo en tierra, dentro de un enfoque de sistema total para la seguridad de la aviación. Las encuestas y entrevistas realizadas con partes interesadas relevantes de la industria y autoridades competentes antes de las actividades de elaboración de normas, así como los amplios datos de seguridad recopilados mediante el reporte obligatorio de sucesos desde 2015 en los Estados miembros de la UE, proporcionaron información suficiente para determinar problemas claros de seguridad en ciertas áreas del manejo en tierra que necesitaban ser abordados a nivel regulatorio con el fin de mejorar la seguridad en el manejo en tierra.

1.2 A través de las regulaciones de la UE sobre el manejo en tierra publicadas el 7 de marzo de 2025, los proveedores de servicios de asistencia en tierra se convierten en formalmente responsables y obligados de la prestación segura de los servicios de asistencia en tierra en los aeródromos de la UE. Además, las autoridades competentes de los Estados miembros de la UE son responsables de llevar a cabo la supervisión directa de los servicios de asistencia en tierra proporcionados en los aeródromos de la UE y de las organizaciones que los proveen.

1.3 Con un único conjunto de normas aplicables a 30 Estados de EASA, se establece una base de seguridad para todos los servicios de asistencia en tierra prestados en los aeródromos de esos Estados. Las regulaciones requieren un sistema de gestión escalable al tamaño y la complejidad de sus operaciones, con un enfoque en desarrollar y fomentar una cultura de seguridad y en mejorar el reporte de sucesos de seguridad. Los requisitos permiten la armonización de los procedimientos operativos de los operadores de aeronaves y de los proveedores de servicios de asistencia en tierra, proporcionan una base legal sólida para el uso continuado de normas de la industria (de manera voluntaria) y crean las bases para una supervisión coherente y eficiente basada en riesgos de los servicios de asistencia en tierra y de las organizaciones que los proveen.

1.4 Se espera que las regulaciones reduzcan el alto número de auditorías realizadas a los proveedores de servicios de asistencia en tierra por parte de los operadores aéreos, y que disminuyan los daños en aeronaves durante las actividades de asistencia en tierra, que ascienden a 1.300 millones de euros al año solo en Europa.

1.5 El objetivo de este documento es compartir la experiencia de la Unión Europea como una referencia potencial para los Estados que buscan mejorar su supervisión y su enfoque regulatorio del manejo en tierra, en línea con la evolución de los SARPs de la OACI.

2. Discusión

Contexto en la Región Panamericana

2.1 En la región Panamericana, el manejo en tierra se caracteriza por una amplia diversidad de enfoques regulatorios, escalas operativas y niveles de madurez. Muchos Estados dependen de normas impulsadas por la industria o delegan la supervisión en los operadores de aeródromos o aerolíneas. Algunos han tomado medidas para fortalecer sus marcos regulatorios mediante la orientación de la OACI. Sin embargo, la capacidad de supervisión sigue siendo desigual y la implementación coherente entre los proveedores de servicios continúa representando desafíos. La Unión Europea, a través de actividades de cooperación técnica, está apoyando activamente el desarrollo regulatorio en la región, lo que también puede incluir el manejo en tierra.

Marco de la OACI sobre la asistencia en tierra

2.2 El enfoque gradual de la OACI sobre la asistencia en tierra implica la publicación e implementación de normas y métodos recomendados (SARPs) en dos fases distintas, de acuerdo con las directrices proporcionadas en la Conferencia de Alto Nivel sobre la Covid-19 de 2021 (HLCC) y bajo el principio de “Ningún país se queda atrás”. La primera fase, aplicable a partir del 26 de noviembre de 2026, contiene una norma que exige a los Estados evaluar regularmente el impacto de las operaciones de asistencia en tierra en la seguridad de la aviación. También se recomienda a los Estados establecer criterios para la supervisión de la asistencia en tierra como parte de su Programa Estatal de Seguridad. La segunda fase –anunciada recientemente mediante una Carta de Estado prevista para julio de 2025– propone recomendaciones adicionales en el Anexo 14 sobre la supervisión estatal, que podrá realizarse directa o indirectamente, a través de operadores de aeródromos o de aeronaves, o de ambos. Asimismo, se insta a los Estados a promover procedimientos estandarizados para la asistencia en tierra. Varias nuevas normas propuestas abordan la capacitación del personal para garantizar su competencia, la correcta operación y uso del equipo de apoyo en tierra, y la implementación de un programa de mantenimiento para dicho equipo. Se añaden más detalles en el PANS-Aeródromos, que tratan sobre armonización y colaboración, documentación, capacitación, gestión de la seguridad y operaciones e instalaciones relacionadas con los proveedores de servicios de asistencia en tierra.

2.3 La implementación de un sistema de gestión de la seguridad por parte de los proveedores de servicios de asistencia en tierra sigue siendo discrecional para los Estados y solo se menciona en el PANS-Aeródromos. El paquete de nuevas SARPs muestra avances hacia la supervisión y mejora del desempeño en seguridad de los proveedores de servicios de asistencia en tierra y de sus servicios. Sin embargo, aún persiste una cantidad significativa de incertidumbre respecto a lograr una gestión eficaz de los riesgos de seguridad en este ámbito.

Retos actuales en la supervisión de la asistencia en tierra

2.4 Hoy en día, la asistencia en tierra, un área crítica para la seguridad de la aviación, está en gran medida autorregulada. Los proveedores de servicios de asistencia en tierra aplican un sistema de gestión de la seguridad de manera voluntaria o a petición de los operadores de aeronaves a los que prestan servicios, sujetos a acuerdos bilaterales de servicio que abarcan todos los aspectos operacionales, la capacitación del personal, la operación del equipo de apoyo en tierra y los procedimientos operativos. La industria aplica programas de auditoría para supervisar y mejorar la seguridad de las operaciones, pero estos pueden resultar financieramente inviables para organizaciones pequeñas o medianas. A pesar de la implementación voluntaria de normas confiables de la industria a gran escala, no se ha alcanzado un nivel mínimo de seguridad logrado por toda la industria de asistencia en tierra.

2.5 Las SARPs actuales y próximas permiten a los Estados optar por no involucrarse en la supervisión de los servicios de asistencia en tierra y, por lo tanto, permanecer fuera de cualquier ciclo de retroalimentación dirigido directamente a los problemas de seguridad de esas organizaciones, lo que podría hacer que el proceso de supervisión carezca de imparcialidad. También permiten a los Estados decidir si un sistema de gestión de la seguridad para las organizaciones de asistencia en tierra se convierte en un requisito obligatorio o permanece como opcional.

Características clave del enfoque regulatorio de la UE

2.6 En línea con la orientación promovida por la OACI, pero yendo más allá de las SARPs actuales y futuras, las nuevas regulaciones ¹de seguridad de la UE sobre asistencia en tierra establecen normas mínimas de seguridad que serán obligatorias a partir del 27 de marzo de 2028. Las organizaciones deberán demostrar que cuentan con un sistema de gestión implementado, proporcionalmente alineado con el tamaño de su organización y la complejidad de sus operaciones.

2.7 Este sistema de gestión incluye un sistema de gestión de la seguridad, capacitación para el personal, un programa de mantenimiento del equipo de apoyo en tierra, un proceso de monitoreo de cumplimiento y procedimientos operativos definidos, junto con una sólida cultura de seguridad, en la que cualquier problema de seguridad se informa sin sanción para quien lo reporta, se atiende de manera rápida y se utiliza como una lección para mejorar aún más la seguridad en la prestación de los servicios.

2.8 Las organizaciones pueden demostrar el cumplimiento de los requisitos operacionales ya sea aplicando procedimientos operativos desarrollados por ellas mismas o aplicando normas y buenas prácticas de la industria, elaboradas y continuamente mejoradas por el sector durante las últimas décadas.

2.9 El paquete regulatorio de la UE también garantiza el intercambio de información relevante sobre seguridad entre los proveedores de servicios de asistencia en tierra, los operadores de aeronaves y los operadores de aeródromos, siempre que el desempeño en seguridad de una organización afecte al de otra con la que interactúa en actividades comunes. Las normas permiten que los operadores de aeronaves acuerden utilizar los mismos procedimientos operativos que los proveedores de asistencia en tierra, cuando dichos procedimientos se basan en los mismos estándares de la industria que emplea el operador de aeronaves. Para desalentar la multiplicidad de prácticas operacionales que representan tantas desviaciones de las normas en el servicio al mismo tipo de aeronave, las normas requieren un paso adicional: que los operadores aéreos realicen una evaluación de seguridad de cualquier desviación respecto de esos estándares y mejores prácticas de la industria, ya que con frecuencia dichas desviaciones no aportan valor adicional en materia de seguridad, sino que generan más riesgos para el personal que presta esos servicios.

2.10 Las normas de la UE permiten el uso voluntario de estándares y mejores prácticas de la industria en la asistencia en tierra, siempre que dichos estándares y prácticas cumplan ciertos criterios de calidad, establecidos en el material regulatorio de la EASA como medios aceptables de cumplimiento (AMC), satisfagan los objetivos del Reglamento de Asistencia en Tierra y sean evaluados conjuntamente por la EASA y los Estados miembros en un proceso común, con un resultado final reconocido por todos los Estados miembros.

¹ [Commission Delegated Regulation \(EU\) 2025/20](#) laying down the requirements for the safe provision of ground handling services and for organisations providing them, and [Commission Implementing Regulation \(EU\) 2025/23](#) laying down rules as regards for the oversight of ground handling service providers. Additionally, and part of the same regulatory package on ground handling, three other amending regulations establish the appropriate interfaces with 3 other significant domains and their regulations: air operations ([Regulation \(EU\) 2025/24](#)), aerodrome operations ([Regulation \(EU\) 2025/21](#)), and information security management ([Regulation \(EU\) 2025/22](#)).

2.11 La supervisión estatal se vuelve obligatoria y es realizada directamente por las autoridades competentes de los Estados miembros de la UE. Esto pasa a ser una prerrogativa del Estado y deja de ser responsabilidad de los operadores de aeronaves o de los operadores de aeródromos. Estos, por su parte, continúan siendo responsables de verificar el cumplimiento de los proveedores de servicios de asistencia en tierra respecto de aspectos específicos de sus manuales de operaciones, respectivamente manuales y procedimientos de aeródromo.

Facilitando la eficiencia y la cooperación en la supervisión

2.12 La supervisión estatal de los servicios de asistencia en tierra y de las organizaciones que los prestan se regula mediante un enfoque basado en riesgos. Las regulaciones se fundamentan en un régimen de declaración, en el cual las organizaciones declaran su cumplimiento con los requisitos aplicables. Esto significa que no existe una aprobación por parte de la autoridad competente antes de que las organizaciones comiencen a operar o continúen operando en el momento en que las regulaciones entren en vigor. De esta manera, los proveedores de servicios de asistencia en tierra asumen plena responsabilidad por el cumplimiento de las regulaciones. Posteriormente, los Estados ejercerán su control y verificación del cumplimiento de los proveedores de servicios de asistencia en tierra con los requisitos correspondientes, de acuerdo con un programa y plan de supervisión implementado dentro de un ciclo estándar de 4 años, que puede ampliarse o reducirse dependiendo del desempeño en seguridad de la organización.

2.13 El Reglamento (UE) 2025/23 establece un enfoque eficiente para la supervisión de las organizaciones de asistencia en tierra, especialmente en los casos en que prestan servicios en más de un Estado miembro. Se espera que la supervisión estatal evite múltiples verificaciones de las mismas actividades y aspectos organizativos, y reduzca gradualmente el elevado número de auditorías realizadas principalmente por los operadores de aeronaves.

2.14 Las normas sobre supervisión también contemplan el modelo de negocio típico en la asistencia en tierra, donde un proveedor tiene presencia regional o continental, estando presente en más de un Estado. La regulación utiliza en gran medida el concepto de supervisión cooperativa, ya que todas las autoridades competentes involucradas en la supervisión del mismo proveedor de servicios de asistencia en tierra emplean las mismas listas de verificación en todos los Estados miembros; además, utilizan una única plataforma digital para compartir los resultados de las auditorías, las acciones correctivas y los documentos relevantes entre ellas, con el fin de evitar duplicaciones de auditorías con el mismo alcance y permitir que se concentren en los elementos de operación específicos de la estación que está sujeta a supervisión en un momento determinado.

2.15 Las normas de supervisión permiten una comunicación constante y coherente entre todas las autoridades competentes, formación común e intercambio de experiencias, para garantizar un proceso de supervisión armonizado y eficiente, y reducir la carga de auditorías sobre las organizaciones. Los resultados de las auditorías e inspecciones de las autoridades competentes pueden ser utilizados posteriormente por la organización de asistencia en tierra para demostrar el cumplimiento del reglamento ante cualquier auditor que represente a los operadores de aeronaves a los que presta servicios.

3. Conclusión

3.1 El modelo europeo ilustra el potencial de contar con requisitos básicos claros de seguridad, combinados con una implementación flexible, supervisión cooperativa y reconocimiento de los estándares de la industria, para mejorar significativamente la seguridad en la asistencia en tierra y reducir la carga regulatoria. Si bien los enfoques regulatorios deben adaptarse a los contextos nacionales y regionales, algunos elementos del marco de la UE pueden ofrecer una referencia útil para los Estados Panamericanos al implementar o ampliar sus propios sistemas de supervisión en alineación con las SARPs de la OACI.

3.2 Se invita a la reunión a tomar nota de la información contenida en este documento.