

Establecimiento de criterios
CS ADR-DSN.M.750
iluminación de puestos de
estacionamiento



REGISTRO DE EDICIONES		
EDICIÓN	Fecha de APLICABILIDAD	MOTIVO DE LA EDICIÓN DEL DOCUMENTO
01	Desde publicación	Aclaración sobre criterios de aplicación de la CS ADR-DSN.M.750.

REVISIÓN	JEFE DEL SERVICIO DE SUPERVISIÓN DE CAMBIOS Y EVALUACIÓN DE RIESGOS
	JEFA DE DIVISIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE AERÓDROMOS
CONFORMIDAD	COORDINADOR DE SEGURIDAD DE AEROPUERTOS
APROBACIÓN	DIRECTOR DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL Y PROTECCIÓN AL USUARIO

REFERENCIAS	
CÓDIGO	TÍTULO
N/A	N/A

LISTADO DE ACRÓNIMOS	
ACRÓNIMO	DESCRIPCIÓN
ABL	LÍNEA DE SEGURIDAD DE PLATAFORMA
ADR	AERÓDROMO
CS	ESPECIFICACIÓN DE CERTIFICACIÓN
DAAD	DOCUMENTO DE ACEPTACIÓN Y ACCIÓN DE LA DESVIACIÓN
DSN	DISEÑO
LVP	PROCEDIMIENTO DE VISIBILIDAD REDUCIDA
NPA	ÁREA DE PROHIBICIÓN DE ESTACIONAMIENTO

ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN	5
2.	OBJETO Y ALCANCE	5
3.	ILUMINACIÓN DE PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO	5
3.1.	Requisito normativo	5
3.2.	Criterios de aplicación	6
4.	ILUMINACIÓN DE CALLES DE RODAJE EN PLATAFORMA Y DE ACCESO A PUESTO	7
4.1.	Requisito normativo	7
4.2.	Criterios de aplicación	8
5.	ILUMINACIÓN DE VIALES DE PLATAFORMA Y ZONAS DE ESTACIONAMIENTO DE EQUIPOS DE HANDLING	9
5.1.	Requisito normativo	9
5.2.	Criterios de aplicación	9
6.	ILUMINACIÓN DE PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO: DOBLE APUNTAMIENTO	10
6.1.	Requisito normativo	10
6.2.	Criterios de aplicación	10
7.	ILUMINACIÓN DE PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO AISLADOS	11
7.1.	Requisito normativo	11
7.2.	Criterios de aplicación	11
8.	ILUMINACIÓN DE PLATAFORMA DE FORMA SELECTIVA	12
8.1.	Requisito normativo	12
8.2.	Criterios de aplicación	12
9.	ACEPTACIÓN DE ESCENARIO TRANSITORIO	14
9.1.	Desviación a los criterios de iluminación de puestos de estacionamiento y calle de rodaje de plataforma y acceso a puesto	14
9.1.1.	<i>Gestión del Cambio</i>	14
9.1.2.	<i>Inspecciones/Subsanaciones DAAD - DAPI</i>	15
9.1.3.	<i>Desviación al criterio de doble apuntamiento</i>	16

1. INTRODUCCIÓN

La certificación inicial y continuada de los aeropuertos conforme al Reglamento (UE) Nº 139/2014 implica la aportación de documentación técnica que garantice en todo momento el cumplimiento con los requisitos técnicos aplicables, habiéndose detectado por parte de la Autoridad Competente que en muchos casos dicha documentación, en relación con la iluminación de puestos de estacionamiento, no permite demostrar de forma completa tal cumplimiento.

2. OBJETO Y ALCANCE

El objeto de este documento técnico es el de clarificar la adecuada aplicación y forma de demostración del cumplimiento de la CS ADR-DSN.M.750 relativa a la iluminación de plataforma dentro de los aeropuertos certificados bajo el Reglamento (UE) Nº 139/2014.

3. ILUMINACIÓN DE PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO

3.1. Requisito normativo

CS ADR-DSN.M.750 Apron floodlighting

ED Decision 2016/027/R

- (a) The purpose of apron floodlighting is to facilitate safe operations on an apron, on a de-icing/anti-icing facility, and on a designated isolated aircraft parking position intended to be used at night.
- (b) Applicability: Apron floodlighting should be provided on an apron, as necessary on a de-icing/anti-icing facility, and on a designated isolated aircraft parking position intended to be used at night. Aprons primarily used for recreational flying need not be illuminated.
- (c) Location: Apron floodlights should be located so as to provide adequate illumination on all apron service areas, with a minimum of glare to pilots of aircraft in flight and on the ground, aerodrome and apron controllers, and personnel on the apron. The arrangement and aiming of floodlights should be such that an aircraft stand receives light from two or more directions to minimise shadows.
- (d) Characteristics:
 - (1) The spectral distribution of apron floodlights should be such that the colours used for aircraft marking connected with routine servicing, and for surface and obstacle marking, can be correctly identified.
 - (2) The average illuminance should be at least the following:
 - (i) Aircraft stand:
 - (A) horizontal illuminance — 20 lux with a uniformity ratio (average to minimum) of not more than 4 to 1; and
 - (B) vertical illuminance — 20 lux at a height of 2 m above the apron in relevant directions.
 - (ii) Other apron areas: horizontal illuminance — 50 % of the average illuminance on the aircraft stands with a uniformity ratio (average to minimum) of not more than 4 to 1.

3.2. Criterios de aplicación

- Iluminación horizontal
 - Iluminación media: 20 lux
 - Ratio de uniformidad $\leq 4:1$
- Iluminación vertical
 - Iluminación media: 20 lux medidos a una altura de 2 m sobre la plataforma en las direcciones relevantes.
- Aviación recreativa: no es obligatorio iluminar los puestos de estacionamiento que sean de uso exclusivo para vuelos recreativos, si se hace no es obligatorio que cumplan los requisitos de la especificación de certificación.
- Aviación general: los puestos destinados a uso distinto del recreativo (entendido este por el que no está asociado a una actividad laboral), deben cumplir los requisitos de la especificación de certificación.
- Pernoctación: si un puesto de estacionamiento solamente se va a emplear para la pernoctación de una aeronave, sin desarrollar tareas de mantenimiento, repostaje o handling de ningún tipo, no es obligatorio el cumplimiento de la CS ADR-DSN.M.750. Esta situación deberá estar reflejada en un procedimiento.

Nota.- Las mediciones deben incluir las áreas de prohibición de estacionamiento (NPAs) englobadas en un puesto de estacionamiento y que se limita con las líneas de seguridad. Otras NPAs fuera de los puestos de estacionamiento (pasarelas, zonas de paso a puesto, etc.) no son de aplicación para las mediciones.

4. ILUMINACIÓN DE CALLES DE RODAJE EN PLATAFORMA Y DE ACCESO A PUESTO

4.1. Requisito normativo

CS ADR-DSN.M.750 Apron floodlighting

ED Decision 2016/027/R

- (a) The purpose of apron floodlighting is to facilitate safe operations on an apron, on a de-icing/anti-icing facility, and on a designated isolated aircraft parking position intended to be used at night.
- (b) Applicability: Apron floodlighting should be provided on an apron, as necessary on a de-icing/anti-icing facility, and on a designated isolated aircraft parking position intended to be used at night. Aprons primarily used for recreational flying need not be illuminated.
- (c) Location: Apron floodlights should be located so as to provide adequate illumination on all apron service areas, with a minimum of glare to pilots of aircraft in flight and on the ground, aerodrome and apron controllers, and personnel on the apron. The arrangement and aiming of floodlights should be such that an aircraft stand receives light from two or more directions to minimise shadows.
- (d) Characteristics:
 - (1) The spectral distribution of apron floodlights should be such that the colours used for aircraft marking connected with routine servicing, and for surface and obstacle marking, can be correctly identified.
 - (2) The average illuminance should be at least the following:
 - (i) Aircraft stand:
 - (A) horizontal illuminance — 20 lux with a uniformity ratio (average to minimum) of not more than 4 to 1; and
 - (B) vertical illuminance — 20 lux at a height of 2 m above the apron in relevant directions.
 - (ii) Other apron areas: horizontal illuminance — 50 % of the average illuminance on the aircraft stands with a uniformity ratio (average to minimum) of not more than 4 to 1.

4.2. Criterios de aplicación

El objetivo de la iluminación de plataforma es doble:

- Guiado por el eje de la calle de rodaje
- Visibilidad del entorno, tanto para la señalización de acceso al puesto, como por posible presencia de vehículos.

Por tanto, se establecen los siguientes criterios de cumplimiento:

- Con luces de eje de calle de rodaje:
 - Iluminación horizontal media 10 lux con posibilidad de aplicación de tolerancias razonables.
 - Ratio de uniformidad $\leq 4:1$
- Sin luces de eje de calle de rodaje:
 - Iluminación horizontal media 10 lux sin posibilidad de aplicación de tolerancias.
 - Ratio de uniformidad $\leq 4:1$

Se deberá tener en cuenta la existencia de dos tipos de calles de rodaje que dan acceso a los puestos de estacionamiento. Según el tipo de calle de rodaje, y siempre que cumplan la totalidad de las especificaciones de certificación asociadas a calles de rodaje, se solicitará el cumplimiento de la siguiente forma:

- Calle de rodaje con puestos de estacionamiento a ambos lados: debe cumplir los requisitos de iluminación media y uniformidad en la totalidad de la calle de rodaje, es decir, de la ABL de un lado, a la ABL del otro lado.
- Calle de rodaje con puestos de estacionamiento a un lado del eje: debe cumplir los requisitos de iluminación media y uniformidad desde el eje de la calle de rodaje a la ABL.

Se incluye una imagen para ilustrar ambos casos:



5. ILUMINACIÓN DE VIALES DE PLATAFORMA Y ZONAS DE ESTACIONAMIENTO DE EQUIPOS DE HANDLING

5.1. Requisito normativo

CS ADR-DSN.M.750 Apron floodlighting

ED Decision 2016/027/R

- (a) The purpose of apron floodlighting is to facilitate safe operations on an apron, on a de-icing/anti-icing facility, and on a designated isolated aircraft parking position intended to be used at night.
- (b) Applicability: Apron floodlighting should be provided on an apron, as necessary on a de-icing/anti-icing facility, and on a designated isolated aircraft parking position intended to be used at night. Aprons primarily used for recreational flying need not be illuminated.
- (c) Location: Apron floodlights should be located so as to provide adequate illumination on all apron service areas, with a minimum of glare to pilots of aircraft in flight and on the ground, aerodrome and apron controllers, and personnel on the apron. The arrangement and aiming of floodlights should be such that an aircraft stand receives light from two or more directions to minimise shadows.
- (d) Characteristics:
 - (1) The spectral distribution of apron floodlights should be such that the colours used for aircraft marking connected with routine servicing, and for surface and obstacle marking, can be correctly identified.
 - (2) The average illuminance should be at least the following:
 - (i) Aircraft stand:
 - (A) horizontal illuminance — 20 lux with a uniformity ratio (average to minimum) of not more than 4 to 1; and
 - (B) vertical illuminance — 20 lux at a height of 2 m above the apron in relevant directions.
 - (ii) Other apron areas: horizontal illuminance — 50 % of the average illuminance on the aircraft stands with a uniformity ratio (average to minimum) of not more than 4 to 1.

5.2. Criterios de aplicación

No se ha establecido la aplicación de esta especificación de certificación en los viales de plataforma ni en las zonas de estacionamiento y espera de equipos de handling. Sólo se establece aplicación para puestos de estacionamiento y calles de rodaje en plataforma.

6. ILUMINACIÓN DE PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO: DOBLE APUNTAMIENTO

6.1. Requisito normativo

CS ADR-DSN.M.750 Apron floodlighting

ED Decision 2016/027/R

- (a) The purpose of apron floodlighting is to facilitate safe operations on an apron, on a de-icing/anti-icing facility, and on a designated isolated aircraft parking position intended to be used at night.
- (b) Applicability: Apron floodlighting should be provided on an apron, as necessary on a de-icing/anti-icing facility, and on a designated isolated aircraft parking position intended to be used at night. Aprons primarily used for recreational flying need not be illuminated.
- (c) Location: Apron floodlights should be located so as to provide adequate illumination on all apron service areas, with a minimum of glare to pilots of aircraft in flight and on the ground, aerodrome and apron controllers, and personnel on the apron. The arrangement and aiming of floodlights should be such that an aircraft stand receives light from two or more directions to minimise shadows.
- (d) Characteristics:
 - (1) The spectral distribution of apron floodlights should be such that the colours used for aircraft marking connected with routine servicing, and for surface and obstacle marking, can be correctly identified.
 - (2) The average illuminance should be at least the following:
 - (i) Aircraft stand:
 - (A) horizontal illuminance — 20 lux with a uniformity ratio (average to minimum) of not more than 4 to 1; and
 - (B) vertical illuminance — 20 lux at a height of 2 m above the apron in relevant directions.
 - (ii) Other apron areas: horizontal illuminance — 50 % of the average illuminance on the aircraft stands with a uniformity ratio (average to minimum) of not more than 4 to 1.

6.2. Criterios de aplicación

- El puesto de estacionamiento deberá estar iluminado desde ambos lados del eje del puesto de estacionamiento para reducir la aparición de sombras.
- Puesto en extremo de plataforma: en el caso de puesto en el extremo de plataforma iluminado desde una única dirección se podrá aceptar si se dispone de un procedimiento de uso de equipo portátil de iluminación.

7. ILUMINACIÓN DE PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO AISLADOS

7.1. Requisito normativo

CS ADR-DSN.M.750 Apron floodlighting

ED Decision 2016/027/R

- (a) The purpose of apron floodlighting is to facilitate safe operations on an apron, on a de-icing/anti-icing facility, and on a designated isolated aircraft parking position intended to be used at night.
- (b) **Applicability: Apron floodlighting should be provided on an apron, as necessary on a de-icing/anti-icing facility, and on a designated isolated aircraft parking position intended to be used at night. Aprons primarily used for recreational flying need not be illuminated.**
- (c) Location: Apron floodlights should be located so as to provide adequate illumination on all apron service areas, with a minimum of glare to pilots of aircraft in flight and on the ground, aerodrome and apron controllers, and personnel on the apron. The arrangement and aiming of floodlights should be such that an aircraft stand receives light from two or more directions to minimise shadows.
- (d) Characteristics:
 - (1) The spectral distribution of apron floodlights should be such that the colours used for aircraft marking connected with routine servicing, and for surface and obstacle marking, can be correctly identified.
 - (2) The average illuminance should be at least the following:
 - (i) Aircraft stand:
 - (A) horizontal illuminance — 20 lux with a uniformity ratio (average to minimum) of not more than 4 to 1; and
 - (B) vertical illuminance — 20 lux at a height of 2 m above the apron in relevant directions.
 - (ii) Other apron areas: horizontal illuminance — 50 % of the average illuminance on the aircraft stands with a uniformity ratio (average to minimum) of not more than 4 to 1.

7.2. Criterios de aplicación

- En los puestos de estacionamiento aislados, el criterio a aplicar será el correspondiente a la zona de la infraestructura en la que se encuentre ubicado el citado puesto: es decir, si el puesto de estacionamiento aislado se encuentra en la plataforma, se le aplicarán los requisitos de iluminación de un puesto de estacionamiento de plataforma; si se encuentra en una calle de rodaje, le aplicarán los requisitos de iluminación de una calle de rodaje, etc.
- No obstante, el criterio anterior queda a expensas de la necesidad de iluminar tales puestos durante la ejecución de los procedimientos asociados a los actos de interferencia ilícita y al Plan de Emergencia, para operaciones en horario nocturno y/o con LVP activo.

Nota.- Este criterio debe coordinarse con el servicio que supervisa los Planes de Emergencia y con la División de Security.

8. ILUMINACIÓN DE PLATAFORMA DE FORMA SELECTIVA

8.1. Requisito normativo

CS ADR-DSN.M.750 Apron floodlighting

ED Decision 2016/027/R

- (a) The purpose of apron floodlighting is to facilitate safe operations on an apron, on a de-icing/anti-icing facility, and on a designated isolated aircraft parking position intended to be used at night.
- (b) Applicability: Apron floodlighting should be provided on an apron, as necessary on a de-icing/anti-icing facility, and on a designated isolated aircraft parking position intended to be used at night. Aprons primarily used for recreational flying need not be illuminated.
- (c) Location: Apron floodlights should be located so as to provide adequate illumination on all apron service areas, with a minimum of glare to pilots of aircraft in flight and on the ground, aerodrome and apron controllers, and personnel on the apron. The arrangement and aiming of floodlights should be such that an aircraft stand receives light from two or more directions to minimise shadows.
- (d) Characteristics:
 - (1) The spectral distribution of apron floodlights should be such that the colours used for aircraft marking connected with routine servicing, and for surface and obstacle marking, can be correctly identified.
 - (2) The average illuminance should be at least the following:
 - (i) Aircraft stand:
 - (A) horizontal illuminance — 20 lux with a uniformity ratio (average to minimum) of not more than 4 to 1; and
 - (B) vertical illuminance — 20 lux at a height of 2 m above the apron in relevant directions.
 - (ii) Other apron areas: horizontal illuminance — 50 % of the average illuminance on the aircraft stands with a uniformity ratio (average to minimum) of not more than 4 to 1.

8.2. Criterios de aplicación

Para la aceptación de la iluminación de plataforma de forma selectiva, se deberán tener en cuenta los siguientes aspectos:

- Cada escena o escenario debe cumplir íntegramente la CS ADR-DSN.M.750, tanto para los puestos como para las calles de rodaje en plataforma. Además, la CS debe cumplirse para la superposición de escenarios que pudieran afectar a un puesto o tramo de calle y obviamente se debe cumplir para la configuración de "todo encendido".
- Se han establecido ocho escenarios que deberán presentarse como documentación justificativa de cumplimiento:
 - Puesto de estacionamiento.
 - Puesto de estacionamiento + adyacente derecho.
 - Puesto de estacionamiento + adyacente izquierdo.

- Puesto de estacionamiento + 2 puestos adyacentes.

Incorporando la calle de rodaje en todos los escenarios anteriores, se considerarán los siguientes cuatro casos.

- Puesto de estacionamiento + calle de rodaje.
- Puesto de estacionamiento + adyacente derecho + calle de rodaje.
- Puesto de estacionamiento + adyacente izquierdo + calle de rodaje.
- Puesto de estacionamiento + 2 puestos adyacentes + calle de rodaje.

Notas sobre los escenarios con calles de rodaje:

- Se deberá tener en cuenta que el encendido selectivo no incurra en desviaciones de **uniformidad** en las calles de rodaje de plataforma. Por tanto, se deberá realizar la comprobación de este cumplimiento en los escenarios propuestos.
- Se deberá garantizar el cumplimiento de la especificación de certificación en todo el recorrido que realice la aeronave desde que accede a la plataforma hasta cada puesto e igualmente en la salida. Al igual que ocurre con los puestos, se producirán solapes entre los distintos escenarios que habrá que comprobar.
- Si el escenario de iluminación consiste en un solo puesto encendido, se debe garantizar el apuntamiento desde dos puntos distintos. En ningún caso se puede considerar aceptable dos focos separados de la misma torre como criterio de cumplimiento del requisito de doble apuntamiento.
- En los casos en los que el criterio de cumplimiento esté realmente justo $E_m=20lx$ y $U_o=4,00$ se deberá solicitar en la próxima medición in-situ la comprobación del cumplimiento de dichos puestos.
- En caso de que el gestor decida proporcionar una iluminación mínima por security en puestos habilitados para pernoctación, estos casos quedarán fuera del alcance de esta especificación de certificación (consultar apartado ILUMINACIÓN DE PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO).

9. ACEPTACIÓN DE ESCENARIO TRANSITORIO

El gestor aeroportuario deberá justificar el cumplimiento de la CS ADR-DSN.M.750 en todos los casos, con los criterios que se han establecido anteriormente.

Para los casos en los que se necesite estar **de forma transitoria** en un escenario con desviaciones a esta especificación de certificación, se establecen a continuación los requisitos para la aceptación de este escenario transitorio hasta su subsanación.

9.1. Desviación a los criterios de iluminación de puestos de estacionamiento y calle de rodaje de plataforma y acceso a puesto

9.1.1. Gestión del Cambio

- **Caso 1:** se realiza el cambio para una subsanación de un DAAD definido:
 - No se aceptarán desviaciones normativas respecto a los requisitos de iluminación media y uniformidad en los estudios tramitados durante las gestiones de cambios. Se considerarán adecuados los estudios realizados teniendo en cuenta los criterios establecidos en el presente documento.
- **Caso 2:** se realiza el cambio para una subsanación de un DAAD indefinido cuya intención es mejorar la iluminación de plataforma sin exigir el cumplimiento total de la CS ADR-DSN.M.750, para lo que se debe aportar:
 - Estudio justificativo de las alternativas estudiadas que determine que es la situación de máximo cumplimiento posible en un escenario actual. Dicho análisis deberá contemplar las siguientes situaciones mediante estudios que determinen la no viabilidad de:
 - Instalación de nuevas torres mega.
 - Restricción de los puestos afectados para su uso en horario diurno y, en caso de que aplique, sin LVP.
 - Redireccionamiento de los focos actuales para llegar a un estado de cumplimiento completo.
 - Estudio de las medidas de mitigación que se implantarán durante la situación transitoria.

Nota.- Se considera como medidas de mitigación válidas para la operación segura durante la situación transitoria ante este tipo de desviaciones las siguientes:

- El guiado por señalero para el movimiento de aeronaves:
 - Durante el acceso al puesto en caso de que se disponga de luces de eje de calle de rodaje.
 - Durante todo el recorrido si no se dispone de luces de eje de calle de rodaje.

- La iluminación auxiliar con torres portátiles:
 - Se podrá incluir “a petición” en caso de que se disponga el guiado por señalero para las aeronaves.
 - Si no se dispone de guiado por señalero se considerará válida la implantación de la medida de forma continua, es decir, que se disponga de iluminación auxiliar en todas las operaciones del puesto.

En caso de que no se incluyan dichas medidas, se deberá realizar un análisis justificativo de la imposibilidad de implantarlas y proponer las medidas alternativas que se consideren necesarias para la operación segura del puesto de estacionamiento en los condicionantes de uso nocturno y/o visibilidad reducida.

9.1.2. *Inspecciones/Subsanaciones DAAD - DAPI*

Si una vez ejecutadas las actuaciones propuestas en las gestiones del cambio contempladas en el “Caso 1” anterior, tras las mediciones in-situ, se detectan desviaciones a los requisitos de iluminación contemplados en el presente documento se deberá solicitar:

- Estudio de las desviaciones detectadas.
- Medidas de mitigación que se han tomado desde que se detectó la desviación, teniendo en cuenta que deberían haber activado su procedimiento del SMS ante esta situación.
- Estudio de las actuaciones que se deberán realizar para la subsanación de las desviaciones detectadas. El estudio deberá incluir, al menos:
 - Justificación de no subsanación respecto a lo propuesto.
 - Descripción de la propuesta de actuaciones para subsanar.
 - Plazo de ejecución de estas actuaciones.
- El Estudio Aeronáutico de Seguridad (actualizado en el caso que ya existiera desde la certificación), que deberá incluir, al menos, lo siguiente:
 - La evaluación de los riesgos asociados a las desviaciones detectadas. La evaluación debe quedar avalada por los usuarios del aeropuerto, teniendo en cuenta que los colectivos imprescindibles que deberán tener peso en esta valoración deben ser los pilotos y los agentes handling.
 - La propuesta de medidas de mitigación hasta su subsanación.

Nota.- Se considera como medidas de mitigación válidas para la operación segura durante la situación transitoria ante este tipo de desviaciones las siguientes:

- El guiado por señalero para el movimiento de aeronaves:
 - Durante el acceso al puesto en caso de que se disponga de luces de eje de calle de rodaje.
 - Durante todo el recorrido si no se dispone de luces de eje de calle de rodaje.

- La iluminación auxiliar con torres portátiles:
 - Se podrá incluir “a petición” en caso de que se disponga el guiado por señalero para las aeronaves.
 - Si no se dispone de guiado por señalero se considerará válida la implantación de la medida de forma continua, es decir, que se disponga de iluminación auxiliar en todas las operaciones del puesto.

En caso de que no se incluya dicha medida, se deberá realizar un análisis justificativo de la imposibilidad de implantarla y proponer las medidas alternativas que se consideren necesarias para la operación segura del puesto de estacionamiento en los condicionantes de uso nocturno y/o visibilidad reducida.

9.1.3. Desviación al criterio de doble apuntamiento

El escenario que se describe a continuación será de aplicación para las gestiones del cambio tramitadas antes del **31 de diciembre de 2023**. Con posterioridad a esta fecha, no deberán existir desviaciones no analizadas al cumplimiento del criterio de doble apuntamiento. En caso en que un gestor aeroportuario plantee una situación de esta índole con posterioridad a esta fecha, se realizará un análisis individualizado de la casuística, y se definirán los trámites pertinentes para este caso.

9.1.3.1. Gestión del cambio

Se permite la existencia de desviaciones a los requisitos de doble apuntamiento en caso de que tengan un DAAD asociado, teniendo en cuenta lo siguiente:

- Se deberá solicitar la modificación del alcance del DAAD emitido, siempre y cuando se justifique la no posibilidad de subsanación en las actuaciones planificadas. Esta solicitud deberá incluir, al menos, lo siguiente:
 - Estudio de las actuaciones que se deberán realizar para la subsanación de las desviaciones detectadas. El estudio deberá incluir, al menos, lo siguiente:
 - Justificación de no subsanación en las actuaciones planificadas.
 - Descripción de la propuesta de actuaciones para subsanar.
 - Plazo de ejecución de estas actuaciones.
 - El Estudio Aeronáutico de Seguridad (actualizado en el caso que ya existiera desde la certificación), que deberá incluir, al menos:
 - La evaluación de los riesgos asociados a las desviaciones detectadas. La evaluación debe quedar avalada por los usuarios del aeropuerto, teniendo en cuenta que los colectivos imprescindibles que deberán tener peso en esta valoración deben ser los pilotos y los agentes handling.
 - La propuesta de medidas de mitigación hasta su subsanación.

Nota.- Se considera como medida de mitigación válida para la operación segura durante la situación transitoria ante este tipo de desviaciones, la iluminación auxiliar a petición con torres portátiles.

En caso de que no se incluya dicha medida, se deberá realizar un análisis justificativo de la imposibilidad de implantarla y proponer las medidas alternativas que se consideren necesarias para la operación segura del puesto de estacionamiento en los condicionantes de uso nocturno y/o visibilidad reducida.

- En caso de que se solicite un plazo indefinido porque no se esté en disposición de subsanación en un plazo definido, se deberá incluir también:
 - Estudio justificativo de las alternativas estudiadas que determine que es la situación de máximo cumplimiento posible en un escenario actual. Dicho análisis deberá contemplar las siguientes situaciones mediante estudios que determinen la no viabilidad:
 - Instalación de nuevas torres mega.
 - Restricción de los puestos afectados para su uso en horario diurno y, en caso de que aplique, sin LVP.
 - Redireccionamiento de los focos actuales para llegar a un estado de cumplimiento completo.
 - Reconfiguración de los puestos de estacionamiento.

9.1.3.2. Inspecciones/Subsanaciones DAAD

No se considera necesario el estudio de este escenario ya que la desviación debida al doble apuntamiento a ambos lados del eje del puesto de estacionamiento se debería detectar en el estudio previo antes de realizar las actuaciones (no debiendo detectarse dicha desviación tras la ejecución de las mismas). En caso de que no se hubiera detectado con anterioridad, se seguirá el mismo esquema incluido en el anterior punto “GESTIÓN DEL CAMBIO” de este apartado.