

Guía para la implantación
de la Issue 4 de las CS-
ADR-DSN de EASA en
Aeropuertos certificados
según el Reglamento (UE)
nº 139/2014

A-DAU-ISS4-01 1.0

AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA

Cualquier copia impresa o en soporte informático, total o parcial de este documento se considera como copia no controlada y siempre debe ser contrastada con su versión vigente en la web.

La clasificación de este documento indica el nivel de seguridad para su tratamiento interno en AESA. Si el documento le ha llegado por los cauces legales, no tiene ningún efecto para usted.

www.seguridadaerea.gob.es

Índice

1.	INTRODUCCIÓN.....	4
2.	CONTENIDO DEL DOCUMENTO	4
3.	CONTENIDO DEL DOCUMENTO	4
3.1	GESTIÓN DEL CAMBIO PARA LA IMPLANTACIÓN DE LA ISSUE 4 DE LAS CS-ADR-DSN DE EASA	5
3.2	RESUMEN DE LA DOCUMENTACIÓN A APORTAR POR LOS GESTORES DE AERÓDROMO	7
3.3	FINALIZACIÓN DE LA TRAMITACIÓN ADMINISTRATIVA DE LA GESTIÓN DEL CAMBIO	7
3.4	FUTURAS GESTIONES DEL CAMBIO ASOCIADAS AL PLAN DE IMPLANTACIÓN DE LA ISSUE 4 DE LAS CS-ADR-DSN	8
4.	ANEXOS.....	9
4.1	ANEXO 1 CAMBIO EN LA CLASIFICACIÓN DE LAS CALLES DE RODAJE	10
4.2	ANEXO 2 CLASIFICACIÓN DE LAS ESPECIFICACIONES DE CERTIFICACIÓN PARA EL ANÁLISIS DE SU CUMPLIMIENTO	15
4.3	ANEXO 3 ESPECIFICACIONES DE CERTIFICACIÓN NO CONVALIDABLES.....	16
4.4	ANEXO 4 ESPECIFICACIONES DE CERTIFICACIÓN SUJETAS A TOMA DE DECISIÓN POR PARTE DEL GESTOR	21
4.5	ANEXO 5 MODELO DE CUESTIONARIO: RESUMEN DE TOMA DE DECISIONES	35
4.6	ANEXO 6 MODELO DE CUESTIONARIO: RESUMEN DEL IMPACTO DE LA ADAPTACIÓN A LA ISSUE 4	37

1. INTRODUCCIÓN

Los gestores de aeródromo certificados en base al Reglamento Base (UE) nº 2018/1139 y su Reglamento de desarrollo (UE) 139/2014, deben dar cumplimiento a los requisitos establecidos en la citada documentación, con objeto de mantener su certificado de aeródromo.

Entre estos requisitos, se incluyen las Especificaciones de Certificación (CS) de EASA, a las que el gestor debe dar cumplimiento de forma continuada.

El presente documento proporciona a los gestores de aeródromo material guía para la implantación de la cuarta edición (Issue 4) de las Especificaciones de Certificación relativas a Diseño de Aeródromos (CS-ADR-DSN) de EASA, aprobada mediante la Decisión del Director Ejecutivo de la Agencia Europea de Seguridad Aérea 2017/021/R.

2. CONTENIDO DEL DOCUMENTO

El presente documento tiene por objeto proporcionar guía a todos los gestores de aeródromos certificados en base al Reglamento Base (UE) nº 2018/1139 y su Reglamento de desarrollo (UE) 139/2014, de cara a la implantación de la cuarta edición (Issue 4) de las Especificaciones de Certificación relativas a Diseño de Aeródromos (CS-ADR-DSN) de EASA.

Para ello, a continuación se establecen las referencias y contenidos mínimos aceptables para la autoridad, en relación con los aspectos que el gestor de aeródromo ha de tener en consideración para la adaptación a la citada Issue 4 de las CS-ADR-DSN.

Lo indicado en este material guía tiene por objeto complementar lo incluido en el material guía *“Gestión del cambio en Aeropuertos. Código AUP-18-ITC-119-A01 1.1”*.

3. CONTENIDO DEL DOCUMENTO

Introducción

Las actualizaciones de la normativa europea por las que se rige la certificación de aeródromos incorporan modificaciones en los requisitos técnicos aplicables y/o incorporan otros nuevos, siendo de obligado cumplimiento por parte de los gestores de aeródromo evaluar tales modificaciones y proceder a su implantación, realizando las tramitaciones pertinentes para ello.

Reglamento Europeo, referencias

El requisito **ADR.OR.B.050** del Reglamento (UE) nº 139/2014, relativo al cumplimiento continuado con las especificaciones de certificación de EASA, establece que, un gestor de aeródromo, tras una modificación de las especificaciones de certificación establecidas por la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA), deberá:

- 1) Realizar un examen para determinar aquellas especificaciones de certificación que le sean aplicables a su aeródromo, y
- 2) Si procede, iniciar el procedimiento de gestión del cambio según el requisito ADR.OR.B.040 e implementará los cambios pertinentes en el aeródromo.

Material AESA

El objeto de este apartado es proporcionar guía a los gestores de aeródromo certificados conforme al Reglamento (UE) 139/2014 para la implantación de cuarta edición (Issue 4) de las Especificaciones de Certificación relativas a Diseño de Aeródromos (CS-ADR-DSN) de EASA.

Una vez publicada por parte de EASA la nueva versión de las especificaciones de certificación de diseño de aeródromo, del análisis realizado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea se concluyen los siguientes aspectos:

- 1) **Publicación en la página web de AESA del documento Excel con las nuevas especificaciones de certificación (CS-ADR-DSN) aplicables:** Este documento puede encontrarse en el siguiente enlace:
https://www.seguridadaerea.gob.es/sites/default/files/cs_book1_actualizacion_issue4.xlsm
- 2) **Ámbito de aplicación de la Issue 4 de las CS-ADR-DSN:** esta nueva edición de las especificaciones de certificación de EASA aplica, sin excepciones, a todos los aeropuertos certificados conforme al Reglamento 139/2014.
- 3) **Tramitación administrativa para la implantación de la Issue 4 de las CS-ADR-DSN:** la nueva decisión de las especificaciones de certificación de EASA afecta a las Bases de Certificación (CB) de todos los aeropuertos certificados conforme al Reglamento 139/2014. Esto implica que la propia implantación de la Issue 4 supondrá, en todo caso, un cambio que requiere aprobación previa por parte de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

3.1 GESTIÓN DEL CAMBIO PARA LA IMPLANTACIÓN DE LA ISSUE 4 DE LAS CS-ADR-DSN DE EASA

Teniendo en cuenta lo anteriormente indicado, los gestores de aeródromo deberán activar el procedimiento de Gestión del Cambio incluido en sus Manuales de aeródromo, con objeto de implantar la Issue 4 de las CS-ADR-DSN, teniendo en consideración los siguientes aspectos:

1. **Gestión del cambio:** los gestores de aeródromo deberán tramitar la adaptación a la Issue 4 de las CS-ADR-DSN como un cambio de aprobación previa, según su procedimiento de gestión del cambio.
2. **Análisis del cumplimiento de las especificaciones de certificación:** como parte de la documentación correspondiente a la gestión del cambio, los gestores de aeródromo deberán aportar el análisis de cumplimiento de las especificaciones de certificación de la Issue 4.

Para ello, deberán tener en consideración los siguientes aspectos:

- 2.1. El gestor deberá analizar el estado de cumplimiento tanto de las nuevas especificaciones de certificación, como de aquellas especificaciones de certificación ya existentes que se hayan visto modificadas por la Issue 4.

Con objeto de facilitar este análisis, AESA ha elaborado Excel específico de adaptación a la Issue 4 (ver el Anexo 2 para mayor detalle), en el que proporciona guía sobre:

- Especificaciones de certificación que se convalidan automáticamente, frente a las especificaciones de certificación que deben ser analizadas. Asimismo, se identifican aquellas especificaciones de certificación cuyo estado de cumplimiento puede estar sujeto a una toma de decisión por parte del gestor de aeródromo.

En el Anexo 2 del presente documento se incluye información más detallada al respecto.

- Toma de decisiones que debe llevarse a cabo por el gestor. El Excel proporcionado por AESA proporciona, de forma escueta, información en aquellas especificaciones de certificación en las que el gestor debe tomar una decisión. Esta información se desarrolla con mayor grado de detalle en el Anexo 4 del presente documento.

- Documentación que se debe aportar para justificar el análisis de cumplimiento.
- 2.2. En caso en que, del análisis realizado, el gestor de aeródromo concluya que las desviaciones a las especificaciones de certificación identificadas durante el proceso de certificación se ven modificadas por la nueva Issue 4, deberá analizar cómo este hecho afecta a las Actuaciones Correctoras incluidas en los Documentos de Aceptación y Acción de la Desviación (DAAD's) aprobados junto con la emisión del Certificado del aeródromo, y deberá solicitar la actualización de los DAAD's correspondientes.
- La solicitud de actualización de los DAAD's deberá ser parte de la documentación a aportar por el gestor para la gestión del cambio de la implantación de la Issue 4.
- 2.3. En caso en que, del análisis realizado, el gestor de aeródromo identifique desviaciones a las especificaciones de certificación no existentes durante el proceso de certificación del Aeropuerto, el gestor deberá hacer una propuesta para la subsanación de las mismas. Esta propuesta de subsanación, se incluirá en la Propuesta del Plan de Implantación a la Issue 4.
- 2.4. Por último, en caso en que, del análisis realizado, el gestor de aeródromo concluya la necesidad de modificar una Condición Especial (SC) emitida durante el proceso de certificación, deberá solicitar la modificación de la Condición Especial (SC) correspondiente, aportando además la documentación necesaria para justificar la citada solicitud.
3. **Propuesta de Plan de Implantación:** la Propuesta del Plan de Implantación que el gestor deberá aportar junto con la documentación de la Gestión del cambio deberá incluir una propuesta de actuación correctora para cada una de las nuevas desviaciones que el gestor haya identificado como consecuencia del análisis realizado.
- La actuación correctora deberá incluir tanto una descripción de las actuaciones que se vayan a realizar para la subsanación de la desviación, como una propuesta de fecha límite en la que el gestor notificará a AESA la citada subsanación.
- La Propuesta del Plan de Implantación elaborado por el gestor de aeródromo será revisada por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea durante la tramitación de la gestión del cambio correspondiente, de forma que el Plan de Implantación asociado a la adaptación a la Issue 4 de las CS-ADR-DSN será aprobado por AESA, como parte de la aprobación de la gestión del cambio.
- La propuesta de Plan de Implantación elaborada por el gestor de aeródromo deberá ir acompañada por los análisis de seguridad correspondientes a las nuevas desviaciones identificadas.
4. **Elaboración de los Análisis de Seguridad:** ante la presencia de nuevas desviaciones identificadas durante la adaptación a la Issue 4 de las CS-ADR-DSN, el gestor de aeródromo deberá realizar un análisis de seguridad, siguiendo para ello la metodología establecida en su sistema de gestión de la seguridad operacional.
- Los análisis de seguridad que sean elaborados por el gestor deben tener como objetivo identificar los riesgos asociados a las nuevas desviaciones identificadas, y definir las posibles medidas mitigadoras adicionales que se puedan implantar.
- Este análisis de riesgos deberá servir, así mismo, como referencia para la priorización de la ejecución de las actuaciones correctoras que el gestor defina en su Propuesta de Plan de Implantación a la Issue 4.
5. **Documento de usos operacionales:** la adaptación a la Issue 4 de las CS-ADR-DSN supone la modificación de la clasificación de las calles de rodaje, respecto a la clasificación existente según la Issue 2 de las CS-ADR-DSN.
- Por ello, todos los gestores de aeródromo deberán actualizar su documento de Usos Operacionales, incluyendo como adenda al mismo la nueva categorización de cada calle de rodaje.

En el Anexo 1 al presente documento se proporciona mayor detalle y explicación al respecto.

En esta revisión, el gestor debe tener en consideración lo reflejado en el SIB (Safety Information Bulletin) nº 2020-17, del 25 de septiembre de 2020, de EASA, relativo al posible impacto que los cambios explicados en el Anexo 1 pueden tener sobre el uso del aeródromo por aeronaves de letra de clave superior.

3.2 RESUMEN DE LA DOCUMENTACIÓN A APORTAR POR LOS GESTORES DE AERÓDROMO

Adicionalmente a la documentación correspondiente a la Gestión del Cambio, el gestor deberá aportar la siguiente documentación, específica teniendo en consideración la tipología de cambio correspondiente a una adaptación a una nueva edición de las especificaciones de certificación de EASA:

- 1) **Cuestionario resumen de la adaptación a la Issue 4.** El modelo de dicho cuestionario se adjunta en el Anexo 6 del presente documento.
- 2) **Archivo Excel que refleje el estado de cumplimiento de las Especificaciones de Certificación** de la Issue 4 de las CS-ADR-DSN de EASA.
- 3) **Archivo Excel con la identificación desviaciones actualizada**, tras la adaptación a la Issue 4 de las CS-ADR-DSN de EASA.
- 4) **Listado de las decisiones tomadas** para las especificaciones de certificación definidas en el Anexo 4 del presente documento. En el Anexo 5 se incluye un modelo de cuestionario a aportar por el gestor, que resuma la toma de decisiones.
- 5) **Documentación justificativa** del estado de cumplimiento reflejado en el Excel indicado en el punto 2) y de las identificaciones identificadas en el punto 3).
- 6) **Propuesta de Plan de Implantación** (cuando sea de aplicación) que incluya una propuesta de actuación correctora para cada una de las nuevas desviaciones que el gestor haya identificado. La actuación correctora deberá incluir tanto una descripción de las actuaciones que se vayan a realizar para la subsanación de la desviación, como una propuesta de fecha límite en la que el gestor notificaría a AESA la citada subsanación.
- 7) **Solicitudes de modificación de los DAAD emitidos durante la certificación**, en caso en que la adaptación a la Issue 4 conlleve la modificación de las desviaciones identificadas durante la certificación y, por tanto, la necesidad de actualizar las actuaciones correctoras definidas para su subsanación e incluidas en los Documentos de Aceptación y Acción de la Desviación emitidos en la certificación.
- 8) **Solicitudes de modificación de las Condiciones Especiales (SC) emitidas durante la certificación**, en caso en que la adaptación a la Issue 4 conlleve la modificación de una desviación que dio lugar a la emisión de una Condición Especial durante el proceso de certificación.
- 9) **Análisis de Seguridad** (cuando sea de aplicación) asociado a las nuevas desviaciones identificadas en la adaptación a la Issue 4 de las CS-ADR-DSN.
- 10) **Actualización del documento de Usos Operacionales**, para su adaptación a la nueva clasificación de las calles de rodaje en base a la Issue 4 de las CS-ADR-DSN. Para ello, se deberá incluir la nueva categorización de cada calle de rodaje (según se indica en el Anexo 1) como adenda al documento de Usos Operacionales.

3.3 FINALIZACIÓN DE LA TRAMITACIÓN ADMINISTRATIVA DE LA GESTIÓN DEL CAMBIO

La tramitación administrativa de la Gestión del Cambio para la adaptación a la Issue 4 de las CS-ADR-DSN de EASA finalizará con la emisión de la siguiente documentación por parte de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea:

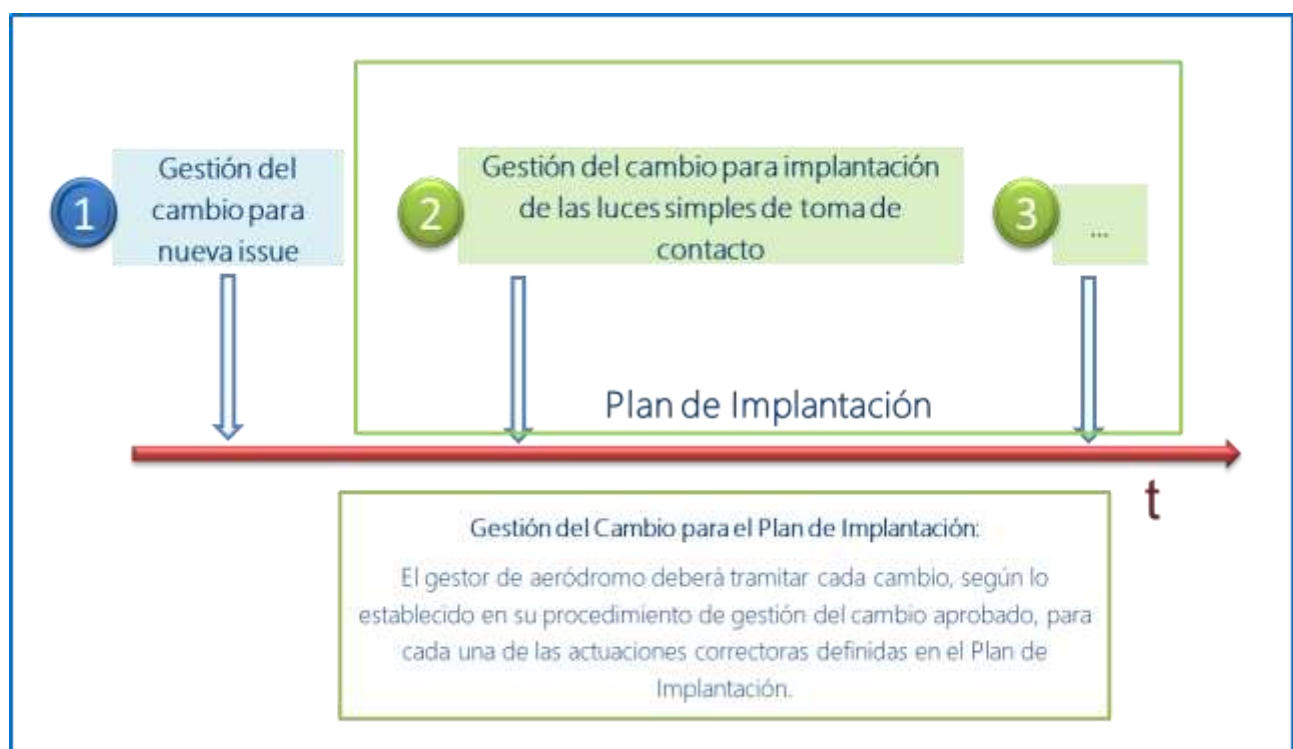
1. **Resolución de aprobación de la gestión del cambio** por parte de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.
2. **Resolución de actualización de las condiciones del certificado de aeródromo**, en la que se incluirán las nuevas Bases de Certificación adaptadas a la Issue 4 de las CS-ADR-DNS.
3. En aquellos aeropuertos en los que sea de aplicación, junto con las anteriores Resoluciones, se incluirá la siguiente documentación:
 - 3.1. Resolución de actualización de los Documentos de Aceptación y Acción de la Desviación (DAAD'S) emitidos durante la certificación, junto con los DAAD's actualizados.
 - 3.2. Resolución de aprobación del Plan de Implantación a la Issue 4 de las CS-ADR-DSN, junto con el Plan de Implantación correspondiente.
 - 3.3. Resolución de actualización de las Condiciones Especiales prescritas a las Bases de Certificación (CB) del aeródromo.

3.4 FUTURAS GESTIONES DEL CAMBIO ASOCIADAS AL PLAN DE IMPLANTACIÓN DE LA ISSUE 4 DE LAS CS-ADR-DSN

El presente material guía tiene por objeto facilitar a los gestores de aeródromo su adaptación a la Issue 4 de las CS-ADR-DSN. Esta adaptación, tal y como se ha indicado hasta ahora, requerirá la tramitación de un cambio de aprobación previa.

No obstante lo anterior, la tramitación de la gestión del cambio para la adaptación a la Issue 4 de las CS-ADR-DSN no exime a los gestores de aeródromo de llevar a cabo, una vez finalizada dicha adaptación, las pertinentes gestiones del cambio que sean necesarias, asociadas a la ejecución de las actuaciones correctoras definidas en el Plan de Implantación a la Issue 4.

A modo de ejemplo, a continuación se adjunta un esquema que permite ejemplificar las posibles gestiones de cambios que podrían tener que tramitarse para la adaptación a la Issue 4 de las CS-ADR-DSN y la ejecución posterior de las actuaciones correctoras incluidas en el Plan de Implantación aprobado:



4. ANEXOS

En el **Anexo 1** se incluye el detalle de la modificación que supone en la clasificación de las calles de rodaje la adaptación a la Issue 4 de las CS-ADR-DSN.

En el **Anexo 2** se proporciona el enlace al Excel específico elaborado por AESA con objeto de facilitar la adaptación de los gestores de aeródromo a la Issue 4 de las CS-ADR-DSN. En este Excel se refleja, para cada especificación de certificación, la clasificación de la misma, en lo que respecta a la convalidación de su cumplimiento al realizar la adaptación de la Issue 2 a la Issue 4.

Asimismo, en este anexo se explican las tres clasificaciones definidas en el Excel referenciado para las CS's, en lo que respecta a la convalidación del cumplimiento y la toma de decisiones que debe llevar a cabo el gestor de aeródromo.

En el **Anexo 3** se proporciona información explicativa adicional sobre aquellas especificaciones de certificación que se han categorizado como no convalidables en el Excel referenciado en el Anexo 2, y aportado por AESA como material guía adicional.

En el **Anexo 4** se proporciona información detallada sobre aquellas especificaciones de certificación en las que el gestor debe tomar una decisión, que condiciona el estado del cumplimiento de la misma. Si bien en el Excel referenciado en el Anexo 2 se proporciona una breve explicación al respecto, este anexo proporciona mayor detalle para facilitar la toma de decisiones por parte del gestor.

En el **Anexo 5** se proporciona un modelo de cuestionario, que el gestor debe aportar, en el que se resumen las decisiones tomadas en la adaptación a la Issue 4, en base a lo indicado en el Anexo 4.

En el **Anexo 6** se proporciona un modelo de cuestionario, que el gestor debe aportar, en el que se resume el impacto de la adaptación a la Issue 4.

4.1 ANEXO 1 CAMBIO EN LA CLASIFICACIÓN DE LAS CALLES DE RODAJE

El presente anexo tiene por objeto explicar el cambio que supone la adaptación a la Issue 4 de las CS-ADR-DSN en la **clasificación de las calles de rodaje** de todos los aeropuertos certificados según el Reglamento (UE) 139/2014.

Este cambio se debe al cambio que la Issue 4 introduce en la clasificación del tipo de aeronave, que afecta directamente a la clasificación de las calles de rodaje.

4.1.1 SITUACIÓN ACTUAL (ISSUE 2)

Actualmente, los aeródromos están certificados en base a la Issue 2 de las CS-ADR-DSN, donde **las calles de rodaje se clasifican exclusivamente mediante la letra de clave de aeronave crítica**, que es función de la envergadura (wingspan) y del OMGWS (Outer Main Gear Wheel Span/Ancho exterior entre ruedas del tren de aterrizaje principal):

Letra de clave	Envergadura (wingspan)	OMGWS (Outer Main Gear Wheel Span)
A	Hasta 15 m (exclusive)	Hasta 4,5 m (exclusive)
B	Desde 15 m hasta 24 m (exclusive)	Desde 4,5 m hasta 6 m (exclusive)
C	Desde 24 m hasta 36 m (exclusive)	Desde 6 m hasta 9 m (exclusive)
D	Desde 36 m hasta 52 m (exclusive)	Desde 9 m hasta 14 m (exclusive)
E	Desde 52 m hasta 65 m (exclusive)	Desde 9 m hasta 14 m (exclusive)
F	Desde 65 m hasta 80 m (exclusive)	Desde 14 m hasta 16 m (exclusive)

A continuación se muestra, a modo de ejemplo, cómo los requisitos relativos a la distancia libre entre la parte exterior del tren principal y el borde de la calle de rodaje, establecidos en la CS-ADR-DSN.D.240, en la Issue 2, se establecían en función de la letra de clave de la aeronave crítica:

Letra de clave	Distancia libre
A	1,5 m
B	2,25 m
C	3-4,5* m
D	4,5 m
E	4,5 m
F	4,5 m

*4,5 m si la base de las ruedas es superior a 18m

4.1.2 SITUACIÓN A LA QUE ADAPTARSE (ISSUE 4)

Con la Issue 4 de las CS-ADR-DSN, se incluyen 2 modificaciones:

- La letra de clave de la aeronave pasa a depender únicamente de la envergadura de la misma, tal y como se observa a continuación:

Letra de clave	Envergadura (wingspan)
A	Hasta 15 m (exclusive)

B	Desde 15 m hasta 24 m (exclusive)
C	Desde 24 m hasta 36 m (exclusive)
D	Desde 36 m hasta 52 m (exclusive)
E	Desde 52 m hasta 65 m (exclusive)
F	Desde 65 m hasta 80 m (exclusive)

- Se introduce el OMGWS como parámetro único para definir los requisitos de cumplimiento para algunas especificaciones de certificación.

A continuación se muestra, continuando con el ejemplo anterior, cómo los requisitos relativos a la distancia libre entre la parte exterior del tren principal y el borde de la calle de rodaje, establecidos en la CS-ADR-DSN.D.240, en la Issue 4, dependen únicamente del OMGWS:

OMGWS	Distancia libre
Inferior a 4,5 m (exclusive)	1,5 m
Entre 4,5 m y 6 m (exclusive)	2,25 m
Entre 6 m y 9 m (exclusive)	3-4* m
Entre 9 m y 15 m (exclusive)	4 m

*4 m si la base de las ruedas es superior a 18m

- En base a lo anterior, en la nueva Issue 4 de las CS-ADR-DNS, algunos requisitos de las calles de rodaje, pasan a depender del OMGWS (Outer Main Gear Wheel Span/Ancho exterior entre ruedas del tren de aterrizaje principal) de la aeronave, mientras que otros requisitos, continúan dependiendo de la letra de clave (que ahora depende exclusivamente de la envergadura de la misma).

En concreto, los requisitos relativos a obstáculos, continúan dependiente de la letra de clave (envergadura de la aeronave), mientras que los requisitos asociados a distancias libres, anchos de calle de rodaje, etc., pasan a depender exclusivamente del OMGWS.

4.1.3 GESTIÓN DE LA ADAPTACIÓN A LA ISSUE 4

Este cambio supone, por tanto, la necesidad de definir nuevas categorías para las calles de rodaje, y de asignar una nueva categorización a cada una de las calles de rodaje del aeródromo, teniendo en consideración lo siguiente:

- 1) **Se debe disponer de una nueva categorización de las calles de rodaje, en función del OMGWS de la aeronave crítica** de las mismas.

Con objeto de homogeneizar esta categorización en todos los aeródromos certificados en base a la normativa europea, desde AESA se propone a los gestores aeroportuarios utilizar la siguiente clasificación, utilizando números romanos del I al IV:

Categoría OMGWS (propuesta para estandarizar)	OMGWS
I	Inferior a 4,5 m
II	Desde 4,5 m (inclusive) y 6 m (exclusive)
III	Desde 6 m (inclusive) y 9 m (exclusive)

IV	Desde 9 m (inclusive) y 15 m (exclusive)
-----------	--

Continuando con el ejemplo anterior, relativo a la CS-ADR-DSN.D.240, con esta categorización, se podría representar de la siguiente forma:

Categoría OMGWS	OMGWS	Distancia libre
I	Inferior a 4,5m	1,5 m
II	Desde 4,5 m (inclusive) y 6 m (exclusive)	2,25 m
III	Desde 6 m (inclusive) y 9 m (exclusive)	3-4* m
IV	Desde 9 m (inclusive) y 15 m (exclusive)	4 m

- 2) Se debe definir, para cada calle de rodaje del aeródromo, su nueva categorización, teniendo en consideración su categorización en base a la letra de clave en base a al OMGWS de su aeronave crítica.

Tras haber analizado la categorización de las calles de rodaje en base a su letra de clave, frente a la categorización de las calles de rodaje en base a su OMGWS, se observa que hay una correlación directa, de forma que la conversión se puede realizar de forma directa y ser aplicada de la siguiente forma:

Letra de Clave (Issue 2)	Categoría OMGWS (Issue 4)
A	I
B	II
C	III
D	IV
E	IV
F	IV

Teniendo en cuenta esta correlación, la conversión entre la categoría de calles de rodaje establecida en base a la Issue 2, y la categoría de calles de rodaje establecida en base a la Issue 4, será la reflejada a continuación (*):

Categoría Issue 2	Categoría Issue 4
A	A - I
B	B - II
C	C - III
D	D - IV
E	E - IV
F	F - IV

(*) Existen excepciones a esta convalidación directa, en caso en que la aeronave crítica de una calle de rodaje coincida con ciertos modelos específicos. Más abajo se explican con detalle las situaciones que se podrían dar al respecto.

La nueva categorización de cada calle de rodaje se incluirá como adenda al documento de usos operacionales.

3) Ejemplos y excepciones:

a. Ejemplo de cómo debería realizarse la nueva categorización de las calles de rodaje:

- Categorización actual de la calle de rodaje con Issue 2: TWY C.
- Nueva categorización de la calle de rodaje con Issue 4: TWY C-III.

b. Posibles excepciones:

- i. En casos muy singulares (por ejemplo, cuando la aeronave crítica de la calle de rodaje sea el DASH 8/Q400), la conversión puede no ser automática. Por ejemplo, para dicho modelo, se modifica la categorización según su letra de clave al adaptarse a la Issue 4: el elemento restrictivo para la letra de clave de la Issue 2 era el OMGWS, lo que llevaba a que su letra fuese D. Con la nueva definición de letra de clave de la Issue 4, por envergadura pasaría a letra de clave C, mientras que por OMGWS sería IV. Por tanto, en este caso concreto sería:
 - o Categorización actual de la calle de rodaje con Issue 2, si aeronave crítica DASH 8/Q400: TWY D.
 - o Nueva categorización de la calle de rodaje con Issue 4, si aeronave crítica DASH 8/Q400: TWY C-IV.
- ii. También se podría dar el caso contrario, en el que, al realizar la conversión, ésta no se resulte automática, de forma que se mantenga la categorización que tiene en cuenta la envergadura, mientras que la categoría de OMGWS sea inferior a la que le correspondería con la conversión automática. Esta situación podría suceder en la conversión de una calle de rodaje C a C-II (es decir, una calle de rodaje clave C actualmente, en la que la aeronave crítica mantenga la clasificación como C, pero no se convierta a una clasificación III de OMGWS). Esta situación podría darse en aquellas calles de rodaje en la que la aeronave crítica sea uno de los siguientes modelos:
 - o ATR-42-500
 - o ATR-72-500
 - o Familia Avro RJ70/RJ85/RJ100/RJ115
 - o CRJ-900
 - o CRJ-1000
 - o Bombardier Global 8000
 - o CN-235
 - o DC-9-50
 - o MD-95-50

4) Aclaraciones adicionales:

- a. Hay que tener en cuenta, que la CS ADR-DSN.D.240 Calles de rodaje, generalidades, tiene asociada una decisión de cambio de distancia libre a menores en las claves III y IV pudiendo adaptarse a las mismas. Dicha decisión solo afecta a distancia libre ya que **la adaptación a la**

nueva clasificación **no es convalidable** al cambiar el criterio y por lo tanto es necesaria para todos los gestores.

- b. En el caso en que la aeronave crítica de una calle de rodaje de un aeródromo coincida con un caso en el que se produzca un cambio de clasificación que no sea directo, de la clasificación **D a C-IV o C a C-II**, se deberá de adjuntar la documentación justificativa correspondiente a la adaptación que se va a llevar a cabo.
- c. En todo caso, y una vez el gestor se haya adaptado a la Issue 4, debe tener en consideración que, en los futuros cambios, para el cumplimiento de los requisitos asociados a las calles de rodaje, deberá identificar la aeronave crítica de la calle de rodaje para la categorización de letra de clave y la aeronave crítica para la categorización de OMGWS, de forma que los requisitos que debe cumplir la calle de rodaje tengan en cuenta la aeronave crítica según el tipo de categorización que corresponde en cada caso.

4.2 ANEXO 2 CLASIFICACIÓN DE LAS ESPECIFICACIONES DE CERTIFICACIÓN PARA EL ANÁLISIS DE SU CUMPLIMIENTO

Con la finalidad de homogeneizar la adaptación a la nueva edición de las especificaciones de certificación, AESA ha definido una clasificación de las especificaciones de certificación de la Issue 4, categorizándolas en 3 categorías, indicando, para cada CS, si ésta es convalidable, no convalidable, o si el estado del cumplimiento de la misma depende de una toma de decisión por parte del gestor.

A continuación, se explican con mayor detalle las 3 categorías que se han definido para las especificaciones de certificación:

- **Convalidable:** Corresponde a las especificaciones de certificación que no se han visto modificadas por la Issue 4, o a aquellas en las que el cambio es de menor relevancia y por tanto el estado de cumplimiento se considera convalidable directamente, sin necesidad de justificación adicional por parte del gestor de aeródromo. Ejemplo: *“CS ADR-DSN.B.040 Pistas con zonas de parada o zonas libres de obstáculos”*; en esta CS, si bien se produce un cambio de texto, se considera que dicho cambio no afecta al estado de cumplimiento, y por lo tanto la CS se puede considerar convalidada automáticamente.
- **No convalidable:** Corresponde a las nuevas especificaciones de certificación introducidas por la Issue 4, así como a aquellas especificaciones de certificación ya existentes que han sufrido cambios sustanciales con la Issue 4. En estos casos, el gestor debe aportar documentación específica para demostrar el estado de cumplimiento de la especificación de certificación. Ejemplo: *“CS ADR-DSN.M.696 Luces simples de zona de toma de contacto en la pista”*; nueva especificación de certificación.

En el Anexo 3 se proporciona información adicional sobre las especificaciones de certificación que se han clasificado como no convalidables.

- **Decisión:** Corresponde a aquellas especificaciones de certificación cuya definición se ha visto afectada por la Issue 4, pero que, con la situación actual definida por el gestor de aeródromo en sus infraestructuras, pueden mantener su estado de cumplimiento, si el gestor decide no realizar ningún cambio. En estas especificaciones de certificación, el gestor puede decidir, por intereses propios, realizar alguna modificación que mejore el estado de cumplimiento de la CS. No obstante, en aquellos casos en los que el gestor decida llevar a cabo este cambio dentro del proceso de adaptación a la Issue 4, deberá tener en consideración que, en la mayoría de los casos, el cambio en una CS implicará a otras CS's, y que la implantación del cambio deberá realizarse de forma simultánea para todas ellas, aportando toda la documentación justificativa asociada. Ejemplo: *“CS ADR-DSN.B.160 Anchura de las franjas de pista”*.

En el Anexo 4 se proporciona información detallada sobre las especificaciones de certificación cuyo estado de cumplimiento está sujeto a una toma de decisión por parte del gestor de aeródromo.

En estos casos, si el gestor optara por mantener su situación/configuración actual, siempre tendrá la posibilidad de a futuro realizar las modificaciones correspondientes, llevando a cabo las tramitaciones de gestión del cambio necesarias.

En el siguiente enlace, se encuentra un Excel específico elaborado para la adaptación de los gestores de aeródromo a la Issue 4 de las CS ADR-DSN, en el que se refleja, para cada especificación de certificación, la clasificación de la misma:

<https://www.seguridadaerea.gob.es/es/ambitos/aeropuertos/aeropuertos-de-uso-publico-certificados/material-guia-de-aesa>

4.3 ANEXO 3 ESPECIFICACIONES DE CERTIFICACIÓN NO CONVALIDABLES

Para facilitar la gestión de las CS que se han categorizado como **No convalidables**, se adjunta a continuación un listado con una breve explicación para cada una de ellas:

CS	EXPLICACIÓN ¹
CS ADR-DSN.B.175 Nivelación de las franjas de pista	<p>Se produce un cambio en el apartado d). En este apartado, se modifica el punto de referencia, que pasa de ser “30 m antes del umbral”, en la Issue 2; a ser “30 m antes del comienzo de una pista” (considerando la misma como inicio de carrera de despegue), en la Issue 4.</p> <p>Convalidable si NO se dispone de umbral desplazado.</p> <p>No convalidable si SÍ se dispone de umbral desplazado.</p>
CS ADR-DSN.B.200 Zonas de parada	<p>Se modifica el apartado (e) de la CS, por lo que se debe comprobar que la STOPWAY tiene una capacidad de frenado igual o superior a la pista.</p> <p>Convalidable si NO se dispone de STOPWAY</p> <p>No convalidable si SÍ se dispone de STOPWAY</p>
CS ADR-DSN.C.210 Áreas de seguridad de extremo de pista	<p>Se incluye el apartado (c), que incluye requisitos de RESA para pista no instrumental 1-2.</p> <p>Convalidable para pista Instrumental.</p> <p>No convalidable para pista No instrumental de número de clave 1-2.</p>
CS ADR-DSN.C.215 Dimensiones de las áreas de seguridad de extremo de pista	<p>Se incluye el apartado (a)(2), que incluye requisitos de dimensiones de RESA para pista no instrumental 1-2.</p> <p>Convalidable para pista Instrumental.</p> <p>No convalidable para pista No instrumental de número de clave 1-2.</p>
CS ADR-DSN.D.260 Distancias mínimas de separación de las calles de rodaje	<p>Se producen cambios en la tabla D-1.</p> <p>No convalidable en los casos en los que han establecido requisitos (previamente no existentes) para la distancia entre eje de pista y eje de calle de rodaje en la tabla D-1. Se han incluido valores para RWY 1 – TWY C; RWY 2 – TWY C; RWY 3 – TWY B; RWY 3 – TWY E; RWY 3 – TWY F; RWY 4 – TWY C, en las columnas correspondientes de la tabla D1.</p> <p>En los casos en que el requisito pasa a ser menos restrictivo: convalidable si se decide no reducir distancias libres a objeto. No convalidable si se decide reducir distancias libres a objeto.</p>
CS ADR-DSN.J.487 Objetos situados fuera de las superficies limitadoras de obstáculos	<p>Nueva CS, que introduce nuevos requisitos, y cuyo estado de cumplimiento debe ser analizado por el gestor.</p> <p>Para justificar el cumplimiento de esta CS, el gestor deberá aportar el Estudio de obstáculos y el DEVOS, en su última actualización. Junto con dicha documentación, el gestor deberá incluir las conclusiones que reflejen el estado de cumplimiento de la presente CS.</p>

¹ Se podrán agrupar varias (o todas) las CS que requieran análisis en un único documento.

CS	EXPLICACIÓN ¹
<p>CS ADR-DSN.L.597 Señal de vial de servicio en plataforma</p>	<p>Nueva CS, que introduce nuevos requisitos para las señales de los viales de servicio en plataforma, y cuyo estado de cumplimiento debe ser analizado por el gestor.</p> <p>Hasta la fecha, se habían aceptado las señales del Manual de Señalización de Aena como medios de cumplimiento para este requisito. Dado que lo establecido en dicho Manual de Señalización discrepa en ciertos puntos de los requerido por la nueva CS, el gestor debe evaluar la necesidad de definir una actuación correctora para esta CS en el Plan de Implantación.</p>
<p>CS ADR-DSN.M.670 Luces de identificación de umbral de pista</p>	<p>La Issue 4 modifica la aplicabilidad de la CS.</p> <p>CS convalidable en todos los casos, salvo en los indicados a continuación:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pistas con aproximaciones de no precisión, cuando sea necesario proporcionar mayor visibilidad al umbral o cuando no se disponga de un sistema de iluminación de aproximación. - Pistas en las que el umbral se encuentra desplazado de forma permanente o temporalmente desplazado de su ubicación habitual y es necesario hacerlo más visible. <p>En estos casos en los que la CS no es convalidable, el gestor debe analizar la necesidad de instalar el SLIU, que deberá basarse en un análisis de la visibilidad del umbral de pista.</p>
<p>CS ADR-DSN.M.696 Luces simples de zona de toma de contacto en la pista</p>	<p>Nueva CS, que introduce nuevos requisitos.</p> <p>Si el ángulo de aproximación es inferior a 3,5º (y la distancia de aterrizaje disponible combinada con otros factores no aumenta el riesgo de un aterrizaje demasiado largo) => Esta CS se marcará No aplica / cumple.</p> <p>Si el ángulo de aproximación es superior a 3,5º (o la distancia de aterrizaje disponible combinada con otros factores aumenta el riesgo de un aterrizaje demasiado largo), el gestor deberá analizar el estado de cumplimiento de esta CS.</p>
<p>CS ADR-DSN.M.700 Luces indicadoras de calle de salida rápida</p>	<p>Se introducen nuevos requisitos en esta CS, dado que lo que era GM en la Issue 2 se ha incorporado, en gran medida, como requisito en la Issue 4.</p> <p>Si no se dispone de RETIL => Esta CS se categorizará como No aplica (no formando parte de las bases de certificación), y por tanto no será necesario analizar su estado de cumplimiento.</p> <p>En los casos en la que la CS es de aplicación, el gestor deberá analizar su estado de cumplimiento.</p>
<p>CS ADR-DSN.M.705 Luces de zona de parada</p>	<p>Se introducen nuevos requisitos para las luces de extremo de STOPWAY, indicando la necesidad de tener al menos 4 luces.</p> <p>Si no se dispone de zona de parada => Esta CS se categorizará como No aplica (no formando parte de las bases de certificación), y por tanto no será necesario analizar su estado de cumplimiento.</p> <p>En los casos en los que se dispone de zona de parada (STOPWAY), el gestor deberá analizar el estado de cumplimiento de esta CS.</p>

CS	EXPLICACIÓN ¹
CS ADR-DSN.M.710 Luces de eje de calle de rodaje	<p>Se introducen nuevos requisitos en la CS, cuyo estado de cumplimiento debe ser analizado por el gestor.</p> <p>Para analizar el cumplimiento de (c)(3), el gestor debe aportar un documento donde se analice la necesidad de disponer de la alternancia verde-amarilla en las luces de eje de calle de rodaje de las calles próximas a pista.</p>
CS ADR-DSN.M.725 Luces de plataforma de viraje en la pista	<p>Se modifica el apartado (b)(2), relativo a la aplicabilidad, que incluye una posible excepción (cuando las luces de borde y la señalización de la plataforma de viraje proporcionan guía adecuada) a la obligatoriedad de proveer esta ayuda visual en infraestructuras que tengan uso nocturno.</p> <p>Si no se dispone de plataforma de viraje => Esta CS se categorizará como No aplica (no formando parte de las bases de certificación), y por tanto no será necesario analizar su estado de cumplimiento.</p> <p>Si se dispone de plataforma de viraje con luces de eje, esta CS es convalidable directamente.</p> <p>Si se dispone de plataforma de viraje sin luces de eje, se debe analizar el estado de cumplimiento de esta CS.</p>
CS ADR-DSN.M.730 Luces de barra de parada	<p>Se introduce el nuevo requisito (a)(2), que establece que, en caso de disponer de más de una barra de parada asociada a una intersección de calle con pista, <u>sólo podrá estar iluminada una de las barras de parada</u> (en cualquier momento).</p> <p>Convalidable si el aeropuerto no se encuentra este caso (es decir, no dispone de más de una barra de parada asociada a ninguna intersección de calle de rodaje con pista).</p> <p>No Convalidable si se dispone de dos barras de parada (o más) asociadas a la misma intersección de calle de rodaje con pista. En este caso, para evaluar el estado de cumplimiento de la CS, el gestor deberá aportar la <u>estrategia de uso de las barras de parada</u>.</p>
CS ADR-DSN.M.745 Luces de protección de pista	<p>Se modifica el apartado (b)(2), relativo a la aplicabilidad, que establece que se deben proveer luces de protección de pista en las intersecciones de calles de rodaje/pista donde se hayan identificado "hot spots" de incursiones en pista, así como su uso en todas las condiciones meteorológicas diurnas y nocturnas.</p> <p>No convalidable en todo caso. El gestor debe analizar la necesidad de disponer de luces de protección de pista en las intersecciones de calles de rodaje/pista donde se hayan identificado "hot spots" de incursiones en pista, así como su uso en todas las condiciones meteorológicas diurnas y nocturnas.</p>
CS ADR-DSN.M.771 Barra anti-intrusión	<p>Nueva CS, que introduce requisitos para las barras anti-intrusión (no-entry bars), y cuyo estado de cumplimiento debe ser analizado por el gestor en todo caso.</p> <p>Se debe prestar especial atención a los apartados (a) y (b), aplicabilidad y ubicación, respectivamente. En lo que respecta al apartado (b), ubicación, el gestor debe analizar si la localización de las barras anti-intrusión es tal que éstas cumplen su cometido (prever que una aeronave entre en una calle de rodaje en la dirección incorrecta). Para ello, el gestor debe analizar la visibilidad de las barras anti-intrusión desde la calle de rodaje desde la que circula la aeronave.</p>

CS	EXPLICACIÓN ¹
<p>CS ADR-DSN.Q.840 Objetos a señalar o iluminar dentro de los límites laterales de las superficies limitadoras de obstáculos</p>	<p>Se modifica el contenido de la presente CS, por lo que el gestor debe analizar el estado de su cumplimiento.</p> <p>Para justificar el cumplimiento de esta CS, el gestor deberá aportar el Estudio de obstáculos y el DEVOS, en su última actualización. Junto con dicha documentación, el gestor deberá incluir las conclusiones que reflejen el estado de cumplimiento de la presente CS.</p>
<p>CS ADR-DSN.Q.841 Objetos a señalar o iluminar fuera de los límites laterales de las superficies limitadoras de obstáculos</p>	<p>Nueva CS, cuyo estado de cumplimiento debe ser analizado por el gestor.</p> <p>Para justificar el cumplimiento de esta CS, el gestor deberá aportar el Estudio de obstáculos y el DEVOS, en su última actualización. Junto con dicha documentación, el gestor deberá incluir las conclusiones que reflejen el estado de cumplimiento de la presente CS.</p>
<p>CS ADR-DSN.Q.845 Señalamiento de objetos fijos</p>	<p>Se modifica el contenido de la presente CS, por lo que el gestor debe analizar el estado de su cumplimiento.</p> <p>Para justificar el cumplimiento de esta CS, el gestor deberá aportar el Estudio de obstáculos y el DEVOS, en su última actualización. Junto con dicha documentación, el gestor deberá incluir las conclusiones que reflejen el estado de cumplimiento de la presente CS.</p>
<p>CS ADR-DSN.Q.846 Iluminación de objetos fijos</p>	<p>Nueva CS, cuyo estado de cumplimiento debe ser analizado por el gestor.</p> <p>Para justificar el cumplimiento de esta CS, el gestor deberá aportar el Estudio de obstáculos y el DEVOS, en su última actualización. Junto con dicha documentación, el gestor deberá incluir las conclusiones que reflejen el estado de cumplimiento de la presente CS.</p>
<p>CS ADR-DSN.Q.847 Iluminación de objetos de una altura inferior a 45 m sobre el nivel del terreno</p>	<p>Nueva CS, cuyo estado de cumplimiento debe ser analizado por el gestor.</p> <p>Para justificar el cumplimiento de esta CS, el gestor deberá aportar el Estudio de obstáculos y el DEVOS, en su última actualización. Junto con dicha documentación, el gestor deberá incluir las conclusiones que reflejen el estado de cumplimiento de la presente CS.</p>
<p>CS ADR-DSN.Q.848 Iluminación de objetos con una altura de 45 m a una altura inferior a los 150 m sobre el nivel del terreno</p>	<p>Nueva CS, cuyo estado de cumplimiento debe ser analizado por el gestor.</p> <p>Para justificar el cumplimiento de esta CS, el gestor deberá aportar el Estudio de obstáculos y el DEVOS, en su última actualización. Junto con dicha documentación, el gestor deberá incluir las conclusiones que reflejen el estado de cumplimiento de la presente CS.</p>
<p>CS ADR-DSN.Q.849 Iluminación de objetos con una altura de 150 m o más sobre el nivel del terreno</p>	<p>Nueva CS, cuyo estado de cumplimiento debe ser analizado por el gestor.</p> <p>Para justificar el cumplimiento de esta CS, el gestor deberá aportar el Estudio de obstáculos y el DEVOS, en su última actualización. Junto con dicha documentación, el gestor deberá incluir las conclusiones que reflejen el estado de cumplimiento de la presente CS.</p>
<p>CS ADR-DSN.Q.850 Iluminación de otros objetos</p>	<p>Se modifica el contenido de la presente CS, por lo que el gestor debe analizar el estado de su cumplimiento.</p> <p>Para justificar el cumplimiento de esta CS, el gestor deberá aportar el Estudio de obstáculos y el DEVOS, en su última actualización. Junto con dicha documentación, el gestor deberá incluir las conclusiones que reflejen el estado de cumplimiento de la presente CS.</p>

CS	EXPLICACIÓN ¹
<p>CS ADR-DSN.Q.851 Señalamiento y/o iluminación de turbinas eólicas</p>	<p>Nueva CS, cuyo estado de cumplimiento debe ser analizado por el gestor.</p> <p>Para justificar el cumplimiento de esta CS, el gestor deberá aportar el Estudio de obstáculos y el DEVOS, en su última actualización. Junto con dicha documentación, el gestor deberá incluir las conclusiones que reflejen el estado de cumplimiento de la presente CS.</p>
<p>CS ADR-DSN.Q.852 Señalamiento y/o iluminación de líneas eléctricas elevadas, cables suspendidos, etc. y torres de soporte</p>	<p>Nueva CS, cuyo estado de cumplimiento debe ser analizado por el gestor.</p> <p>Para justificar el cumplimiento de esta CS, el gestor deberá aportar el Estudio de obstáculos y el DEVOS, en su última actualización. Junto con dicha documentación, el gestor deberá incluir las conclusiones que reflejen el estado de cumplimiento de la presente CS.</p>
<p>CS ADR-DSN.S.875 Sistemas de suministro de energía eléctrica para instalaciones de navegación aérea (<i>Tabla S-1, requisitos para la fuente secundaria de alimentación</i>)</p>	<p>Se modifica el contenido de la Tabla S-1 (requisitos para la fuente secundaria de alimentación), en la que se introduce el requisito de 15 segundos como tiempo máximo de conmutación para las luces de protección de pista, en caso de pista Cat II / III.</p> <p>Si no se tiene pista Cat II/III => la modificación de la tabla S-1 se considerará como No aplica/convalidable.</p> <p>Para pistas con Cat II/III, el gestor deberá analizar el estado de cumplimiento de este nuevo requisito, aportando la información relativa a la fuente secundaria de las luces de protección de pista, y su tiempo de conmutación en caso de fallo de la fuente principal.</p>
<p>CS ADR-DSN.U.930 Colores de las luces aeronáuticas de superficie</p>	<p>Se introducen gráficas de cumplimiento nuevas para luces de tipología LED. Aunque los requisitos de cromaticidad están presentes en todas las especificaciones de luces, se tratarán específicamente en esta CS.</p> <p>Convalidable si no se dispone de tecnología LED.</p> <p>No Convalidable si se dispone de tecnología LED. Como documentación justificativa para demostrar el cumplimiento de esta CS, el gestor deberá aportar las características del fabricante para estas luces.</p>

4.4 ANEXO 4 ESPECIFICACIONES DE CERTIFICACIÓN SUJETAS A TOMA DE DECISIÓN POR PARTE DEL GESTOR

El presente Anexo tiene por objeto proporcionar información detallada sobre aquellas especificaciones de certificación cuyo estado de cumplimiento puede estar condicionado a una decisión que debe ser tomada por el gestor aeroportuario.

A tal efecto, a continuación se incluye un listado de las especificaciones de certificación sujetas a decisión por parte del gestor, explicando la decisión que debe tomar el gestor, y las especificaciones de certificación que se podrían ver afectadas en caso en que el gestor opte por realizar algún cambio en vista de los nuevos requisitos definidos en la Issue 4.

En la documentación que el gestor aporte, debe indicar claramente la decisión tomada para cada una de estas especificaciones de certificación.

CS	Explicación sobre la toma de decisión	CS afectadas
CS ADR-DSN.A.005 Clave de referencia de aeródromo	<p>Motivación de la necesidad de toma de decisión:</p> <p>Se produce un cambio significativo al quitar el OMGWS (Outer Main Gear Wheel Span (Ancho exterior entre ruedas del tren de aterrizaje principal) de la definición de la letra de clave del aeródromo.</p> <p>Decisión a tomar por el gestor:</p> <p>En caso en que la aeronave crítica del aeródromo corresponda con alguna de las familias de aeronaves en las que el aspecto más restrictivo era el OMGWS, el gestor podría modificar la letra clave de aeródromo.</p> <p>Si el gestor decide llevar a cabo esta modificación, deberá aportar la documentación justificativa indicada en el Excel referenciado en el Anexo 2 del presente documento.</p> <p>En caso en que el gestor opte por mantener la letra de clave de la certificación, esta CS se convalidará automáticamente.</p>	No afecta directamente a ninguna otra CS.

CS	Explicación sobre la toma de decisión	CS afectadas
<p>CS ADR-DSN.B.045 Anchura de las pistas</p>	<p>Motivación de la necesidad de toma de decisión:</p> <p>Se modifica la tabla B-1, en la que se definen los requisitos de cumplimiento para el ancho de pista.</p> <p>Las modificaciones a la tabla incluyen:</p> <p>El cambio en el criterio utilizado para establecer los valores requeridos de ancho de pista (se sustituye la letra de clave por el OMGWS).</p> <p>Se adaptan los valores previamente existentes, en base a los nuevos criterios establecidos.</p> <p>Decisión a tomar por el gestor:</p> <p>El gestor puede decidir, en base al ancho de pista disponible, modificar la clave de la misma sin necesidad de llevar a cabo actuaciones en la infraestructura, de forma que una pista que actualmente sea de clave E podría convertirse en una pista de clave F de 45 m para aeronaves bimotores. Cualquier otra modificación de esta CS, quedaría fuera del proceso de adaptación a la Issue 4.</p> <p>Si el gestor decide llevar a cabo esta modificación, deberá aportar la documentación justificativa indicada en el Excel referenciado en el Anexo 2 del presente documento.</p> <p>La documentación solicitada en el citado Excel deberá aportarse tanto para la presente CS como para el resto de CS's que se ven afectadas por la modificación de la misma (columna "CS afectadas").</p> <p>En caso en que el gestor opte por la situación de la certificación, esta CS se convalidará automáticamente.</p>	<p>No afecta directamente a ninguna otra CS</p>

CS	Explicación sobre la toma de decisión	CS afectadas
<p>CS ADR-DSN.B.095 Plataformas de viraje en la pista</p>	<p>Motivación de la necesidad de toma de decisión:</p> <p>Se modifica la tabla en la que se definen los valores de las distancias libre que deben proveerse en las plataformas de viraje, que dejan de ser función de la letra de clave y pasan a ser función del OMGWS. Asimismo, se reducen en algunos casos los valores de las distancias libres.</p> <p>Decisión a tomar por el gestor:</p> <p>La Issue 4 establece unos valores menos restrictivos para las distancias libres en las plataformas de viraje, respecto a los establecidos en la Issue 2, por lo que las plataformas de viraje que actualmente se encuentren en un marco de cumplimiento, continuarán en un marco de cumplimiento.</p> <p>Si el gestor decide modificar algún aspecto de la configuración de sus plataformas de viraje y ajustar las distancias libres a los nuevos valores establecidos en la Issue 4, deberá aportar la documentación justificativa indicada en el Excel referenciado en el Anexo 2 del presente documento.</p> <p>La documentación solicitada en el citado Excel deberá aportarse tanto para la presente CS como para el resto de CS's que se ven afectadas por la modificación de la misma (columna "CS afectadas").</p> <p>En caso en que el gestor opte por mantener la configuración actual, esta CS se convalidará automáticamente.</p>	<p>1. CS ADR-DSN.L.565 Señal de plataforma de viraje en la pista</p>
<p>CS ADR-DSN.B.135 Anchura de los márgenes de pista</p>	<p>Motivación de la necesidad de toma de decisión:</p> <p>Se introduce la posibilidad de definir una pista de letra de clave F para aeronaves bimotores o trimotores, con un ancho de pista más margen de 60 m.</p> <p>Decisión a tomar por el gestor:</p> <p>El gestor puede adaptarse a la nueva posibilidad proporcionada por la CS.</p> <p>Si el gestor decide modificar este aspecto, deberá aportar la documentación justificativa indicada en el Excel referenciado en el Anexo 2 del presente documento.</p> <p>En caso en que el gestor opte por mantener la situación actual, esta CS se convalidará automáticamente.</p> <p>Adicionalmente, se debe tener en consideración que, a pesar de que no se modifique, esta CS no será convalidable en caso de haber modificado la CS ADR-DSN.B.045.</p>	<p>No afecta directamente a ninguna otra CS</p>

CS	Explicación sobre la toma de decisión	CS afectadas
<p>CS ADR-DSN.B.140 Resistencia de los márgenes de pista</p>	<p>Motivación de la necesidad de toma de decisión:</p> <p>La Issue 4 establece una distancia de 30m desde eje de pista a borde en la cual el pavimento debe ser resistente (incluyendo margen de pista), de tal forma que el requisito pasa a ser menos restrictivo.</p> <p>Decisión a tomar por el gestor:</p> <p>Si el gestor dispone de una infraestructura de pista más margen superior a 60m, puede decidir reducir la superficie resistente a una distancia de 30m desde el eje de pista.</p> <p>Si el gestor decide llevar a cabo esta modificación, deberá aportar la documentación justificativa indicada en el Excel referenciado en el Anexo 2 del presente documento.</p> <p>En caso en que el gestor opte por la situación de la certificación, esta CS se convalidará automáticamente.</p>	<p>No afecta directamente a ninguna otra CS</p>
<p>CS ADR-DSN.B.160 Anchura de las franjas de pista</p>	<p>Motivación de la necesidad de toma de decisión:</p> <p>Se modifican las dimensiones mínimas para el ancho de franja requerido.</p> <p>Decisión a tomar por el gestor:</p> <p>El gestor puede decidir modificar su ancho de franja, adecuándolo a los nuevos valores mínimos requeridos por la CS.</p> <p>Si el gestor decide modificar las dimensiones de su franja de pista, deberá aportar la documentación justificativa indicada en el Excel referenciado en el Anexo 2 del presente documento.</p> <p>La documentación solicitada en el citado Excel deberá aportarse tanto para la presente CS como para el resto de CS's que se ven afectadas por la modificación de la misma (columna "CS afectadas").</p> <p>En caso en que el gestor opte por mantener la situación actual, esta CS se convalidará automáticamente.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. CS ADR-DSN.B.165 Objetos en las franjas de pista 2. CS ADR-DSN.H.425 Superficie de aproximación. 3. CS ADR-DSN.H.430 Superficie de transición. 4. CS ADR-DSN.J.475 Pistas para aproximaciones que no son de precisión. 5. CS ADR-DSN.J.480 Pistas para aproximaciones de precisión. 6. CS ADR-DSN.T.915 Emplazamiento de equipo e instalaciones en las zonas de operaciones

CS	Explicación sobre la toma de decisión	CS afectadas
<p>CS ADR-DSN.B.165 Objetos en las frangas de pista</p>	<p>Motivación de la necesidad de toma de decisión: Se ve afectada por la toma de decisión correspondiente a la CS ADR-DSN.B.160.</p> <p>Decisión a tomar por el gestor: Decisión ya tomada en la CS ADR-DSN.B.160. Dicha decisión debe ser coherente con esta CS (es decir, si se ha optado por modificar la franja de pista, se deberá comprobar si con la franja de 150 m había obstáculos objeto de un DAAD que con 140 m desaparecen).</p> <p>Si el gestor ha decidido modificar la CS ADR-DSN.B.160 y, por tanto, el ancho de la franja de pista, deberá aportar la documentación justificativa indicada en el Excel referenciado en el Anexo 2 del presente documento.</p> <p>En caso en que el gestor opte por mantener la situación actual, esta CS se convalidará automáticamente.</p>	<p>No afecta directamente a ninguna otra CS</p>

CS	Explicación sobre la toma de decisión	CS afectadas
<p>CS ADR-DSN.D.240 Calles de rodaje, generalidades</p>	<p>Motivación de la necesidad de toma de decisión:</p> <p>Se modifica la clasificación / parámetro utilizado como criterio para establecer los rangos a los que aplica el valor de distancia libre requerido. Este cambio se explica con mayor grado de detalle en el Anexo 1 al presente documento.</p> <p>Además del citado cambio de clasificación, se reducen las distancias libres requeridas para los OMGWS III y IV, siendo por tanto este requisito menos restrictivo en estos casos.</p> <p>Esta CS es no convalidable en todo caso, tal y como se explica en el Anexo 1. No obstante, lleva asociada, de forma adicional, la posibilidad de toma de decisión por parte del gestor.</p> <p>Decisión a tomar por el gestor:</p> <p>El gestor puede tomar la decisión de adaptar sus infraestructuras a las nuevas distancias libres requeridas por la CS, o continuar con su definición actual.</p> <p>En caso en que el gestor decida adaptarse a las nuevas distancias libre, deberá aportar la documentación justificativa indicada en el Excel referenciado en el Anexo 2 del presente documento.</p> <p>En caso en que el gestor opte por mantener la situación actual, no será necesario el aporte de documentación justificativa adicional en relación con esta CS.</p> <p>En todo caso, tal y como se indicaba anteriormente, esta CS no es convalidable automáticamente en su totalidad, dado que el gestor debe atender a lo indicado en el Anexo 1, en relación a la necesidad de actualizar la clasificación de las calles de rodaje. Realizado este cambio, el cumplimiento del requisito de las distancias libres establecido en esta CS sí será convalidable, siempre que el gestor opte por mantener la situación actual.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. CS ADR-DSN.D.245 Anchura de las calles de rodaje 2. CS ADR-DSN.D.250 Curvas de las calles de rodaje (se ve afectada en su definición por la CS ADR-DSN.D.240) 3. CS ADR-DSN.D.255 Uniones e intersecciones de las calles de rodaje (se ve afectada en su definición por la CS ADR-DSN.D.240)

CS	Explicación sobre la toma de decisión	CS afectadas
<p>CS ADR-DSN.D.245 Anchura de las calles de rodaje</p>	<p>Motivación de la necesidad de toma de decisión:</p> <p>Se ve afectada por la toma de decisión correspondiente a la CS ADR-DSN.D.240.</p> <p>Se modifica la clasificación / parámetro utilizado como criterio para establecer los rangos a los que aplica el valor de ancho requerido. Este cambio se explica con mayor grado de detalle en el Anexo 1 al presente documento.</p> <p>Además del citado cambio de clasificación, se han modificado algunas dimensiones de ancho de calle de rodaje requerido, que se han visto reducidas.</p> <p>Decisión a tomar por el gestor:</p> <p>El gestor puede decidir modificar el ancho de las calles de rodaje a los nuevos valores, o continuar con su definición actual.</p> <p>Si el gestor decide reducir el ancho de las calles de rodaje a las nuevas distancias requeridas en base a la nueva clasificación, deberá aportar la documentación justificativa indicada en el Excel referenciado en el Anexo 2 del presente documento.</p> <p>En caso en que el gestor opte por mantener la situación actual, esta CS se convalidará automáticamente.</p>	<p>No afecta directamente a ninguna otra CS</p>
<p>CS ADR-DSN.D.305 Márgenes de las calles de rodaje</p>	<p>Motivación de la necesidad de toma de decisión:</p> <p>Se modifican las dimensiones mínimas requeridas para la suma de ancho de calle de rodaje más su margen, siendo las nuevas dimensiones mínimas menores a las de la Issue 2.</p> <p>Decisión a tomar por el gestor:</p> <p>El gestor puede decidir modificar el ancho del conjunto calle de rodaje más margen, o continuar con su definición actual.</p> <p>Si el gestor decide reducir el ancho de las calles de rodaje + margen a las nuevas distancias requeridas en base a la nueva clasificación, deberá aportar la documentación justificativa indicada en el Excel referenciado en el Anexo 2 del presente documento.</p> <p>En caso en que el gestor opte por mantener la situación actual, esta CS se convalidará automáticamente.</p>	<p>No afecta directamente a ninguna otra CS</p>

CS	Explicación sobre la toma de decisión	CS afectadas
<p>CS ADR-DSN.D.325 Nivelación de las franjas de las calles de rodaje</p>	<p>Motivación de la necesidad de toma de decisión:</p> <p>Se modifica la clasificación / parámetro utilizado como criterio para establecer los rangos a los que aplica el valor de franja nivelada de calle de rodaje requerido. Este cambio se explica con mayor grado de detalle en el Anexo 1 al presente documento.</p> <p>Además del citado cambio de clasificación, se han modificado algunas dimensiones de ancho de franja nivelada de calle de rodaje requerido, que se han visto reducidas.</p> <p>Decisión a tomar por el gestor:</p> <p>El gestor puede decidir modificar el ancho de la franja nivelada de las calles de rodaje a los nuevos valores, o continuar con su definición actual.</p> <p>Si el gestor decide reducir el ancho de la franja nivelada de las calles de rodaje a los nuevos valores requeridos en base a la nueva clasificación, deberá aportar la documentación justificativa indicada en el Excel referenciado en el Anexo 2 del presente documento.</p> <p>En caso en que el gestor opte por mantener la situación actual, esta CS se convalidará automáticamente.</p>	<p>No afecta directamente a ninguna otra CS</p>
<p>CS ADR-DSN.E.365 Márgenes de separación en los puestos de estacionamiento de aeronave</p>	<p>Motivación de la necesidad de toma de decisión:</p> <p>Convalidable en todos los casos excepto que la letra de clave de la aeronave crítica del puesto de estacionamiento según la Issue 2 estuviera determinada por el OMGWS en lugar de la envergadura. Según el cambio introducido en la CS ADR-DSN.A.005 la letra de clave depende exclusivamente de la envergadura.</p> <p>Decisión a tomar por el gestor:</p> <p>El gestor puede decidir modificar los márgenes de separación en los puestos de estacionamiento para aquellas aeronaves cuya letra de clave según la Issue 2 estuviera determinada por el OMGWS en lugar de por la envergadura, o continuar con su definición actual.</p> <p>Si el gestor decide reducir modificar los márgenes de separación en los puestos de estacionamiento a los nuevos valores requeridos en base a la nueva clasificación, deberá aportar la documentación justificativa indicada en el Excel referenciado en el Anexo 2 del presente documento.</p> <p>En caso en que el gestor opte por mantener la situación actual, esta CS se convalidará automáticamente.</p>	<p>1. CS ADR-DSN.L.590 Señales de puesto de estacionamiento de aeronaves</p>

CS	Explicación sobre la toma de decisión	CS afectadas
<p>CS ADR-DSN.H.425 Superficie de aproximación</p>	<p>Motivación de la necesidad de toma de decisión: Se ve afectada por la toma de decisión correspondiente a la CS CS ADR-DSN.B.160.</p> <p>Decisión a tomar por el gestor: Decisión ya tomada en la CS ADR-DSN.B.160. Dicha decisión debe ser coherente con esta CS (es decir, si se ha optado por modificar la franja de pista, se deberá modificar la superficie de aproximación en consonancia). Si el gestor ha decidido modificar la CS ADR-DSN.B.160 y, por tanto, la superficie de aproximación, deberá aportar la documentación justificativa indicada en el Excel referenciado en el Anexo 2 del presente documento. En caso en que el gestor opte por mantener la situación actual, esta CS se convalidará automáticamente.</p>	<p>No afecta directamente a ninguna otra CS</p>
<p>CS ADR-DSN.H.430 Superficie de transición</p>	<p>Motivación de la necesidad de toma de decisión: Se ve afectada por la toma de decisión correspondiente a la CS CS ADR-DSN.B.160.</p> <p>Decisión a tomar por el gestor: Decisión ya tomada en la CS ADR-DSN.B.160. Dicha decisión debe ser coherente con esta CS (es decir, si se ha optado por modificar la franja de pista, se deberá modificar la superficie de transición en consonancia). Si el gestor ha decidido modificar la CS ADR-DSN.B.160 y, por tanto, la superficie de transición, deberá aportar la documentación justificativa indicada en el Excel referenciado en el Anexo 2 del presente documento. En caso en que el gestor opte por mantener la situación actual, esta CS se convalidará automáticamente.</p>	<p>No afecta directamente a ninguna otra CS</p>

CS	Explicación sobre la toma de decisión	CS afectadas
<p>CS ADR-DSN.H.450 Superficie de aproximación interna</p>	<p>Motivación de la necesidad de toma de decisión:</p> <p>Se ve afectada por la toma de decisión correspondiente a la CS ADR-DSN.J.480.</p> <p>Convalidable en todos los casos, excepto para aeródromos de categoría F y que decidan reducir la distancia especificada en la tabla J-1 sección e) de 155 m a 140 m.</p> <p>Decisión a tomar por el gestor:</p> <p>El gestor puede decidir reducir la distancia especificada en la tabla J-1 sección e) de 155 m a 140 m, o continuar con su definición actual.</p> <p>Si el gestor decide reducir dicha distancia deberá aportar la documentación justificativa indicada en el Excel referenciado en el Anexo 2 del presente documento.</p> <p>En caso en que el gestor opte por mantener la situación actual, esta CS se convalidará automáticamente”.</p>	<p>No afecta directamente a ninguna otra CS</p>
<p>CS ADR-DSN.H.455 Superficie de transición interna</p>	<p>Motivación de la necesidad de toma de decisión:</p> <p>Se ve afectada por la toma de decisión correspondiente a la CS ADR-DSN.J.480.</p> <p>Convalidable en todos los casos, excepto para aeródromos de categoría F y que decidan reducir la distancia especificada en la tabla J-1 sección e) de 155 m a 140 m.</p> <p>Decisión a tomar por el gestor:</p> <p>El gestor puede decidir reducir la distancia especificada en la tabla J-1 sección e) de 155 m a 140 m, o continuar con su definición actual.</p> <p>Si el gestor decide reducir dicha distancia deberá aportar la documentación justificativa indicada en el Excel referenciado en el Anexo 2 del presente documento.</p> <p>En caso en que el gestor opte por mantener la situación actual, esta CS se convalidará automáticamente.</p>	<p>No afecta directamente a ninguna otra CS</p>

CS	Explicación sobre la toma de decisión	CS afectadas
<p>CS ADR-DSN.H.460 Superficie de aterrizaje interrumpido</p>	<p>Motivación de la necesidad de toma de decisión:</p> <p>Se ve afectada por la toma de decisión correspondiente a la CS ADR-DSN.J.480.</p> <p>Convalidable en todos los casos, excepto para aeródromos de categoría F y que decidan reducir la distancia especificada en la tabla J-1 sección e) de 155 m a 140 m.</p> <p>Decisión a tomar por el gestor:</p> <p>El gestor puede decidir reducir la distancia especificada en la tabla J-1 sección e) de 155 m a 140 m, o continuar con su definición actual.</p> <p>Si el gestor decide reducir dicha distancia deberá aportar la documentación justificativa indicada en el Excel referenciado en el Anexo 2 del presente documento.</p> <p>En caso en que el gestor opte por mantener la situación actual, esta CS se convalidará automáticamente.</p>	<p>No afecta directamente a ninguna otra CS</p>
<p>CS ADR-DSN.J.475 Pistas para aproximaciones que no son de precisión</p>	<p>Motivación de la necesidad de toma de decisión:</p> <p>Se ve afectada por la toma de decisión correspondiente a la CS ADR-DSN.B.160.</p> <p>Decisión a tomar por el gestor:</p> <p>Decisión ya tomada en la CS ADR-DSN.B.160. Dicha decisión debe ser coherente con esta CS (es decir, si se ha optado por modificar la franja de pista, se deberá revisar el cumplimiento de esta CS en consonancia).</p> <p>Si el gestor ha decidido modificar la CS ADR-DSN.B.160 y, por tanto, las superficies limitadoras de obstáculos, deberá aportar la documentación justificativa indicada en el Excel referenciado en el Anexo 2 del presente documento.</p> <p>En caso en que el gestor opte por mantener la situación actual, esta CS se convalidará automáticamente.</p>	<p>No afecta directamente a ninguna otra CS</p>

CS	Explicación sobre la toma de decisión	CS afectadas
<p>CS ADR-DSN.J.480 Pistas para aproximaciones de precisión</p>	<p>Motivación de la necesidad de toma de decisión:</p> <p>Para aeródromos de categoría F, la distancia especificada en la tabla J-1 sección e), se reduce de 155 m a 140 m.</p> <p>Además, esta CS se ve afectada por la toma de decisión correspondiente a la CS ADR-DSN.B.160.</p> <p>Decisión a tomar por el gestor:</p> <p>El gestor puede decidir reducir la distancia especificada en la tabla J-1 sección e) de 155 m a 140 m, o continuar con su definición actual.</p> <p>Si el gestor decide reducir dicha distancia deberá aportar la documentación justificativa indicada en el Excel referenciado en el Anexo 2 del presente documento.</p> <p>Por otro lado, si el gestor ha reducido la franja por la CS ADR-DSN.B.160 y, por tanto, modificar las superficies limitadoras de obstáculos, también deberá aportar la documentación justificativa indicada en el Excel referenciado en el Anexo 2 del presente documento.</p> <p>En caso en que el gestor opte por mantener la situación actual, esta CS se convalidará automáticamente.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. CS ADR-DSN.H.450 Superficie de aproximación interna 2. CS ADR-DSN.H.455 Superficie de transición interna 3. CS ADR-DSN.H.460 Superficie de aterrizaje interrumpido
<p>CS ADR-DSN.L.565 Señal de plataforma de viraje en la pista</p>	<p>Motivación de la necesidad de toma de decisión:</p> <p>Esta CS incluye una referencia a la CS ADR-DSN.B.095, también sujeta a decisión por parte del gestor.</p> <p>Decisión a tomar por el gestor:</p> <p>Decisión ya tomada en la CS ADR-DSN.B.095. El análisis del cumplimiento que se haga de esta CS debe ser coherente con la decisión tomada para la CS ADR-DSN.B.095.</p> <p>Si el gestor ha decidido modificar la CS ADR-DSN.B.095, deberá aportar la documentación justificativa indicada en el Excel referenciado en el Anexo 2 del presente documento.</p> <p>En caso en que el gestor opte por mantener la situación actual, esta CS se convalidará automáticamente.</p>	<p>No afecta directamente a ninguna otra CS</p>

CS	Explicación sobre la toma de decisión	CS afectadas
<p>CS ADR-DSN.L.580 Señal de punto de espera intermedio</p>	<p>Motivación de la necesidad de toma de decisión:</p> <p>Se modifican las distancias del apartado (b)(2) de la CS, siendo en todos los casos menores las distancias establecidas por la Issue 4, por lo que la nueva edición es menos restrictiva.</p> <p>Decisión a tomar por el gestor:</p> <p>El gestor puede decidir modificar la configuración de los puntos de espera intermedios a la salida de las instalaciones de deshielo/anti-hielo remotas, o continuar con su configuración actual.</p> <p>Si el gestor decide modificar la configuración, deberá aportar la documentación justificativa indicada en el Excel referenciado en el Anexo 2 del presente documento.</p> <p>En caso en que el gestor opte por mantener la situación actual, esta CS se convalidará automáticamente.</p>	<p>No afecta directamente a ninguna otra CS</p>
<p>CS ADR-DSN.L.590 Señales de puesto de estacionamiento de aeronaves</p>	<p>Motivación de la necesidad de toma de decisión:</p> <p>Se ve afectada por la toma de decisión correspondiente a la CS CS ADR-DSN.E.365.</p> <p>Convalidable en todos los casos excepto que la letra de clave de la aeronave crítica del puesto de estacionamiento según la Issue 2 estuviera determinada por el OMGWS en lugar de la envergadura. Según el cambio introducido en la CS ADR-DSN.A.005 la letra de clave depende exclusivamente de la envergadura.</p> <p>Decisión a tomar por el gestor:</p> <p>El gestor puede decidir modificar los márgenes de separación en los puestos de estacionamiento para aquellas aeronaves cuya letra de clave según la Issue 2 estuviera determinada por el OMGWS en lugar de por la envergadura, o continuar con su definición actual.</p> <p>Si el gestor decide reducir modificar los márgenes de separación en los puestos de estacionamiento a los nuevos valores requeridos en base a la nueva clasificación, deberá aportar la documentación justificativa indicada en el Excel referenciado en el Anexo 2 del presente documento.</p> <p>En caso en que el gestor opte por mantener la situación actual, esta CS se convalidará automáticamente.</p>	<p>No afecta directamente a ninguna otra CS</p>

CS	Explicación sobre la toma de decisión	CS afectadas
CS ADR-DSN.T.915 Emplazamiento de equipo e instalaciones en las zonas de operaciones	<p>Motivación de la necesidad de toma de decisión:</p> <p>Se ve afectada por la toma de decisión correspondiente a la CS CS ADR-DSN.B.160.</p> <p>Decisión a tomar por el gestor:</p> <p>Decisión ya tomada en la CS ADR-DSN.B.160. Dicha decisión debe ser coherente con esta CS (es decir, si se ha optado por modificar la franja de pista, se deberá revisar el cumplimiento de esta CS en consonancia).</p> <p>Si el gestor ha decidido modificar la CS ADR-DSN.B.160, deberá aportar la documentación justificativa indicada en el Excel referenciado en el Anexo 2 del presente documento.</p>	No afecta directamente a ninguna otra CS

4.5 ANEXO 5 MODELO DE CUESTIONARIO: RESUMEN DE TOMA DE DECISIONES

	RESUMEN TOMA DE DECISIONES ADAPTACIÓN A ISSUE 4 (CS)	¿Se mantiene la situación actual? (SÍ / NO)	Breve explicación en caso de modificación
1	CS ADR-DSN.A.005 Clave de referencia de aeródromo		
2	CS ADR-DSN.B.045 Anchura de las pistas		
3	CS ADR-DSN.B.095 Plataformas de viraje en la pista		
4	CS ADR-DSN.B.135 Anchura de los márgenes de pista		
5	CS ADR-DSN.B.140 Resistencia de los márgenes de pista		
6	CS ADR-DSN.B.160 Anchura de las franjas de pista		
7	CS ADR-DSN.B.165 Objetos en las franjas de pista		
8	CS ADR-DSN.D.240 Calles de rodaje, generalidades		
9	CS ADR-DSN.D.245 Anchura de las calles de rodaje		
10	CS ADR-DSN.D.305 Márgenes de las calles de rodaje		
11	CS ADR-DSN.D.325 Nivelación de las franjas de las calles de rodaje		
12	CS ADR-DSN.E.365 Márgenes de separación en los puestos de estacionamiento de aeronave		
13	CS ADR-DSN.H.425 Superficie de aproximación		
14	CS ADR-DSN.H.430 Superficie de transición		
15	CS ADR-DSN.H.450 Superficie de aproximación interna		
16	CS ADR-DSN.H.455 Superficie de transición interna		

17	CS ADR-DSN.H.460 Superficie de aterrizaje interrumpido		
18	CS ADR-DSN.J.475 Pistas para aproximaciones que no son de precisión		
19	CS ADR-DSN.J.480 Pistas para aproximaciones de precisión		
20	CS ADR-DSN.L.565 Señal de plataforma de viraje en la pista		
21	CS ADR-DSN.L.580 Señal de punto de espera intermedio		
22	CS ADR-DSN.L.590 Señales de puesto de estacionamiento de aeronaves		
23	CS ADR-DSN.T.915 Emplazamiento de equipo e instalaciones en las zonas de operaciones		

4.6 ANEXO 6 MODELO DE CUESTIONARIO: RESUMEN DEL IMPACTO DE LA ADAPTACIÓN A LA ISSUE 4

	RESUMEN IMPACTO ADAPTACIÓN A ISSUE 4	Se aportan (SÍ / NO)	OBSERVACIONES DEL GESTOR
1	Archivo Excel con estado de cumplimiento CS-ADR-DSN Issue 4.		
2	Archivo Excel de identificación de desviaciones actualizado a CS-ADR-DSN Issue 4.		
3	Cuestionario de toma de decisiones en base al Anexo 5 del material guía.		
4	Documentación justificativa de cumplimiento (en base al Excel del Anexo 2 del material guía).		
5	Propuesta de Plan de Implantación		
6	Solicitud de modificación de los DAAD emitidos durante la certificación inicial según el Reg 139/2014.		
7	Solicitud de modificación de las condiciones especiales (SC) emitidas durante la certificación inicial según el Reg 139/2014.		
8	Análisis de seguridad asociados a las nuevas desviaciones identificadas en la adaptación a la Issue 4 de las CS-ADR-DSN		
9	Actualización del documento de Usos Operacionales, para su adaptación a la nueva clasificación de las calles de rodaje en base a la Issue 4 de las CS-ADR-DSN		