

NO RESTRINGIDO

**INSTRUCCIÓN TÉCNICA**

**GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL  
PARA LA ASISTENCIA EN TIERRA**

REGISTRO DE EDICIONES			
EDICIÓN	Fecha de EDICIÓN	Fecha de APLICABILIDAD	MOTIVO DE LA EDICIÓN/REVISIÓN DEL DOCUMENTO
1.0	29/10/2015	Desde publicación	Elaboración del documento

LISTA DE DESTINATARIOS	
UNIDAD	UNIDAD
Coordinación de Seguridad de Aeropuertos	

ANEXOS		
CÓDIGO del ANEXO	TÍTULO	Edición

\* Se aplica la Última Edición en vigor.

FORMATOS		
CÓDIGO del FORMATO	TÍTULO	Edición
		*

\* Se aplica la Última Edición en vigor

## Índice de Contenidos

<b>0. ESTRUCTURA DEL DOCUMENTO.....</b>	<b>4</b>
<b>1. OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN .....</b>	<b>5</b>
1.1 OBJETO .....	5
1.2 ÁMBITO DE APLICACIÓN .....	6
1.2.1 AGENTES DE ASISTENCIA EN TIERRA (AAT) .....	6
1.2.2 GESTOR AEROPORTUARIO (GA) .....	7
<b>2. CONTENIDO DE LA INSTRUCCIÓN TÉCNICA ESPECÍFICA.....</b>	<b>8</b>
<b>3. DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA .....</b>	<b>9</b>
<b>4. METODOLOGÍA DE CATEGORIZACIÓN .....</b>	<b>11</b>
<b>5. SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD Y SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD ABREVIADO .....</b>	<b>13</b>
5.1 SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SGS) .....	13
5.1.1 POLÍTICA DE SEGURIDAD OPERACIONAL.....	15
5.1.2 MANUAL DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL .....	16
5.1.3 PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL.....	17
5.1.3.1 PROCEDIMIENTO 1: SISTEMA DE GESTIÓN DE RIESGOS .....	17
5.1.3.2 PROCEDIMIENTO 2: PROVEEDORES EXTERNOS .....	23
5.1.3.3 PROCEDIMIENTO 3: INDICADORES DE SEGURIDAD OPERACIONAL .....	24
5.1.3.4 PROCEDIMIENTO 4: TRATAMIENTOS DE ACCIDENTES E INCIDENTES.....	25
5.1.3.5 PROCEDIMIENTO 5: GESTIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN.....	26
5.1.3.6 PROCEDIMIENTO 6: AUDITORÍAS INTERNAS DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL.....	27
5.1.3.7 PROCEDIMIENTO 7: FORMACIÓN Y COMPETENCIA EN MATERIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL .....	29
5.1.3.8 PROCEDIMIENTO 8: COMUNICACIONES EN MATERIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL.....	30
5.1.3.9 PROCEDIMIENTO 9: PROGRAMA DE SEGURIDAD OPERACIONAL .....	31
5.2 SGS ABREVIADO (SGS-a).....	32
<b>6. COORDINACIÓN Y SUPERVISIÓN/CONTROL DEL AAT .....</b>	<b>33</b>
<b>7. DEFINICIONES Y ACRONIMOS .....</b>	<b>35</b>
<b>8. ANEXO I. METODOLOGÍA DE CÁLCULO PARA DETERMINAR LA CATEGORÍA DE UN AGENTE DE ASISTENCIA EN TIERRA .....</b>	<b>38</b>
<b>9. ANEXO II. JUSTIFICACIÓN DE CUMPLIMIENTO DE MODOS DE LA PRESENTE ITE .....</b>	<b>38</b>
<b>10. ANEXO III. INDICADORES .....</b>	<b>46</b>

## 0. ESTRUCTURA DEL DOCUMENTO

La presente **Instrucción Técnica Específica** (ITE) está estructurada en 8 apartados más una serie de anexos que a continuación se describen:

<b>ESTRUCTURA DEL DOCUMENTO</b>
Apartado donde se describe la estructura de la ITE y facilita su comprensión.
<b>OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN</b>
Apartado donde se describe el propósito de la ITE y se define a quién va dirigida.
<b>CONTENIDO DE LA INSTRUCCIÓN TÉCNICA ESPECÍFICA</b>
Apartado donde se describe de forma genérica el contenido de la ITE.
<b>DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA</b>
Apartado donde se relacionan y codifican los diferentes documentos (Reglamentos Europeos y documentación técnica de OACI, FAA, IATA y otros organismos tanto nacionales como internacionales) a los que se referirán en la presente ITE.
<b>METODOLOGÍA DE CATEGORIZACIÓN</b>
Definición de las diferentes categorías de Agentes de Asistencia en Tierra (AAT) en función de su afección a la Seguridad Operacional.
<b>SGS/SGS-a</b>
Descripción en detalle de los modos que deben desarrollar los AAT en relación al Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SGS) o Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional abreviado (SGS-a)
<b>COORDINACIÓN Y SUPERVISIÓN/CONTROL DEL AAT</b>
Descripción de la forma en la que se llevarán a cabo las actuaciones tanto de coordinación como de supervisión y control sobre el AAT por parte del GA.
<b>DEFINICIONES Y ACRÓNIMOS</b>
Listado de las definiciones y acrónimos utilizados en el documento.
<b>ANEXOS</b>
Anexo I Metodología para calcular la categoría de un AAT Anexo II Checklist para la Justificación de cumplimiento de la presente ITE Anexo III Lista no exhaustiva de posibles indicadores

## 1. OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

### 1.1 OBJETO

Esta **Instrucción Técnica Específica** se ha desarrollado con el fin de servir de referencia técnica e instruir sobre los modos y/o puntos<sup>1</sup> recomendables relativos a la operación y actividades de los agentes de asistencia en tierra (AAT) que se desarrollan en las plataformas de los aeropuertos, como medio de garantizar unas condiciones y niveles adecuados de seguridad operacional.

Asimismo, este documento describe los modos y/o puntos de coordinación y supervisión/control que los gestores aeroportuarios (GA) deben desarrollar sobre las actividades que los AAT realizan en los aeropuertos, como principal responsable de garantizar la seguridad operacional en los mismos, según lo dispuesto en el Reglamento (CE) N° 139/2014 de la Comisión, de 12 de febrero de 2014.

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), en atribución de sus competencias, artículo 9 del Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, entre las que se encuentra la inspección aeronáutica, de acuerdo con lo dispuesto en los títulos III y IV de la Ley 21/2003, de 7 de julio, empleará este material como referencia para ello, dentro del ámbito que se describe en el apartado 1.2 en lo relacionado con la seguridad operacional.

Asimismo, destacar que son de aplicación las obligaciones descritas en la Ley 21/2003, de 7 de junio, de Seguridad Aérea, para los AAT y GA, tales como las indicadas en el artículo 33.1 y 33.2 y, en particular, las relacionadas con el cumplimiento de “las condiciones y niveles de seguridad exigidos”, para los AAT contenidas en el artículo 39, destacando el apartado 39.4 “*Garantizar la prestación de los servicios con el nivel exigido de seguridad*”, y para los GA contenidas en el artículo 40, en especial el 40.2 “*Cumplir las condiciones de seguridad exigidas en relación con el diseño, construcción, uso y funcionamiento del aeropuerto, aeródromo o instalación aeroportuaria que gestionen*”.

Parte de estas condiciones y niveles de seguridad se han plasmado en los distintos modos y/o puntos recogidos en esta Instrucción, basados principalmente en estándares internacionales desarrollados por la industria.

En todo caso, es responsabilidad de cada AAT y GA desarrollar y particularizar dichos modos y/o puntos, teniendo en cuenta las características propias de su organización y las particularidades del aeropuerto en el que desarrolle la actividad.

Adicionalmente, señalar que el Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio, por el que se regula la prestación de los servicios aeroportuarios de asistencia en tierra, también de aplicación, determina en su artículo 10. Condiciones y obligaciones exigidas a los agentes y usuarios, apartado 2 c):

*“Ejercer su actividad de acuerdo con las normas de seguridad aeroportuaria, de protección de las personas, instalaciones, equipos y aeronaves y con la reglamentación técnica sobre seguridad del transporte aéreo.”*

<sup>1</sup> Modos y/o puntos se refieren en el presente documento a procedimientos, políticas, programas, análisis, registros, etc. y/o condiciones técnicas.

Cabe destacar que esta Instrucción Técnica Específica (ITE) no exime del cumplimiento de tantos reglamentos y/o normativas resulten de aplicación, tales como los referenciados en el presente documento.

Finalmente indicar que esta ITE sustituye a la “Instrucción Técnica sobre requisitos de seguridad operacional en el servicio de asistencia en tierra” (INSA-INS-05-1.1 punto 9).

## **1.2 ÁMBITO DE APLICACIÓN**

### **1.2.1 AGENTES DE ASISTENCIA EN TIERRA (AAT)**

La ITE se ha desarrollado como material técnico de referencia para los AAT:

- Que desarrollen su actividad en aeropuertos a los que aplique **[DR-1]** o **[DR-3]**.
- Que desarrollen en los aeropuertos mencionados anteriormente alguna de las siguientes actividades (según Anexo “Lista de los servicios de asistencia en tierra” de **[DR-6]**):
  - (4) La asistencia a carga y correo en lo que respecta la manipulación física de la carga y del correo entre la terminal del aeropuerto y el avión, tanto a la llegada como a la salida o en tránsito.
  - (5a) El guiado de la aeronave a la llegada y a la salida.
  - (5b) La asistencia a la aeronave para su estacionamiento y el suministro de los medios adecuados.
  - (5c) Las comunicaciones entre la aeronave y el agente de asistencia en tierra.
  - (5d) La carga y descarga de la aeronave, incluidos el suministro y utilización de los medios necesarios, así como el transporte de la tripulación y los pasajeros entre la aeronave y la terminal, y el transporte de los equipajes entre la aeronave y la terminal.
  - (5e) La asistencia para el arranque de la aeronave y el suministro de los medios adecuados.
  - (5f) El desplazamiento de la aeronave, tanto a la salida como a la llegada, y el suministro y aplicación de los medios necesarios.
  - (6a) La limpieza exterior e interior de la aeronave, servicio de aseos y servicio de agua
  - (6b) La climatización y calefacción de la cabina, la limpieza de la nieve, el hielo y la escarcha de la aeronave.
  - (7a) La organización y ejecución del llenado y vaciado del combustible.
  - (7b) La carga y lubricantes y otros ingredientes líquidos.
  - (11e) El transporte, la carga y descarga de alimentos y bebidas de la aeronave.

Asimismo, esta ITE establece modos y/o puntos del ámbito de la seguridad operacional, que resultan de aplicación a los AAT que realicen actividades de asistencia, bien como parte de los servicios ofrecidos por el GA, bien como parte de la operación del operador aéreo, bien como entidades diferenciadas contratadas para ello.

Así pues, cuando en la presente ITE se haga alusión a “agente de asistencia en tierra”, “agente” o “AAT”, siempre se referirá, y por tanto aplicará, a aquella persona física o jurídica que realice algún servicio de los indicados anteriormente.

### **1.2.2 GESTOR AEROPORTUARIO (GA)**

En el caso de los gestores aeroportuarios, la presente ITE les será de aplicación en los casos en los que éstos lleven a cabo la gestión de aeropuertos a los cuales les aplique **[DR-1]** o **[DR-3]**.

A su vez, los modos y/o puntos descritos en esta ITE son también recomendables, como referencia técnica en cuanto a seguridad operacional en operaciones de asistencia en tierra, para todos aquellos aeródromos o aeropuertos que no tengan la obligación de ser certificados.

## 2. CONTENIDO DE LA INSTRUCCIÓN TÉCNICA ESPECÍFICA

Esta ITE desarrolla, como aspectos principales:

- Metodología para determinar la categoría en seguridad operacional de los AAT.
- Documentación de seguridad operacional de aplicación a los AAT: información necesaria, en forma de modos y/o puntos en el ámbito de la seguridad operacional, para desarrollar los contenidos de:
  - Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SGS), para los cuales la ITE describirá la forma en la que deben desarrollarse cada una de las actividades y contenidos del SGS del AAT.
  - Sistema de Gestión de Seguridad Operacional abreviado (SGS-a), en cuyo caso la ITE mencionará, a grandes rasgos, su contenido.
- Coordinación, control y supervisión de los AAT por parte del GA.

Para facilitar la comprensión de los modos y/o puntos que se recogen en esta ITE, cada parte del documento se ha estructurado del siguiente modo:

### *Introducción*

Texto explicativo inicial, con el fin de facilitar la comprensión del material de AESA.

### *Reglamento y referencias normativas*

Referencias a las regulaciones, normativas y estándares nacionales e internacionales, así como referencias a las recomendaciones internacionales aplicables.

### *Material AESA*

#### En cuanto a los servicios de asistencia en tierra:

- Modos y/o puntos incluidos en los estándares internacionales y en las mejores prácticas establecidas por la industria (requisitos y recomendaciones en estos ámbitos) – Documento 9859 y Anexo 19 de OACI, ISAGO Standards Manual de IATA, Airport Handling Manual de IATA, etc. – que se incorporan como material técnico de referencia en esta ITE para garantizar el nivel exigido de seguridad operacional.

#### En cuanto al gestor aeroportuario:

- Material no incluido explícitamente en el Reglamento Europeo 139/2014, que se incorpora como referencia para dar cumplimiento a los requisitos contenidos en dicho Reglamento.

Asociados a estos modos y/o puntos, precedidos de guiones, se incluyen aclaraciones, datos o referencias que clarifican y complementan el Material AESA incrementando su nivel de seguridad.

**Notas** intercaladas en el texto, cuando corresponda, que proporcionan datos o referencias sin formar parte del material de AESA.

### 3. DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA

- **[DR-1]** Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y el Reglamento de certificación y verificación de aeropuertos y otros aeródromos de uso público.
- **[DR-2]** Orden FOM/2086/2011, de 8 de julio, por la que se actualizan las normas técnicas contenidas en el Anexo al Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado.
- **[DR-3]** Reglamento (CE) nº 139/2014 de la Comisión, de 12 de febrero de 2014, por el que se establecen los modos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, de conformidad con el Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y el Consejo.
- **[DR-4]** Real Decreto 1334/2005, de 14 de noviembre, por el que se establece el sistema de notificación obligatoria de sucesos en la aviación civil.
- **[DR-5]** Reglamento (UE) nº 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo de 3 de abril de 2014, relativo a la notificación de sucesos en la aviación civil.
- **[DR-6]** Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio, por el que se regula la prestación de los servicios aeroportuarios de asistencia a tierra en los aeropuertos de interés general, modificado por el Real Decreto 99/2002, de 25 de enero.
- **[DR-7]** Directiva 96/67/CE del Consejo de 15 de octubre de 1996, relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad.
- **[DR-8]** EASA. Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM) to Authority, Organization and Operations Requirements of Aerodromes.
- **[DR-9]** EASA. Certification Specifications (CS) and Guidance Material (GM) for Aerodromes Design (CS-ADR-DSN).
- **[DR-10]** IATA. ISAGO Standard Manual. Ed. 4, Julio 2015.
- **[DR-11]** IATA. Airport Handling Manual. Ed. 35, Enero 2010.
- **[DR-12]** OACI. Doc. 9859, Manual de gestión de seguridad operacional.
- **[DR-13]** OACI. Anexo 19, Gestión de la seguridad operacional.
- **[DR-14]** AESA. Guía Técnica para la elaboración del Manual de Aeropuerto (CERA-09-GUI-001).
- **[DR-15]** AESA. Guía para la elaboración del SGS de aeropuertos (CERA-12-GUI-042).
- **[DR-16]** AESA. Instrucción técnica sobre requisitos de seguridad operacional en el servicio de asistencia en tierra (INSA-11-INS-05-1.1).
- **[DR-17]** Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.
- **[DR-18]** Real Decreto 98/2009, de 6 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de inspección aeronáutica.

- **[DR-19]** Reglamento (UE) nº 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil.
- **[DR-20]** Reglamento de ejecución (UE) nº 2015/1018 de la Comisión, de 29 de junio de 2015, por el que se establece una lista de clasificación de los sucesos en la aviación civil de notificación obligatoria de conformidad con el Reglamento (UE) nº 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo.
- **[DR-21]** Reglamento de ejecución (UE) nº 923/2012 de la Comisión, de 26 de septiembre de 2012, por el que se establecen el reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea.
- **[DR-22]** Reglamento (UE) nº 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo.

## 4. METODOLOGÍA DE CATEGORIZACIÓN

### *Introducción*

Se describen en el presente apartado aspectos generales sobre la categorización del AAT, la cual dependerá de la afección a la seguridad operacional que tenga el AAT en cada uno de los aeropuertos (bases) en los que preste servicios de asistencia en tierra, según se desprenda de la aplicación de la metodología que se desarrolla en el *Anexo I: Metodología de cálculo para determinar la categoría de un Agente de Asistencia en Tierra* de la presente ITE. Esta metodología establece diferentes factores que determinarán el mencionado grado de afección, para finalmente establecer la categorización del AAT.

En función de dicha afección a la seguridad operacional, el AAT tendrá una de las siguientes categorías:

- Agente de asistencia en tierra Categoría SGS, en el caso de que el AAT haya obtenido *Afección alta* a la seguridad operacional en, al menos, uno de los aeropuertos (bases) en los que opera.
- Agente de asistencia en tierra Categoría SGS-a, en el caso de que el AAT haya obtenido *Afección media* a la seguridad operacional en todos los aeropuertos (bases) en los que opera.

La metodología desarrollada en el Anexo I sólo es de aplicación para los AAT que presten sus servicios a (o dentro de) organizaciones dedicadas al transporte aéreo comercial de pasajeros o al transporte de mercancías y/o correo por vía aérea en dichos aeropuertos.

Los AAT que presten sus servicios a organizaciones dedicadas a la aviación general son considerados, directamente, agentes de categoría SGS-a, sin necesidad de aplicar la metodología.

### *Reglamento y referencias normativas*

- ORM-H 1.1.1 establecida en **[DR-10]**
- Apartado 6.3.2.2.4 de **[DR-15]**

### *Material AESA*

**4.1** Cada AAT al que resulte de aplicación la presente ITE y que presten sus servicios a organizaciones dedicadas al transporte aéreo comercial de pasajeros o al transporte de mercancías y/o correo por vía aérea, deberá calcular su grado de afección en cada aeropuerto y definir la categoría de AAT a la pertenece, para poder identificar así los modos y/o puntos del SGS o del SGS-a que aplican a su organización.

El proceso de determinación de la categoría deberá estar documentado y justificado por parte del AAT en un documento que se denominará “Cálculo para la determinación de la categoría del AAT -Nombre del AAT-” y que deberá realizarse por cada AAT en el plazo máximo de 3 meses desde la fecha de publicación de la presente ITE.

**Nota:** *Transcurrido este periodo de 3 meses desde la publicación de la ITE, AESA podrá requerir dicho documento y notificar al AAT discrepancias en caso de existirlas, si detectara alguna incorrección en la aplicación de la metodología.*

**4.2** El AAT deberá actualizar los resultados derivados de la aplicación de esta metodología en caso de cambios relevantes (tipo o volumen de actividad, nº de aeropuertos en los que presta servicio, etc.), o en su defecto, al menos una vez cada 3 años, procediendo a adecuar sus modos y/o puntos aplicables en el plazo de 6 meses desde la actualización de los resultados.

## 5. SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD Y SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD ABREVIADO

Según la categoría obtenida, el AAT deberá desarrollar un SGS o un SGS-a con el siguiente criterio:

- Agente de asistencia en tierra Categoría SGS: el AAT deberá desarrollar, implementar y mantener un SGS en cada uno de los aeropuertos en los que opere.
- Agente de asistencia en tierra Categoría SGS-a: el AAT deberá desarrollar, implementar y mantener un SGS abreviado en cada uno de los aeropuertos en los que opere.

Si bien no es imprescindible que la estructura de la documentación que conforma el SGS, tanto el completo como el abreviado, del AAT sea exactamente la indicada en los siguientes apartados, sí que resulta necesario que su contenido se adapte, al menos, a lo aquí recogido, con las siguientes consideraciones:

- Podría estar integrado dentro de alguna otra documentación corporativa, por ejemplo dentro del sistema de gestión.
- Podría abarcar aspectos adicionales a los dispuestos en esta ITE debido a requisitos impuestos, por ejemplo, por el GA o por los operadores aéreos a los que preste servicios de asistencia.
- Si existiera un SGS, completo o abreviado, común a nivel de servicios centrales, lo cual por otro lado es una práctica recomendable, es necesario que éste se adapte en cada base, según la particularidad de su operativa en cada aeropuerto.

Asimismo, se debe tener en cuenta que el SGS de cada AAT debe adecuarse al tamaño y complejidad de las operaciones que realice.

### 5.1 SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SGS)

#### *Introducción*

La finalidad del SGS es definir cómo se va a gestionar la seguridad operacional en todo momento, establecer una cadena de mando clara, realizar el reparto de las responsabilidades en esta materia e indicar los medios de los que se va a disponer para todo ello.

Los principios y características esenciales que deben definir el SGS que se implemente, deben cumplir con lo especificado en la presente ITE e incorporar las directrices recogidas en la reglamentación y normativa de referencia.

En este apartado se fija el alcance y modos que debe tener el SGS a implementar por parte del AAT en cada uno de sus aeropuertos.

#### *Reglamento y referencias normativas*

- OR Sub parte B, D y E de **[DR-3]**
- Capítulos 1 y 2 de **[DR-12]**
- ORM-H 1.1.1 establecida en **[DR-10]**
- ORM-H 1.1.2 establecida en **[DR-10]**

### Material AESA

**5.1.0.1** El AAT de categoría SGS deberá desarrollar, implementar y mantener un SGS en cada uno de los aeropuertos (bases) en los que opere.

***Nota:** en el desarrollo, implementación y mantenimiento del SGS del AAT, es imprescindible que exista una participación activa de cada base que garantice el adecuado funcionamiento del SGS en las mismas.*

**5.1.0.2** El contenido del SGS del AAT deberá cumplir con los objetivos de esta IT. Para demostrar este cumplimiento el AAT deberá cumplimentar el check list incluido en *Anexo II-Justificación de cumplimiento de modos*. El AAT deberá mantener actualizada la información contenida en el Anexo II.

***Nota:** en caso de un SGS a nivel de servicios centrales, es recomendable un único check list común, y sólo en caso de que exista alguna particularidad en alguna base, por ejemplo un manual SGS propio de esta base, adaptación de algún procedimiento de SGS, etc., deberá ser expresamente indicado en dicho check list.*

**5.1.0.3** La documentación que forma parte del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional implantado por el AAT en cada uno de los aeropuertos (bases) en los que opere, debería contar con el siguiente contenido:

- Política de Seguridad Operacional. Documento que refleja el compromiso adquirido por el AAT para alcanzar, mantener y promocionar la seguridad operacional de su actividad.
- Manual del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional. Documento específico del AAT que tiene por objeto garantizar que se alcanza y se mantiene el nivel de seguridad operacional definido en la Política de Seguridad Operacional.
- Procedimientos de Seguridad Operacional. Documentos donde, si fuese necesario, se describen de forma detallada cómo deben realizarse las actividades descritas en el Manual del SGS. En ellos se desarrollan los procesos necesarios para asegurar el desarrollo de las operaciones de forma segura por el AAT en el aeropuerto.

**5.1.0.4** Los AAT deberán revisar periódicamente su SGS para mantenerlo actualizado.

### 5.1.1 POLÍTICA DE SEGURIDAD OPERACIONAL

#### *Introducción*

Será necesario que el AAT cuente con una Política en la que se recoja el compromiso de la organización con respecto a una cultura en la que la seguridad operacional es una de sus prioridades fundamentales.

#### *Reglamento y referencias normativas*

- ORM-H 1.2.1 establecida en **[DR-10]**

#### *Material AESA*

**5.1.1.1** La Política de Seguridad Operacional del SGS reflejará el compromiso adquirido por el AAT para alcanzar, mantener y promocionar la seguridad operacional de su actividad. Este compromiso se podría resumir en los principios siguientes:

- Garantizar que la contribución de la actividad del AAT a la seguridad operacional del aeropuerto y a la total de la aviación es óptima, siendo este objetivo prioritario frente a cualquier otro.
- La gestión de la seguridad operacional para sus operaciones como una actividad formal, explícita y sistemática, de naturaleza preventiva.
- Todas las personas cuyas actividades afecten a la seguridad operacional, tanto si dichas actividades son propias de la gestión como de la operación, tendrán asignadas en el ejercicio de sus funciones unas responsabilidades concretas en materia de seguridad, existiendo medios y procedimientos para garantizar que cada persona conoce y ejerce dichas responsabilidades.

**5.1.1.2** Se deberán tener en cuenta, adicionalmente, los siguientes aspectos:

- El documento de Política de Seguridad Operacional deberá ir firmado por el máximo responsable del AAT, entendiéndose máximo responsable como aquella persona de la organización con capacidad reconocida por ésta para la asignación de recursos humanos, materiales y económicos dentro del AAT.
- La Política de Seguridad Operacional del AAT debe ser conocida por todos sus trabajadores.

### 5.1.2 MANUAL DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

#### *Introducción*

El principal documento del SGS del AAT será el Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional. En este apartado se recogen los objetivos que persigue este manual así como la estructura con la que debe contar.

Este manual podrá ser un documento único en el que queden englobados y se desarrollen los procedimientos del SGS del AAT, o un documento donde se referencien estos procedimientos, desarrollando los mismos en documentos externos.

#### *Reglamento y referencias normativas*

- OR Sub parte B, D y E de **[DR-3]**
- Capítulos 1 y 2 de **[DR-12]**
- ORM-H 1.1.1 establecida en **[DR-10]**
- ORM-H 1.1.2 establecida en **[DR-10]**

#### *Material AESA*

**5.1.2.1** El Manual es el documento básico del SGS. Entre sus objetivos deberán encontrarse:

- Permitir la implantación y el mantenimiento del SGS del AAT en cada aeropuerto.
- Establecer la estructura orgánica o cadena de mando del AAT en cuestiones de seguridad operacional.
- Asignar responsabilidades.
- Aplicar un sistema de gestión de riesgos.
- Desarrollar técnicamente el SGS de cada AAT, recogiendo todos los procesos que forman parte de la gestión de seguridad operacional de cada AAT.

**5.1.2.2** Formalmente, el manual deberá contar al menos con el siguiente contenido:

- Descripción del SGS: contendrá los objetivos y la estructura del SGS del AAT incluyendo la descripción de cada uno de sus elementos (Política de seguridad operacional, Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, procedimientos del SGS, y otra documentación).
- Organización y responsabilidades: deberán identificarse y definir responsabilidades para el responsable del SGS del AAT y para el resto de personas con responsabilidades asignadas dentro de dicho SGS.
- Procedimientos del SGS: se desarrollarán de acuerdo con los objetivos descritos en la presente IT.

### **5.1.3 PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL**

#### *Introducción*

Dentro del manual del SGS del AAT se recogerán los procedimientos del SGS, a través de los cuales se describirá de forma detallada cómo deben realizarse cada una de las actividades y procesos que forman parte de la gestión de la seguridad operacional.

En este epígrafe se detalla el alcance de cada uno de los 9 procedimientos del SGS del AAT.

#### *Reglamento y referencias normativas*

- OR Sub parte B, D y E de **[DR-3]**
- Capítulos 1 y 2 de **[DR-12]**
- ORM-H 1.1.1 establecida en **[DR-10]**
- ORM-H 1.1.2 establecida en **[DR-10]**

#### *Material AESA*

**5.1.3.0.1** Cada uno de los procedimientos debería incluir en todos los casos, al menos, el siguiente contenido:

- Objeto del procedimiento
- Responsables y responsabilidades
- Desarrollo del procedimiento
- Plantillas de registros y formularios

**5.1.3.0.2** Para cada uno de los 9 procedimientos, este contenido (objeto, responsables y responsabilidades, desarrollo y plantillas y formularios) deberá recogerse preferiblemente en un único procedimiento, o en su defecto, esto es, si estuvieran desarrollados en varios documentos, el AAT deberá asegurar la adecuada integridad y trazabilidad de este contenido.

### **5.1.3.1 PROCEDIMIENTO 1: SISTEMA DE GESTIÓN DE RIESGOS**

#### *Introducción*

El Sistema de Gestión de Riesgos es el procedimiento con el que contará el AAT para realizar la identificación, el análisis y la eliminación o reducción, hasta un nivel aceptable, de aquellos peligros, cuyos riesgos asociados suponen una amenaza para la seguridad operacional.

#### *Reglamento y referencias normativas*

- ORM-S 1.7.1 establecida en **[DR-10]**

### Material AESA

El procedimiento de Sistema de Gestión de Riesgos del AAT deberá contener al menos, la siguiente información:

**5.1.3.1.1 Activación del análisis de riesgos:** el AAT deberá identificar las causas que darán lugar a la activación del sistema de gestión de riesgos, incluyendo los registros utilizados. Esta activación se producirá, al menos:

- Cuando comience la implantación del SGS en uno de los aeropuertos (bases) donde opere el AAT.
- Cuando se planifique algún cambio significativo en las instalaciones, equipamiento o infraestructura que afecten al operación del AAT en el aeropuerto.
- Ante la implementación de nuevos procedimientos operacionales propios o normativa, o ante una modificación relevante de los ya existentes.
- Ante cambios sustanciales de la flota de aeronaves a la que presta servicio el AAT o en el tipo de operativa que se presta a las mismas.
- A raíz de cambios organizativos significativos en el AAT.
- Accidentes/incidentes especialmente graves o que se han repetido.
- Cuando se detecte un nuevo peligro, bien como resultado de la aplicación de alguno de los procedimientos del SGS (notificación de accidentes/ incidentes/sucesos, indicadores, auditorías internas, formación, etc.) o bien aquellos que se detecten durante el desarrollo de la operativa del AAT en el aeropuerto (base).
- Siempre que los responsables de su activación lo consideren necesario.

**5.1.3.1.2 Identificación de peligros y riesgos:** El AAT deberá describir las etapas que seguirá al activar su sistema de gestión de riesgos. Dichas etapas deben recoger:

**5.1.3.1.2.1 Descripción del sistema:** cuando se active el sistema de gestión de riesgos, será necesario realizar una descripción del escenario/sistema en el que se desarrolla la actividad que provoca el peligro (aeropuerto, tipo de operativa del AAT, etc.), identificando las defensas y las amenazas a tener en cuenta en el análisis de riesgos. Se deberá indicar cómo se realiza esta descripción, el responsable de hacerlo, etc.

**5.1.3.1.2.2 Definiciones y proceso de identificación de peligros y riesgos:** El AAT deberá incluir la definición de lo que es un peligro y un riesgo (para diferenciar claramente ambos conceptos), y describir la metodología utilizada para la identificación de todos los peligros y riesgos presentes en el aeropuerto que tengan relación con su actividad, las herramientas con las que contará el AAT para llevar a cabo dicha identificación y la forma de registro de los mismos. Las identificaciones de peligros y riesgos de acuerdo a la metodología establecida, deben ser revisadas y actualizadas periódicamente.

**5.1.3.1.2.3** Al comenzar la implantación del SGS, el AAT deberá realizar una activación inicial del sistema de gestión de riesgos (Gap Analysis), en la que contemple todos los aspectos susceptibles de generación de riesgos ligados a su operativa en el aeropuerto; en

esta identificación inicial de peligros se debe abordar, al menos, el análisis de los siguientes aspectos:

- Incursiones en pista
- Incidentes con aeronaves
- Incidentes asociados a movimiento de vehículos y aeronaves en plataforma
- Incidentes durante el repostaje de combustible
- Incidentes con mercancías peligrosas
- Incidentes con chorro de motores
- Incidentes en comunicaciones
- Incidentes derivados del mal estado de conservación de vehículos y equipos
- Afección a la operativa de calles de rodaje
- Aspectos relacionados con la infraestructura aeroportuaria
- Afección a instalaciones críticas del aeropuerto (balizamiento, red de drenaje, etc.)
- Aspectos organizativos y operativos (formación y competencia, documentación, gestión de equipos, cambios en la organización, etc.) y normativos
- Generación de FOD
- Trabajos en condiciones meteorológicas adversas
- Aspectos particulares relacionados con la actividad prestada por el AAT

En dichas activaciones, los peligros inicialmente identificados podrán sufrir modificaciones para adaptarse a la nueva situación, o se podrán detectar nuevos peligros.

**5.1.3.1.2.4** El SGS del AAT deberá contar con registros específicos para los peligros detectados. A partir de estos peligros detectados y registrados por el AAT, se identificarán los riesgos asociados a cada peligro, teniendo en cuenta que todos los peligros deberán tener asociado algún riesgo.

#### **5.1.3.1.3 Análisis de riesgos**

El análisis de riesgos al que se refiere el presente apartado versa sobre el análisis de los riesgos que guardan relación con la afección a la seguridad aérea, esto es, análisis de riesgos desde el punto de vista de la seguridad de las aeronaves que operan en el aeropuerto, tripulantes y pasajeros; si bien, los riesgos asociados a la actividad de asistencia en tierra en los aeropuertos presentan una componente de afección a la seguridad laboral, significativa y con posibles vinculaciones con la anterior, que debe tenerse en cuenta para el análisis de seguridad aérea.

De este modo, el análisis de cada riesgo se deberá llevar a cabo desde el punto de vista de su afección a la seguridad aérea (análisis desde el punto de vista de la seguridad aérea de las aeronaves que operan en el aeropuerto, tripulantes y pasajeros), aunque teniendo en cuenta adicionalmente su afección a la seguridad laboral (esto es, a los trabajadores del AAT y bienes

materiales). Por tanto, el AAT deberá disponer del análisis de riesgos de afección a la seguridad aérea así como del análisis de prevención de riesgos laborales (ver nota).

**Nota:** *si bien no se incluye en el alcance de esta ITE el desarrollo de la metodología para la evaluación de riesgos desde el punto de vista de la prevención de riesgos laborales, el AAT deberá, en cualquier caso, para todos los riesgos detectados que pudiera tener afección a la seguridad aérea:*

- *Asegurar que todas las situaciones con posible afección a la seguridad operacional son analizadas también desde el punto de vista de la prevención de riesgos laborales, y bajo dicha perspectiva se garantiza, por parte de las unidades especializadas y encargadas de dichos aspectos del AAT, el nivel de seguridad necesario, de acuerdo a lo recogido en la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, al RD 39/1997, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Prevención y al resto de normativa y regulación específica que en materia de PRL resulte de aplicación en cada caso.*
- *Asegurar que las conclusiones, medidas mitigadoras, etc., de este análisis en el ámbito de PRL se tienen en cuenta y quedan reflejadas en el análisis desde el punto de vista de la seguridad operacional aérea, dado que algunas medidas aplicadas en el ámbito PRL pudieran suponer modificaciones en los cálculos de probabilidad o severidad, o que a partir de las conclusiones del análisis en el ámbito PRL se derivase algún tipo de limitación o restricción sobre alguna de las actividades o procesos desarrolladas por el AAT en el aeropuerto.*

*Así pues, AESA verificará estos análisis de riesgos desde el punto de vista de seguridad aérea, pudiendo en caso de considerarlo necesario comprobar la existencia, por solicitud, de la evaluación desde el punto de vista de la prevención de riesgos laborales y verificar que los resultados de dicha evaluación se han tenido en cuenta en el análisis de riesgos, de modo que quede acreditado que el AAT ha llevado a cabo este aseguramiento desde el punto de vista de PRL.*

Para llevar a cabo el análisis de riesgos el AAT deberá determinar la tolerabilidad de los riesgos asociados a cada uno de los peligros. A la hora de determinar la **tolerabilidad de un riesgo**, el AAT deberá determinar la probabilidad de ocurrencia y la severidad de las consecuencias para cada uno de los riesgos identificados. A tal efecto se deberá tener en cuenta que un mismo peligro puede tener asociados más de un riesgo y que el análisis deberá llevarse a cabo para cada uno de estos riesgos de forma individual.

La asignación de probabilidad y severidad se realizará de acuerdo a la siguiente metodología:

- **Determinación de probabilidad:** el AAT deberá determinar la probabilidad de materialización de cada uno de los riesgos identificados. Para ello utilizará, siempre que sea posible (por la existencia de bases de datos, estadísticas, historial de operación del AAT en el aeropuerto, etc.) definiciones cuantitativas de probabilidad (nº de sucesos/millón de operaciones, nº de sucesos/año, etc.), fijando justificadamente su valor de referencia. En los casos en los que no sea posible utilizar una definición cuantitativa se podrá utilizar una cualitativa. No obstante, en este segundo caso deberá estar también adecuadamente justificada por el AAT la asignación de probabilidad, mediante la utilización de estudios, sesiones de expertos u otra documentación de referencia.

Debe incluirse una tabla de clasificación de probabilidades. A continuación se muestran, a modo de ejemplo, dos tablas, no obstante, el AAT podrá proponer sus propias tablas, siempre que justifique su aplicación.

Definición	Criterio cuantitativo	Valor
<b>Frecuente</b>	A definir cuantitativamente por el AAT para cada riesgo (nº de sucesos/ millón de operaciones, nº sucesos/ año, nº sucesos/nº de trabajadores...) y para cada tipología de afección	5
<b>Ocasional</b>		4
<b>Remoto</b>		3
<b>Improbable</b>		2
<b>Extremadamente improbable</b>		1

Definición	Criterio cualitativo*	Valor	Referencia
<b>Frecuente</b>	Probable que ocurra muchas veces (ha ocurrido frecuentemente)	5	>10 <sup>-3</sup> por operación
<b>Ocasional</b>	Probable que ocurra algunas veces (ha ocurrido infrecuentemente)	4	>10 <sup>-5</sup> y <10 <sup>-3</sup> por operación
<b>Remoto</b>	Improbable, pero es posible que ocurra (ha ocurrido raramente)	3	>10 <sup>-7</sup> y <10 <sup>-5</sup> por operación
<b>Improbable</b>	Es muy improbable que ocurra (no se conoce que haya ocurrido)	2	>10 <sup>-9</sup> y <10 <sup>-7</sup> por operación
<b>Extremadamente improbable</b>	Casi inconcebible que ocurra	1	< 10 <sup>-9</sup> operación

\*A justificar por el AAT en cada caso (nº de sucesos/ millón de operaciones, nº sucesos/ año, nº sucesos/nº de trabajadores, etc.)

- **Determinación de severidad:** El análisis de la severidad para cada uno de los riesgos se deberá realizar valorando de forma individualizada las peores consecuencias creíbles a las que podría dar lugar el riesgo, a través de tablas de severidad. Esta asignación de severidad se llevará a cabo, tal y como se ha comentado anteriormente, para cada uno de los riesgos. Para ello, se proponen como ejemplo las siguientes tablas, si bien el AAT puede proponer otras, justificando adecuadamente su aplicación:

Definición	Criterio	Valor
<b>Catastrófico</b>	Colisión, pérdida de fuselaje, destrucción de equipamiento, pérdida total de control, múltiples muertes; muertes, heridos graves o incapacitados en la tripulación	A
<b>Peligroso</b>	Gran reducción de márgenes de seguridad o capacidades funcionales de la aeronave, lesiones serias, con heridos graves, daños mayores al equipamiento; excesiva carga de trabajo en tripulación de forma que no se puede asegurar que la tripulación pueda realizar sus tareas adecuadamente	B

Definición	Criterio	Valor
<b>Importante</b>	Reducción significativa de márgenes de seguridad o capacidades funcionales de la aeronave, lesiones a personas; sobre la tripulación, significativo aumento de la carga de trabajo que provoque una reducción en la habilidad del operador en responder a condiciones operativas adversas	C
<b>Leve</b>	Reducción leve de márgenes de seguridad o capacidades funcionales de la aeronave: interferencias, limitaciones operativas, utilización de procedimientos de emergencia, etc., leve aumento de la carga de trabajo sobre la tripulación	D
<b>Insignificante</b>	Sin efectos	E

- Determinación de tolerabilidad: una vez asignada la probabilidad y la severidad a cada uno de los riesgos, se obtendrá la tolerabilidad de los mismos a partir de una o varias tablas y clasificaciones de riesgos, de acuerdo a las afecciones definidas. Se incluye a modo de ejemplo una clasificación y una matriz de tolerabilidad que podría ser utilizada por el AAT, no obstante, el AAT podría definir sus propias matrices.

		Catastrófico	Peligroso	Importante	Leve	Insignificante
		A	B	C	D	E
<b>Frecuente</b>	5	5A	5B	5C	5D	5E
<b>Ocasional</b>	4	4A	4B	4C	4D	4E
<b>Remoto</b>	3	3A	3B	3C	3D	3E
<b>Improbable</b>	2	2A	2B	2C	2D	2E
<b>Extremadamente improbable</b>	1	1A	1B	1C	1D	1E

Riesgo bajo (color verde): 1B, 1C, 1D, 1E, 2D, 2E, 3E

Riesgo medio (color amarillo): 1A, 2A, 2B, 2C, 3B, 3C, 3D, 4C, 4D, 4E, 5D, 5E

Riesgo alto (color rojo): 5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A

#### 5.1.3.1.4 Medidas mitigadoras

A partir de los valores de tolerabilidad obtenidos para cada uno de los riesgos tras el análisis, puede ser necesaria la adopción de medidas de mitigación. Para cada una de las medidas mitigadoras el AAT deberá:

- Definir los criterios y procedimientos que aplicará en sus procesos de aprobación, asignación de medios, implantación y seguimiento de efectividad de estas medidas mitigadoras.
- Definir responsables dentro del AAT para cada una de estos procesos.
- Definir fechas para su implementación.

Estas medidas mitigadoras podrán enfocarse a una eliminación total del peligro o de alguno de sus riesgos, a una reducción de la probabilidad o a una reducción de la severidad, mediante modificaciones en el diseño de materiales o equipos, cambios en los procedimientos operacionales, desarrollo de acciones formativa, etc.

Los criterios para la adopción de medidas de mitigación deberán estar definidos en el SGS del AAT y deberán enfocarse así:

- **Riesgo bajo:** No se requiere ninguna acción adicional, aparte de gestionar las medidas de reducción de riesgo ya implantadas, aunque es recomendable llevar a cabo actuaciones que reduzcan el riesgo al nivel más bajo que resulte posible.
- **Riesgo medio:** El nivel de riesgo exige una revisión de las opciones disponibles y acciones para reducir el nivel de riesgo. La gestión de riesgos actual debería ser revisada y se deben tomar medidas adicionales para disminuir el índice de riesgo a riesgo bajo, si fuese viable.
- **Riesgo alto:** Debería restringirse o cesar la operación oportunamente si fuese necesario. Debe priorizarse la mitigación de estos riesgos, asegurando que se ponen en práctica nuevas medidas mitigadoras, controles preventivos, o bien se mejoran las existentes cuanto antes, para disminuir el índice de riesgo a medio o bajo.

La información de los riesgos, su evaluación, de las medidas mitigadoras y su seguimiento, deberá registrarse de tal forma que permita llevar a cabo el seguimiento de dichas acciones.

**5.1.3.1.5 Gestión del cambio:** el AAT deberá establecer una metodología para identificar y clasificar los cambios que se produzcan en su operación. A partir de esta categorización, el AAT deberá describir el tratamiento que se va a dar a cada uno de ellos, por ejemplo para cambios con afección significativa a la seguridad operacional se deberá activar la gestión de riesgos.

**5.1.3.1.6 Coordinación:** adicionalmente, el AAT y el GA deberán coordinarse para que las distintas gestiones de riesgos y las gestiones del cambio, acordadas como relevantes entre ambas partes, sean conocidas por el GA para que éste realice las acciones que corresponda según el apartado 7.

### 5.1.3.2 PROCEDIMIENTO 2: PROVEEDORES EXTERNOS

#### *Introducción*

La actividad de terceras empresas subcontratadas por el AAT y que desarrollan su trabajo en el lado aire del aeropuerto puede afectar a la seguridad operacional. Por esta causa, todo proveedor externo cuyas actividades afecten a la seguridad operacional debe garantizar que dispone de herramientas que garantizan la seguridad de las operaciones.

En este procedimiento se establecerán las responsabilidades, funciones y método a seguir para controlar aquellos aspectos de los proveedores externos que pueden afectar a la seguridad operacional del aeropuerto.

#### *Reglamento y referencias normativas*

- ORM-H 3.6.1 establecida en **[DR-10]**
- ORM-H 3.6.2 establecida en **[DR-10]**
- ORM-S 3.6.4 establecida en **[DR-10]**

## Material AESA

El procedimiento de Proveedores externos debe contener al menos los siguientes aspectos:

**5.1.3.2.1** Registro de proveedores externos: el AAT deberá indicar la forma en la que registrará y modificará sus registros de proveedores externos, incluyendo quien es el responsable de llevar a cabo estas labores dentro de su organización y la información a incluir en dichas fichas. Este registro de proveedores incluirá al menos esta información: nombre del proveedor externo, tipo de servicio prestado, identificación y contacto del responsable de seguridad operacional del proveedor.

**5.1.3.2.2** Acuerdos, contratos, cláusulas, etc., con proveedores externos para garantizar la seguridad operacional en el aeropuerto en que se preste el servicio. Entre otros, se deberían considerar aspectos para el aseguramiento del cumplimiento de la normativa de seguridad operacional del aeropuerto, requisitos de formación y competencia del personal, coordinación en materia de seguridad operacional o la participación en grupos de trabajo o comités.

**5.1.3.2.3** Evidencias documentales que se van a exigir a los proveedores externos para verificar el cumplimiento de los aspectos anteriormente mencionados.

**5.1.3.2.4** Modo de realizar el control y supervisión de los proveedores externos, incluyendo detalle de cuáles serán los aspectos a supervisar y la forma y periodicidad con las que el AAT llevará a cabo dichas actuaciones sobre su proveedor.

### 5.1.3.3 PROCEDIMIENTO 3: INDICADORES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

#### Introducción

Con el fin de alcanzar una mejora continua en materia de seguridad operación deben establecerse medios de medición que permitan el control y la supervisión del nivel seguridad operacional establecido.

El establecimiento de indicadores de seguridad operacional en cuestiones esenciales de la actividad aeroportuaria permite realizar ese control. En este apartado se desarrolla el contenido con el que debe contar el procedimiento de Indicadores de Seguridad Operacional del AAT.

#### Reglamento y referencias normativas

- ORM-S 3.3.1 establecida en **[DR-10]**

## Material AESA

Este procedimiento definirá el proceso de selección de los indicadores de seguridad operacional, su medición y su control. Para ello el AAT deberá desarrollar, al menos los siguientes aspectos:

**5.1.3.3.1** Definición de indicadores de seguridad operacional. El procedimiento del AAT deberá indicar de quién es la responsabilidad del establecimiento, modificación, revisión periódica y aprobación de los indicadores (así como de sus valores de referencia), las áreas a las que afecta y el contenido de los mismos.

**5.1.3.3.2** Medición de los indicadores, se identificará a responsable(s) de la toma de datos y la periodicidad con la que se realiza.

**5.1.3.3.3** Análisis y seguimiento, se identificará al responsable de controlar cada uno de los indicadores y la periodicidad del análisis y seguimiento.

**5.1.3.3.4** Registro de los indicadores. Para cada indicador definido, el AAT deberá registrar los indicadores, incluyendo, al menos, la siguiente información: descripción, objetivo del establecimiento de ese indicador, valor de referencia, modo de recogida de datos (fuente de la recogida de datos), responsable y periodicidad de la recogida de esos datos, modo de elaboración del indicador (en el caso de que haya que hacer uso de alguna fórmula matemática o de que sea necesario hacer uso de otra documentación complementaria), responsable y periodicidad de la elaboración del indicador, y, por último, responsable y periodicidad del control del indicador. Se deberá indicar en el registro cual ha sido la documentación utilizada para la elaboración del indicador.

**5.1.3.3.5** Por último, habrá que desarrollar el proceso de asignación de medidas de mitigación cuando alguno de los indicadores sobrepasen los valores de referencia, definir los criterios bajo los cuales se llevarán a cabo estas medidas correctivas y definir cómo se va a realizar la asignación de recursos y las comunicaciones a los implicados, además de los plazos y del personal responsable de su implementación.

En el Anexo III se proporciona una lista no exhaustiva de posibles indicadores a incluir en el SGS. En todo caso, el AAT podrá desarrollar indicadores propios, que permitan el control y la supervisión del nivel seguridad operacional establecido.

#### 5.1.3.4 PROCEDIMIENTO 4: TRATAMIENTOS DE ACCIDENTES E INCIDENTES

##### *Introducción*

Otra herramienta fundamental en la mejora continua de la seguridad operacional es el análisis de toda aquella información derivada de la ocurrencia de incidentes/accidentes y sucesos relacionados con la operación del AAT en el aeropuerto.

Los objetivos del procedimiento de notificación de sucesos, incidentes y accidentes son:

- Evaluar el nivel de seguridad operacional.
- Establecer y describir los canales de notificación de incidentes y accidentes.
- Identificar las causas y los factores que concurren en un incidente/accidente.
- Implantar medidas correctivas para evitar futuros sucesos.
- Analizar la repercusión en la operatividad del aeropuerto de este tipo de sucesos.

##### *Reglamento y referencias normativas*

- ORM-S 3.3.1 establecida en **[DR-10]**
- Reglamento (UE) nº 376/2014, relativo a la notificación de sucesos en la aviación civil **[DR-5]**

- Reglamento (UE) nº 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil **[DR-19]**
- Real Decreto 1334/2005, de 14 de noviembre, por el que se establece el sistema de notificación obligatoria de sucesos en la aviación civil **[DR-4]**

## Material AESA

Sin perjuicio de lo estipulado en los reglamentos **[DR-4]** y **[DR-5]**, el procedimiento del AAT deberá desarrollar, adicionalmente, al objeto de cumplir con los objetivos del procedimiento, los siguientes aspectos:

### 1. Notificación de accidentes e incidentes

- **5.1.3.4.1** Activación del procedimiento y modo de realizar la comunicación de la ocurrencia de un accidente/incidente. En el procedimiento del AAT se deberán definir los accidentes e incidentes que deben notificarse, indicando quiénes deben notificar la ocurrencia de accidentes/incidentes dentro del AAT, a quién o a quiénes se deben notificar (teniendo en cuenta las condiciones de activación particulares que hayan establecido el GA y el operador aéreo), a través de qué medios, qué información deben aportar y los plazos en los que debe realizarse la comunicación.
- **5.1.3.4.2** Recopilación y tratamiento de la información derivada de la ocurrencia de un accidente/incidente. Se deberán definir y desarrollar cada una de las fases de las que constará este proceso, incluyendo las investigaciones (en caso de resultar necesario) y emisión de informes o divulgación de resultados. Se deberán identificar dentro del procedimiento del AAT, al menos, a los responsables de la recopilación de la información, de su posterior análisis y de su divulgación.
- **5.1.3.4.3** Implantación de medidas mitigadoras. Se deberán definir los responsables de la implementación de medidas derivadas de la ocurrencia de accidentes/incidentes, así como el proceso de seguimiento y control de la eficacia de las mismas.

### 5.1.3.5 PROCEDIMIENTO 5: GESTIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN

#### Introducción

La aplicación de un Sistema de Gestión de Seguridad Operacional implica la generación de gran cantidad de documentación que proporcione evidencias documentales de la gestión de la seguridad operacional; por esta causa, el SGS del AAT deberá disponer de un sistema de documentación y registro, que garantice una fácil identificación de la documentación, así como su trazabilidad y transparencia y que permita además su tratamiento sistemático.

Así, la finalidad de este procedimiento es describir la sistemática establecida por el AAT para la elaboración, revisión, aprobación, distribución, control y difusión de la documentación generada por la aplicación de un Sistema de Gestión de Seguridad Operacional.

### Reglamento y referencias normativas

- ORM-H 2.1.1 establecida en **[DR-10]**

### Material AESA

El procedimiento de gestión de la documentación deberá desarrollar al menos los siguientes aspectos:

**5.1.3.5.1 Documentación objeto de este procedimiento.** Se reflejarán los documentos a los que aplica este procedimiento.

**5.1.3.5.2 Estructura de la documentación del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional** (tipos de documentos que componen su SGS y niveles de importancia).

**5.1.3.5.3 Estructura de los procedimientos:** se deberá definir aquí la estructura de los procedimientos (portada, hojas de control, objeto, etc.).

**5.1.3.5.4 Nombre y codificación de los procedimientos.** Se indicarán las directrices generales que deben seguirse para nombrar y codificar toda la documentación perteneciente al SGS.

**5.1.3.5.5 Elementos de control de la documentación.** Aspectos relacionados con el control de las páginas, hoja de control, hoja de distribución, etc. Se incluirán las plantillas de las hojas de control.

**5.1.3.5.6 Procedimientos de elaboración, aprobación, actualización y archivo de la documentación.** Indicando responsables y periodicidad de las actuaciones, así como definiendo lo que se entiende por cambios de menor importancia, enmiendas, etc. La documentación será archivada por el AAT durante un periodo mínimo de 5 años.

**5.1.3.5.7 Ubicación de la documentación y procedimiento de distribución,** donde se indicarán los responsables de la distribución de la documentación y la forma en que se realiza, así como la ubicación de la diferente documentación.

**5.1.3.5.8** Por último, habrá que incluir otra documentación relacionada con el SGS, documentación que podrá ser tanto del propio AAT como proveniente de proveedores y compañías externas, y otra normativa aplicable.

### 5.1.3.6 PROCEDIMIENTO 6: AUDITORÍAS INTERNAS DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL

#### Introducción

La realización periódica de auditorías junto con otras actividades de supervisión, indicadores de seguridad operacional y análisis de incidentes y accidentes, proporcionan información del nivel de seguridad operacional alcanzado en la actividad del AAT en el aeropuerto y permite identificar fallos antes de que repercutan en la seguridad de las operaciones. Por ello, son una potente herramienta de mejora de la seguridad operacional.

Este procedimiento desarrollará el proceso que se va a seguir para la realización de auditorías internas del SGS del AAT, para verificar que su implementación es apropiada y eficaz, o para establecer acciones mitigadoras de las no conformidades detectadas.

### Reglamento y referencias normativas

- ORM-H 3.4.1, 3.4.3, 3.4.4, 3.4.5, 3.4.6 establecidas en **[DR-10]**

### Material AESA

Los aspectos que habrá que tener en cuenta a la hora de desarrollar este procedimiento son:

**5.1.3.6.1 Programa de auditorías.** Se deberá recoger la necesidad de redactar un programa de auditorías, que además deberá ser actualizado anualmente. Este programa de auditorías incluirá información sobre el alcance de las auditorías, el responsable de su realización y el de su aprobación, la periodicidad de la realización de auditorías (que deberá ser especificada por el AAT en cada caso y en función del tipo de actividad, complejidad operativa, resultados de auditorías anteriores, etc.) y las condiciones para la realización de auditorías extraordinarias.

**5.1.3.6.2 Equipo auditor.** Se definirá la composición del equipo auditor así como los requisitos en materia de formación y experiencia de los componentes del mismo. Deberá recalcar la necesidad de independencia de los componentes del equipo auditor con respecto al área auditada, siempre que sea posible.

**5.1.3.6.3 Desarrollo de la auditoría.** Se definirán las fases de las que se compone la auditoría (que deberán ser, al menos, planificación de la auditoría, desarrollo de la auditoría y resultados), sus plazos y las principales acciones a realizar en cada una de ellas, además se definirán los documentos/informes a generar como consecuencia del desarrollo de cada una de las fases. Cada una de estas actuaciones deberá tener asignado un responsable dentro del AAT.

**5.1.3.6.4 Plan de acciones correctivas.** Tras la emisión y aceptación del informe final de la auditoría habrá que establecer un plan de acciones, que deberá tener como objetivos corregir las no conformidades detectadas durante la misma, pero también a identificar la causa raíz, indicando en todos los casos la acción, los responsables de su implantación y el plazo del que se dispone para implantarla. En el procedimiento debe identificarse a los responsables de la definición y aprobación de este plan.

El epígrafe “Programa de Calidad” de la ITE de AESA *Operaciones de Asistencia en Tierra* aporta información adicional sobre el desarrollo de auditorías dentro del ámbito del sistema de calidad del AAT.

### 5.1.3.7 PROCEDIMIENTO 7: FORMACIÓN Y COMPETENCIA EN MATERIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL

#### Introducción

Para conseguir un nivel elevado de seguridad operacional es necesario que todo el personal esté implicado en las actividades del SGS; para ello es necesario establecer una cultura de seguridad operacional en el AAT y disponer de un programa de formación en dicha materia.

Este procedimiento desarrollará el proceso seguido para detectar, preparar e impartir aquella formación en materia de seguridad operacional necesaria para el correcto desarrollo del Sistema. Será necesaria la definición del procedimiento tanto para el personal del AAT como para sus proveedores externos, en el caso de que los proveedores reciban formación por parte del AAT.

#### Reglamento y referencias normativas

- ORM-H 5.1.1, 5.2.1, 5.3.1, 5.4.1, 5.5.1, 5.6.1 establecidas en **[DR-10]**

#### Material AESA

Deberán desarrollarse por parte del AAT las siguientes acciones para establecer un Programa de Formación en materia de seguridad operacional:

**5.1.3.7.1** Deberá definirse el personal objeto de este procedimiento, identificando si es personal propio y/o personal de proveedores externos. Para el caso de proveedores externos, el AAT deberá indicar la forma en la que asegurará que sus proveedores externos cuentan con la formación y competencias adecuadas para el desarrollo de sus actividades en el aeropuerto.

**Nota:** *este aseguramiento podrá llevarse a cabo a través de lo establecido en el apartado 5.1.3.2.*

**5.1.3.7.2** Detección de necesidades. Se describirá el proceso y los responsables de detectar las necesidades de formación en materia de seguridad operacional de los trabajadores. Estas necesidades dependerán del puesto desarrollado y de las responsabilidades en materia de seguridad operacional asignadas a cada puesto y deberá contemplar la actualización de las necesidades formativas en casos de modificación de las actividades del AAT en el aeropuerto, detección de nuevos riesgos, modificación de procedimientos, adecuaciones a nueva normativa, detección de deficiencias o errores, etc.

**5.1.3.7.3** Establecimiento de un programa de formación en materia de seguridad operacional. En función de las necesidades de formación detectadas el AAT deberá establecer y desarrollar un programa de formación en seguridad operacional. En este apartado se definirá el responsable de realizar dicho programa, su contenido y la periodicidad de actualización del mismo.

**5.1.3.7.4** Se incluirá una relación de categorías profesionales del personal del AAT y la formación en seguridad operacional necesaria para desarrollar cada puesto, tanto inicial como de refresco (itinerarios formativos).

**5.1.3.7.5** Se incluirá también una relación de los  cursos  que se vayan a impartir en materia de seguridad operacional, una descripción de los mismos, indicando la metodología utilizada para su impartición (por ejemplo presencial, on line, etc.) e incluyendo un breve resumen del contenido de los mismos. Se proporciona una lista no exhaustiva de posibles materias a incluir en estos cursos, señalando de nuevo que para cada puesto se deberán establecer los cursos ad-hoc necesarios según las responsabilidades que dichos puestos tengan en materia de seguridad operacional:

- Introducción a la seguridad operacional, aspectos generales, conceptos básicos de seguridad operacional.
- Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional.
- Procedimientos del SGS.
- Particularidades del SGS del AAT en cada base.

**5.1.3.7.6** Se deberá indicar la forma en la que se acreditará el aprovechamiento y la adquisición de conocimientos que aseguren la competencia por parte del personal objeto de la formación

**5.1.3.7.7** Por último, deberá establecerse los  responsables de la planificación y aprobación de las acciones formativas  que se realicen, así como los responsables de realizar dichas acciones formativas.

### **5.1.3.8 PROCEDIMIENTO 8: COMUNICACIONES EN MATERIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL**

#### *Introducción*

El establecimiento de una cultura de seguridad operacional es esencial para el pleno desarrollo de las actividades destinadas a mejorar la seguridad de las operaciones. Las comunicaciones son una herramienta indispensable.

En este procedimiento se recogerá la sistemática para comunicar, recibir, documentar y responder a todas las comunicaciones, consultas o quejas en materia de Seguridad Operacional.

#### *Reglamento y referencias normativas*

- ORM-H 3.3.6 establecida en **[DR-10]**

#### *Material AESA*

Así, deberá desarrollarse un procedimiento de comunicaciones en materia de seguridad operacional que establezca:

**5.1.3.8.1** Canales de comunicación establecidos por el AAT, tanto para la  recepción  de información (sugerencias, quejas, notificaciones, etc.) como para la  emisión  de información (campañas de concienciación, publicación de resultados, etc.). Para el caso de las comunicaciones emitidas por el AAT, se deberá definir quién es el responsable de realizar las mismas y la información objeto de comunicación

**5.1.3.8.2** Proceso de recepción, tratamiento, investigación y contestación de las comunicaciones en materia de seguridad operacional recibidas. Este proceso deberá desarrollar al menos los canales y medios de comunicación disponibles para realizar una comunicación, el tratamiento que se va a dar a esas comunicaciones y cómo se va a realizar la contestación a las mismas. Se debe tener en cuenta la necesidad de establecer procedimientos diferentes en función de si se trata de una comunicación ordinaria o urgente.

**5.1.3.8.3** El AAT deberá recoger en su procedimiento las dos características fundamentales de este tipo de comunicaciones: confidencialidad de los datos del comunicante y la aplicación del principio no punitivo.

El epígrafe “Comunicaciones” de la ITE de AESA *Operaciones de Asistencia en Tierra* aporta información adicional sobre las características con las que debe contar el sistema de comunicación de un AAT.

### 5.1.3.9 PROCEDIMIENTO 9: PROGRAMA DE SEGURIDAD OPERACIONAL

#### *Introducción*

Para alcanzar el objetivo de mejora continua de los niveles de seguridad operacional, deben fijarse anualmente objetivos en esta materia, la descripción de las actuaciones que se llevarán a término para la consecución de estos objetivos y los medios de los que se dispone para llevarlos a la práctica.

Esta información se recogerá en el Programa de Seguridad Operacional del SGS.

#### *Reglamento y referencias normativas*

- ORM-S 3.3.1 establecida en **[DR-10]**

#### *Material AESA*

Este procedimiento deberá definir cómo ha de realizarse el Programa de Seguridad Operacional del AAT, incluyendo al menos la siguiente información:

**5.1.3.9.1** Responsable de realizar el Programa de Seguridad Operacional, responsable de su revisión y mantenimiento y responsable de su aprobación.

**5.1.3.9.2** Periodicidad con la que se actualiza el Programa de Seguridad Operacional y sus revisiones.

**5.1.3.9.3** Procedimiento seguido para la realización del Programa y fuentes de las que se nutre: resultados del análisis de riesgos, comunicaciones, investigación de incidentes/accidentes, etc.

**5.1.3.9.4** Contenido del Programa, donde se incluirán los objetivos y propuestas de actuación en materia de Seguridad Operacional, así como los recursos humanos y económicos, los responsables y los plazos para establecidos para alcanzarlos.

**5.1.3.9.5** Formato del mismo y tratamiento de la documentación derivada de su puesta en marcha.

**5.1.3.9.6** Adicionalmente, el programa deberá garantizar que en el caso de que alguna de las medidas recogidas no se lleva a cabo dentro de los plazos establecidos, se debe trasladar e incluir la implementación de dicha medida en las posteriores actualizaciones del programa

## **5.2** **SGS ABREVIADO (SGS-A)**

### *Introducción*

En los casos de AAT de categoría SGS-a, éstos deberán contar con un SGS adaptado a su actividad que, en general, deberá cumplir con los requisitos marcados por el GA en los aeropuertos.

En el SGS abreviado, el AAT en tierra categoría SGA-a recogerá la información, requisitos, procedimientos y metodología que le sean de aplicación a sus trabajos en el aeropuerto y que permitan el desarrollo de los mismos con unos niveles de seguridad operacional aceptables.

### *Reglamento y referencias normativas*

Apartado 6.3.2.2.4 de **[DR-15]**

Reglamento (UE) nº 376/2014, relativo a la notificación de sucesos en la aviación civil **[DR-5]**

Reglamento (UE) nº 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil **[DR-19]**

### *Material AESA*

**5.2.1** El SGS del AAT de categoría SGS-a deberá tener un contenido mínimo, que incluirá los siguientes procedimientos:

**5.2.1.1** Identificación de peligros

**5.2.1.2** Proveedores externos

**5.2.1.3** Indicadores de Seguridad Operacional

**5.2.1.4** Tratamiento de Accidentes/Incidentes

**5.2.1.5** Formación en materia de Seguridad Operacional

**Nota:** *El material de referencia para desarrollar dichos procedimientos coincidirá con el que aplique de los apartados anteriores.*

**5.2.2** En su contenido se recogerá lo indicado por el GA para cada AAT y en cada aeropuerto, en función de las condiciones particulares que éste considere (tipo y volumen de actividad, características del aeródromo, entorno operacional, etc.).

## 6. COORDINACIÓN Y SUPERVISIÓN/CONTROL DEL AAT

### *Introducción*

El gestor aeroportuario, de acuerdo a lo establecido en el Reglamento (UE) 216/2008 y el Reglamento (UE) 139/2014, es responsable y tiene la obligación de concertar acuerdos con otras organizaciones, incluidos los proveedores de servicios de asistencia en tierra, para garantizar el cumplimiento continuo de los requisitos esenciales para los aeródromos establecidos en los Reglamentos anteriores.

Para garantizar este cumplimiento continuo de los requisitos esenciales, según lo establecido en el Reglamento (UE) 139/2014, el gestor del aeródromo:

- a) garantizará que el sistema de gestión del aeródromo abarca la coordinación y la interacción con los procedimientos de seguridad del resto de las organizaciones que operan o prestan servicios en el aeródromo, y
- b) garantizará que dichas organizaciones disponen de procedimientos de seguridad para cumplir con los requisitos aplicables del Reglamento (CE) no 216/2008 (sus disposiciones) y los requisitos establecidos en el manual del aeródromo.

La coordinación e interrelación con los procedimientos de seguridad operacional de otras organizaciones relevantes que operan en el aeródromo incluye, entre otras, proveedores de servicios de asistencia en tierra, etc.

Para garantizar el cumplimiento de otras organizaciones que operan o proveen servicios de asistencia en tierra en los aeródromos, con los requisitos esenciales establecidos en los Reglamentos sus disposiciones de aplicación, así como con el contenido del manual de aeródromo, el gestor del aeródromo debe:

- (a) realizar auditorías e inspecciones de estas organizaciones para la supervisión del cumplimiento.
- (b) establecer procedimientos para supervisión de las actividades presentes en el aeródromo

### *Reglamento y referencias normativas*

- **ADR.OR.D.025** establecido en **[DR-8]**
- **GM1 ADR.OR.D.025** establecido en **[DR-8]**
- **GM2 ADR.OR.D.025** establecido en **[DR-8]**

### *Material AESA*

**6.1** El GA debe establecer mecanismos que aseguren la coordinación de los sistemas de gestión de la seguridad operacional entre GA y del AAT de modo que se asegure un conocimiento mutuo de los procedimientos de gestión de la seguridad operacional, una comunicación fluida y una gestión coordinada y coherente de los principales aspectos relacionados con la seguridad operacional.

- El GA deberá también hacer llegar, en cada uno de sus aeropuertos y a todos los AAT que operen en los mismos, toda la información específica del aeropuerto, con relevancia a efectos de gestión de la seguridad operacional y que deba ser tenida en cuenta por el AAT.

**6.2** El GA debe supervisar los procedimientos de gestión de la seguridad operacional de los AAT para garantizar el cumplimiento de la normativa de aplicación. El objetivo, alcance y frecuencia de las supervisiones y auditorías que el GA debe realizar a los AAT debe ser adecuado y suficiente.

### 7. DEFINICIONES Y ACRONIMOS

Las siguientes definiciones son de aplicación al contenido de la presente ITE:

ACRÓNIMO	DESCRIPCIÓN
<b>AAT</b>	Agente de Asistencia en Tierra
<b>AD</b>	Aeródromo
<b>AESA</b>	Agencia Estatal de Seguridad Aérea
<b>CE</b>	Comisión Europea
<b>EASA</b>	European Aviation Safety Agency (Agencia Europea de Seguridad Aérea)
<b>FOD</b>	Foreign Object Debris
<b>GA</b>	Gestor Aeroportuario
<b>GUI</b>	Guía
<b>IATA</b>	Asociación Internacional de Transporte Aéreo
<b>ISAGO</b>	IATA Safety Audit for Ground Operations
<b>IT</b>	Instrucción Técnica
<b>ITE</b>	Instrucción Técnica Específica
<b>NSP</b>	Normativa de Seguridad en Plataforma
<b>OACI</b>	Organización de Aviación Civil Internacional
<b>ORM-H</b>	Organization and Management –Headquarters (Organización y gestión de servicios centrales)
<b>ORM-HS</b>	Organization and Management-Headquarters and Station (Organización y gestión de servicios centrales y bases)
<b>ORM-S</b>	Organization and Management –Station (Organización y gestión de bases)
<b>PMR</b>	Pasajero con Movilidad Reducida
<b>PRL</b>	Prevención de Riesgos Laborales
<b>RD</b>	Real Decreto
<b>RSO</b>	Responsable de Seguridad Operacional
<b>SGS</b>	Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional
<b>SGS-a</b>	Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional abreviado
<b>SNS</b>	Sistema de Notificación de Sucesos
<b>UE</b>	Unión Europea

DEFINICIONES	
<b>Accidente de aviación civil</b>	Definición del Reglamento (UE) nº 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil.
<b>Agente de asistencia en tierra</b>	Toda persona física o jurídica que preste a terceros una o varias categorías de servicios de asistencia en tierra de las recogidas en el Anexo del <b>[DR-6]</b> .
<b>Área de maniobras</b>	Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas.
<b>Área de movimiento</b>	Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y las plataformas.
<b>Asistencia en tierra</b>	Aquellos servicios prestados a un usuario en un aeropuerto tal como se describen en el Anexo del <b>[DR-6]</b>
<b>Autoasistencia en tierra</b>	Situación en la que un usuario se presta directamente, a sí mismo, una o varias categorías de servicios de asistencia, sin celebrar con un tercero ningún contrato, cualquiera que sea su denominación, cuyo objetivo sea la prestación de dichos servicios.
<b>Cambio</b>	Actuación planificada en la organización, infraestructuras o equipamientos, incluyendo la introducción de nuevos procedimientos y modificaciones de procedimientos ya existentes o entrada en vigor de nueva normativa
<b>Defensas</b>	Conjuntos de medidas o procedimientos de los que dispone el aeropuerto para hacer frente a las amenazas o riesgos existentes
<b>Factores</b>	Condicionantes físicos y operativos innatos al sistema a analizar
<b>FOD</b>	Cualquier objeto depositado en el área de movimiento del aeropuerto que puede causar daños.
<b>Gap Analysis</b>	Es el proceso mediante el cual se analizan los procesos de seguridad operacional existentes en la organización, para determinar qué componentes y elementos del SMS están ya introducidos y cuáles son los componentes y elementos que deben añadirse o modificarse para satisfacer los requisitos de un SMS aceptable
<b>Gestión de riesgos</b>	Identificación, análisis y eliminación (o mitigación) de los peligros y los consiguientes riesgos.
<b>Gestor aeroportuario</b>	Persona física o jurídica designada por el titular del aeropuerto y que cumple los requisitos para el ejercicio de las obligaciones que determina el artículo 40 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea <b>[DR-17]</b>
<b>Identificación de peligros</b>	Proceso mediante el cual se determinan aquellas situaciones o condiciones que pueden generar sucesos que produzcan lesiones a las personas o daños materiales (a equipamientos, instalaciones, etc.)
<b>Incidente de aviación civil</b>	Definición del Reglamento (UE) nº 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil.
<b>Indicadores de Seguridad Operacional</b>	Conjunto de parámetros que caracterizan o tipifican el nivel de seguridad operacional de un sistema.
<b>Matriz de tolerabilidad</b>	Matriz en la que se expresa la aceptabilidad de los riesgos en función de la probabilidad de su ocurrencia y la severidad de las consecuencias
<b>Mitigación</b>	Acción emprendida para controlar o prevenir los efectos perjudiciales de un peligro y reducir el riesgo a un nivel aceptable
<b>Operador Aéreo</b>	Aquel que dispone de un Certificado de Operador Aéreo (AOC) emitido por la Autoridad.
<b>Peligro</b>	Condición u objeto que potencialmente puede causar lesiones al personal, daños al equipamiento o estructuras, pérdida de material, o reducción de la habilidad de desempeñar una función determinada.
<b>Política de Seguridad Operacional</b>	Documento que refleja el compromiso adquirido por el AAT para alcanzar, mantener y promocionar la seguridad operacional en su organización.
<b>Probabilidad</b>	Posibilidad que un hecho o situación de peligro pueda ocurrir
<b>Procedimiento</b>	Conjunto de instrucciones escritas utilizadas por el personal para garantizar el cumplimiento de sus responsabilidades en la provisión de un servicio
<b>Programa de Seguridad Operacional</b>	Conjunto de objetivos y medios definidos de forma anual para alcanzar el objetivo de mejora continua de los niveles de seguridad operacional dentro del SGS.
<b>Proveedor externo</b>	Entidad subcontratada por el AAT cuyas actividades se llevan a cabo en el lado aire, o pueden afectar a la seguridad operacional del aeropuerto.

### DEFINICIONES

<b>Responsable de seguridad operacional</b>	Es la persona que, en dependencia directa del responsable del AAT, mantiene y controla su SGS
<b>Riesgo de la Seguridad Operacional</b>	La probabilidad y la severidad previstas de las consecuencias o resultados de un peligro.
<b>Seguridad Operacional</b>	Estado en el que los riesgos de seguridad operacional asociados a las actividades de aviación se reducen y controlan a un nivel aceptable.
<b>Servicios centrales</b>	Sede del agente de asistencia en tierra.
<b>Severidad</b>	Nivel del efecto o de las consecuencias de un peligro sobre la seguridad de las operaciones de la aeronave
<b>Suceso</b>	Definición del Reglamento (UE) nº 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo de 3 de abril de 2014, relativo a la notificación de sucesos en la aviación civil.
<b>Tolerabilidad</b>	Criterio relacionado con la probabilidad y severidad del riesgo que la organización está dispuesta a aceptar o rechazar, con o sin condiciones

## 8. ANEXO I. METODOLOGÍA DE CÁLCULO PARA DETERMINAR LA CATEGORÍA DE UN AGENTE DE ASISTENCIA EN TIERRA

La categoría del AAT se determinará a partir de la aplicación de la metodología de cálculo que se describe a continuación. Como ya se ha mencionado esta metodología será de aplicación para los AAT que presten sus servicios a (o dentro de) organizaciones dedicadas al transporte comercial de pasajeros o al transporte de mercancías y/o correo por vía aérea en aeropuertos a los que aplique **[DR-1]** o **[DR-3]**.

El AAT llevará a cabo este proceso de determinación de afección para cada uno de los aeropuertos (bases) en los que preste alguno de los servicios recogidos en el apartado 1.2\_ÁMBITO DE APLICACIÓN.

Si como consecuencia de la aplicación de la metodología descrita a cada uno de los aeropuertos (bases) en los que opera el AAT (y que les aplique **[DR-1]** o **[DR-3]**) el AAT obtiene afección a la Seguridad Operacional “alta” en uno o más de ellos, el AAT será catalogado como AAT Categoría SGS en todos los aeropuertos en los que preste alguno de los servicios descritos en la presente ITE. En el resto de los casos el AAT será catalogado como AAT Categoría SGS-a.

Los criterios que se tendrán en cuenta para el cálculo de la afección a la seguridad operacional del AAT en cada uno de los aeropuertos (bases) en los que preste sus servicios serán los siguientes:

- Número de aeronaves atendidas por el AAT:

Se tendrán en cuenta el número de aeronaves atendidas por el AAT en el aeropuerto durante los últimos 12 meses. En el caso de AAT de nueva operación en el aeropuerto se tendrá en cuenta la planificación teórica de vuelos a operar durante sus primeros 12 meses de actividad.

El grado de afección del AAT en el aeropuerto se determinará de acuerdo a lo recogido en la siguiente tabla:

	<10.000	10.000≤x≤40.000	>40.000
Número de aeronaves/año atendidas	0	3	6

- Tipo de actividad desarrollada por el AAT:

Se tendrá en cuenta el tipo de actividad desarrollada por el AAT en cada aeropuerto, según el apartado de la “Lista de los servicios de asistencia en tierra” del Anexo al **[DR-6]** en el que se encuentre recogido su actividad (teniendo en cuenta únicamente las actividades de dicho Anexo a las que les sea de aplicación la presente ITE).

El grado de afección se determinará de acuerdo a lo recogido en la siguiente tabla, indicando únicamente la actividad de mayor afección en caso de desarrollar varias.

	Actividad (según Lista de los servicios de asistencia en tierra del RD 1161/1999)	Grado de afección
1	Asistencia administrativa en tierra y supervisión	0
2	Asistencia a pasajeros	0
3	Asistencia de equipajes	1
4	Asistencia de carga y correo	1
5	Asistencia de operaciones en pista	4
6	Asistencia de limpieza y servicio de la aeronave	1
7	Asistencia de combustible y lubricante	4
8	Asistencia de mantenimiento en línea	1
9	Asistencia de operaciones de vuelo y administración de la tripulación	0
10	Asistencia de transporte de superficie	1
11	Asistencia de mayordomía	4

- Número de trabajadores del AAT en el aeropuerto:

Se tendrá en cuenta el número de tarjetas con acceso al lado aire (verdes y amarillas) emitidas en favor del AAT (o de sus subcontratas) por parte del aeropuerto y que hayan estado vigentes, de media durante los últimos 12 meses

	<10	10-70	71-100	>100
<b>Número de trabajadores</b>	0	2	4	5

- Número de vehículos del AAT en el aeropuerto:

Se tendrá en cuenta el número medio de vehículos con acceso a al lado aire del AAT en el aeropuerto (o de sus subcontratas), durante los últimos 12 meses, determinándose el grado de afección de acuerdo a la siguiente tabla:

	<10	10-50	>50
<b>Número de vehículos</b>	0	3	5

- Número de aeropuertos en los que opera el AAT:

Se tendrá en cuenta el número de aeropuertos españoles (sujetos a verificación o certificación según [DR-1] ) en los que el AAT desarrolla actividad, determinándose el grado de afección de acuerdo a la siguiente tabla:

	<6	6-15	>15
<b>Número de aeropuertos operados</b>	0	1	2

- Zona en la que desarrolla sus actividades el AAT:  
Se tendrá en cuenta la zona de mayor afección en la que el AAT desarrolla sus trabajos, de acuerdo a lo recogido en la siguiente tabla:

	Otras	Plataforma	Área de movimiento
<b>Zona de trabajo</b>	0	2	4

Una vez determinadas las afecciones parciales, el AAT deberá determinar su afección total, que será la suma de las afecciones parciales, a partir de la siguiente tabla:

	Afección	Rango de valores
<b>Número de aeronaves/año atendidas</b>		0-6
<b>Actividad (según RD 1161/1999)</b>		0-4
<b>Número de trabajadores</b>		0-5
<b>Número de vehículos</b>		0-5
<b>Número de aeropuertos operados</b>		0-2
<b>Zona de trabajo</b>		0-4
<b>AFECCIÓN TOTAL</b>		<b>0-26</b>

A partir del valor de afección total obtenido tras este cálculo, se obtienen tanto la categorización del AAT como su grado de afección a la seguridad operacional por aplicación del siguiente criterio:

Afección total obtenida	Afección a la Seguridad Operacional	Categoría del AAT
<b>13 ≤ Afección total ≤ 26</b>	<b>Alta</b>	SGS
<b>0 ≤ Afección total ≤ 12</b>	<b>Media</b>	SGS-a

## **9. ANEXO II. JUSTIFICACIÓN DE CUMPLIMIENTO DE MODOS DE LA PRESENTE ITE**

En el caso de AAT Categoría SGS, y con el objeto de facilitar la identificación y comprobación de que todos los aspectos a los que se hace referencia en la presente ITE se encuentran recogidos en la diferente documentación operativa del AAT (manuales, documentación técnica, procedimientos, etc.), éste deberá incluir como anexo a su SGS el presente checklist, indicando la localización de los aspectos/documentación que se recogen en la siguiente tabla:

Requisito/apartado		Cumplimiento			Documentación justificativa
		C	NC	NA	
4	Metodología de categorización	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(4.1)	Determinación de la categoría del AAT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(4.2)	Actualización de categoría del AAT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5.1	Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SGS)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.0.1)	Desarrollo, implementación y mantenimiento del SGS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.0.2)	Cumplimentación checklist (Anexo II IT)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.0.3)	Contenido SGS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.0.4)	Actualización y mantenimiento del SGS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5.1.1	Política de Seguridad Operacional	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.1.1)	Principios de la Política de Seguridad Operacional	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.1.2)	Responsabilidad y distribución	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5.1.2	Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.2.1)	Objetivos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.2.2)	Contenido del Manual del SGS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5.1.3	Procedimientos de Seguridad Operacional	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.3.0.1)	Contenido mínimo de los procedimientos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.3.0.2)	Estructura, integridad y trazabilidad de los procedimientos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5.1.3.1	Procedimiento 1: Sistema de Gestión de Riesgos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.3.1.1)	Activación del análisis de riesgos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.3.1.2)	Identificación de peligros y riesgos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.3.1.2.1)	Descripción del sistema	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.3.1.2.2)	Definiciones y procesos para identificar peligros y riesgos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Requisito/apartado		Cumplimiento			Documentación justificativa
(5.1.3.1.2.3)	Gap Analysis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.3.1.2.4)	Registro de peligros y riesgos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.3.1.3)	Análisis de riesgos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.3.1.4)	Medidas mitigadoras	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.3.1.5)	Gestión del cambio	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.3.1.6)	Coordinación GA-AAT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>5.1.3.2</b>	<b>Procedimiento 2: Proveedores Externos</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.3.2.1)	Registro de proveedores externos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.3.2.2)	Aseguramiento de la SO (contratos, cláusulas, etc)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.3.2.3)	Evidencias documentales	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.3.2.4)	Control y supervisión de proveedores externos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>5.1.3.3</b>	<b>Procedimiento 3: Indicadores de Seguridad Operacional</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.3.3.1)	Definición de indicadores	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.3.3.2)	Medición de los indicadores	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.3.3.3)	Análisis y seguimiento	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.3.3.4)	Registro	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.3.3.5)	Medidas de mitigación	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>5.1.3.4</b>	<b>Procedimiento 4: Tratamiento de Accidentes e Incidentes</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.3.4.1)	Activación del procedimiento	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.3.4.2)	Recopilación y tratamiento de la información	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.3.4.3)	Implantación de medidas mitigadoras	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>5.1.3.5</b>	<b>Procedimiento 5: Gestión de la Documentación</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.3.5.1)	Documentación objeto del procedimiento	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.3.5.2)	Estructura de la documentación	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.3.5.3)	Estructura de los procedimientos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.3.5.4)	Nombre y codificación	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Requisito/apartado		Cumplimiento			Documentación justificativa
(5.1.3.5.5)	Control de la documentación	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.3.5.6)	Elaboración, aprobación, actualización y archivo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.3.5.7)	Ubicación de la documentación	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.3.5.8)	Documentación y normativa adicional	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5.1.3.6	Procedimiento 6: Auditorías Internas del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.3.6.1)	Programa de auditorías	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.3.6.2)	Equipo auditor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.3.6.3)	Desarrollo de auditorías	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.3.6.4)	Plan de acciones correctivas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5.1.3.7	Procedimiento 7: Formación y competencia en materia de Seguridad Operacional	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.3.7.1)	Personal objeto del procedimiento	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.3.7.2)	Detección de necesidades formativas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.3.7.3)	Programa de formación	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.3.7.4)	Itinerarios formativos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.3.7.5)	Relación de actividades formativas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.3.7.6)	Aprovechamiento y aseguramiento de competencia	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.3.7.7)	Responsables de planificación y aprobación de formación	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5.1.3.8	Procedimiento 8: Comunicaciones en Materia de Seguridad Operacional	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.3.8.1)	Canales de recepción y emisión	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.3.8.2)	Recepción y tratamiento de comunicaciones	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.3.8.3)	Confidencialidad y principio no punitivo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5.1.3.9	Procedimiento 9: Programa de Seguridad Operacional	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.3.9.1)	Responsable	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.3.9.2)	Periodicidad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Requisito/apartado		Cumplimiento			Documentación justificativa
(5.1.3.9.3)	Procedimiento seguido para la realización del Programa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.3.9.4)	Contenido del Programa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.3.9.5)	Formato y tratamiento de la documentación	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.1.3.9.6)	Tratamiento de medidas no ejecutadas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5.2	Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional abreviado (SGS-a)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.2.1)	Contenido mínimo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(5.2.2)	Especificaciones dictadas por el GA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

## 10. ANEXO III. INDICADORES

- Indicador de incidentes/accidentes en plataforma con A/C estacionada implicada.
- Indicador de incidentes/accidentes en plataforma con A/C implicada durante la entrada de la aeronave en el puesto de estacionamiento.
- Indicador de incidentes/accidentes en plataforma con A/C implicada durante la salida del puesto de estacionamiento.
- Indicador de incidentes/accidentes en plataforma sin A/C implicada.
- Número de incumplimientos de NSP notificados al AAT por parte del GA

Como buena práctica se recomienda incluir los siguientes indicadores de seguridad operacional:

- Nº de incumplimientos detectados en las supervisiones de escala/ Nº de ítems que han sido supervisados.
- Número de daños no notificados previamente que son detectados a la llegada de la aeronave antes del acercamiento de equipos/número de daños producidos a la aeronave. Este indicador reflejaría los daños que no se detectan en origen y con los cuáles el avión vuela.

A continuación se incluyen ejemplos de fichas para el control y seguimiento de indicadores, que el AAT debería generar para cada uno de los indicadores que haya definido en su actividad en el aeropuerto. En caso de que el responsable de varias acciones (recogida de datos, elaboración del indicador o control) sea el mismo, será suficiente con incluir un único campo. Lo mismo ocurre con la periodicidad, si es la misma, puede reducirse el número de campos.

**INDICADOR: Incidentes/accidentes en plataforma con A/C estacionada implicada.**

<b>Descripción</b>	Incluye aquellos incidentes tipo ACI A, que hayan tenido lugar entre la puesta de calzos y la retirada de calzos.
<b>Objetivo</b>	Identificar y comparar las problemáticas que dan origen a incidentes tipo ACI A con aeronaves estacionadas.
<b>Valor de referencia</b>	El AAT debe definir el valor de referencia en función de los valores medios estadísticos de ACI para los tipos de incidentes A. Este valor medio estadístico puede ser obtenido de las estadísticas que aporta ACI en Europa, o de las estadísticas nacionales. Una vez identificados los valores medios estadísticos de ACI tipo A, el valor de referencia del indicador de incidentes/accidentes en plataforma con A/C estacionada implicada será el 80% del valor medio estadístico aplicable de ACI tipo A.
<b>Medición y obtención de datos</b>	Sistema de Gestión de Seguridad Operacional del AAT.
<b>Responsable de recogida de datos</b>	A definir por parte del AAT <i>Ejemplo: Responsable de calidad del AAT</i>
<b>Periodicidad de recogida de datos y de elaboración del indicador</b>	A definir por parte del AAT teniendo en cuenta que la periodicidad será tal que permita obtener una tendencia anual. <i>Ejemplo: mensual</i>
<b>Responsable elaboración del indicador</b>	A determinar por el AAT <i>Ejemplo: Responsable de calidad del AAT</i>
<b>Método de cálculo</b>	El indicador se calcula individualmente para el período indicado y no tiene interrelación ninguna con el valor del indicador en otros meses. Suma aritmética del número de incidentes ACI tipo A del período X multiplicado por 1000/Nº operaciones en período de cálculo
<b>Responsable del control</b>	A definir por parte del AAT <i>Ejemplo: RSO del AAT</i>
<b>Periodicidad del control</b>	A definir por parte del AAT <i>Ejemplo: bianual</i>

**INDICADOR: Incidentes/accidentes en plataforma con A/C implicada durante la entrada de la aeronave en el puesto de estacionamiento.**

<b>Descripción</b>	Incluye aquellos incidentes ACI tipos B y C que hayan tenido lugar durante maniobras de entrada a puesto de estacionamiento, a contar desde que la aeronave abandona la señal de eje calle de rodaje, hasta la puesta de calzos en operaciones de llegada.
<b>Objetivo</b>	Identificar y comparar las problemáticas que dan origen a incidentes ACI tipos B y C en maniobras de entrada.
<b>Valor de referencia</b>	El AAT debe definir el valor de referencia en función de los valores medios estadísticos de ACI para los tipos de incidentes B y C. Este valor medio estadístico puede ser obtenido de las estadísticas que aporta ACI en Europa, o de las estadísticas nacionales. Una vez identificados los valores medios estadísticos de ACI tipos B y C, el valor de referencia del indicador de incidentes/accidentes en plataforma con A/C durante entrada será el 80% del valor medio estadístico aplicable de ACI tipo B y C.
<b>Medición y obtención de datos</b>	Sistema de Gestión de Seguridad Operacional del AAT.
<b>Responsable de recogida de datos</b>	A definir por parte del AAT <i>Ejemplo: Responsable de calidad del AAT</i>
<b>Periodicidad de recogida de datos y de elaboración del indicador</b>	A definir por parte del AAT teniendo en cuenta que la periodicidad será tal que permita obtener una tendencia anual. <i>Ejemplo: mensual</i>
<b>Responsable elaboración del indicador</b>	A determinar por el AAT <i>Ejemplo: Responsable de calidad del AAT</i>
<b>Método de cálculo</b>	El indicador se calcula individualmente para el período indicado y no tiene interrelación ninguna con el valor del indicador en otros meses. Suma aritmética del número de incidentes ACI tipo B y C del período X en maniobras de entrada, multiplicado por 1000/Nº operaciones en período de cálculo
<b>Responsable del control</b>	A definir por parte del AAT <i>Ejemplo: RSO del AAT</i>
<b>Periodicidad del control</b>	A definir por parte del AAT <i>Ejemplo: bianual</i>

**INDICADOR: Incidentes/accidentes en plataforma con A/C implicada durante la salida del puesto de estacionamiento.**

<b>Descripción</b>	Incluye aquellos incidentes ACI tipos B y C que hayan tenido lugar durante maniobras de salida (tanto Autónoma como No Autónoma), a contar desde la retirada de calzos hasta el alineamiento de la aeronave con la señal de eje calle de rodaje).
<b>Objetivo</b>	Identificar y comparar las problemáticas que dan origen a incidentes ACI tipos B y C en maniobras de salida.
<b>Valor de referencia</b>	El AAT debe definir el valor de referencia en función de los valores medios estadísticos de ACI para los tipos de incidentes B y C. Este valor medio estadístico puede ser obtenido de las estadísticas que aporta ACI en Europa, o de las estadísticas nacionales. Una vez identificados los valores medios estadísticos de ACI tipos B y C, el valor de referencia del indicador de incidentes/accidentes en plataforma con A/C durante salida será el 80% del valor medio estadístico aplicable de ACI tipo B y C.
<b>Medición y obtención de datos</b>	Sistema de Gestión de Seguridad Operacional del AAT.
<b>Responsable de recogida de datos</b>	A definir por parte del AAT <i>Ejemplo: Responsable de calidad del AAT</i>
<b>Periodicidad de recogida de datos y de elaboración del indicador</b>	A definir por parte del AAT teniendo en cuenta que la periodicidad será tal que permita obtener una tendencia anual. <i>Ejemplo: mensual</i>
<b>Responsable elaboración del indicador</b>	A determinar por el AAT <i>Ejemplo: Responsable de calidad del AAT</i>
<b>Método de cálculo</b>	El indicador se calcula individualmente para el período indicado y no tiene interrelación ninguna con el valor del indicador en otros meses. Suma aritmética del número de incidentes ACI tipos B y C del período X en maniobras de salida, multiplicado por 1000/Nº operaciones en período de cálculo
<b>Responsable del control</b>	A definir por parte del AAT <i>Ejemplo: RSO del AAT</i>
<b>Periodicidad del control</b>	A definir por parte del AAT <i>Ejemplo: bianual</i>

**INDICADOR: Incidentes/accidentes en plataforma sin A/C implicada**

<b>Descripción</b>	Incluye aquellos incidentes ACI tipos D y E, que hayan tenido lugar en plataforma sin A/C implicada
<b>Objetivo</b>	Identificar y comparar las problemáticas que dan origen a incidentes ACI tipos D y E.
<b>Valor de referencia</b>	El AAT debe definir el valor de referencia en función de los valores medios estadísticos de ACI para los tipos de incidentes D y E. Este valor medio estadístico puede ser obtenido de las estadísticas que aporta ACI en Europa, o de las estadísticas nacionales. Una vez identificados los valores medios estadísticos de ACI tipos D y E, el valor de referencia del indicador de incidentes/accidentes en plataforma sin A/C implicada será el 80% del valor medio estadístico aplicable de ACI tipo D y E.
<b>Medición y obtención de datos</b>	Sistema de Gestión de Seguridad Operacional del AAT.
<b>Responsable de recogida de datos</b>	A definir por parte del AAT <i>Ejemplo: Responsable de calidad del AAT</i>
<b>Periodicidad de recogida de datos y de elaboración del indicador</b>	A definir por parte del AAT teniendo en cuenta que la periodicidad será tal que permita obtener una tendencia anual. <i>Ejemplo: mensual</i>
<b>Responsable elaboración del indicador</b>	A determinar por el AAT <i>Ejemplo: Responsable de calidad del AAT</i>
<b>Método de cálculo</b>	El indicador se calcula individualmente para el período indicado y no tiene interrelación ninguna con el valor del indicador en otros meses. Suma aritmética del número de incidentes ACI tipos D y E del período X multiplicado por 1000/Nº operaciones en período de cálculo
<b>Responsable del control</b>	A definir por parte del AAT <i>Ejemplo: RSO del AAT</i>
<b>Periodicidad del control</b>	A definir por parte del AAT <i>Ejemplo: bianual</i>

<b>INDICADOR: Incumplimientos de NSP notificados al AAT</b>	
<b>Descripción</b>	Número de infracciones notificadas a los conductores de vehículos, relacionado con el número de supervisiones realizadas a los conductores.
<b>Objetivo</b>	Evaluar el grado de cumplimiento por parte de los conductores de la normativa de seguridad operacional.
<b>Valor de referencia</b>	0.1 (Una infracción por cada 10 supervisiones realizadas).
<b>Medición y obtención de datos</b>	A definir por parte del AAT <i>Ejemplo: El AAT recoge los datos a partir de la información extraída de los informes que periódicamente le envía el GA. Previamente el GA ha realizado inspecciones en las que detecta incumplimientos de NSP y envía los resultados de las inspecciones al responsable del AAT para su tratamiento</i>
<b>Responsable de recogida de datos</b>	A definir por parte del AAT <i>Ejemplo: el personal del Departamento de Operaciones del GA realiza las inspecciones y envía los resultados al responsable de calidad del AAT que es el responsable de su recepción</i>
<b>Periodicidad de recogida de datos y de elaboración del indicador</b>	A definir por parte del AAT teniendo en cuenta que la periodicidad será tal que permita obtener una tendencia anual.
<b>Responsable elaboración del indicador</b>	A determinar por el AAT <i>Ejemplo: Responsable de calidad del AAT</i>
<b>Método de cálculo</b>	El indicador se calcula individualmente para el período indicado y no tiene interrelación ninguna con el valor del indicador en otros meses. Suma aritmética de las infracciones notificadas relacionadas con conductores (tal y como se indica en el método de medición) en el período de cálculo/Nº conductores multiplicado por 100.
<b>Responsable del control</b>	A definir por parte del AAT <i>Ejemplo: RSO del AAT</i>
<b>Periodicidad del control</b>	A definir por parte del AAT <i>Ejemplo: bianual</i>

**INDICADOR: Grado de Cumplimiento de las Supervisiones de Escala**

<b>Descripción</b>	Refleja el grado de cumplimiento alcanzado en las supervisiones de escala, relativas a seguridad operacional, que son realizadas por el AAT.
<b>Objetivo</b>	Identificar las carencias en los procedimientos que, de no corregirse, podrían dar lugar a incidentes/accidentes.
<b>Valor de referencia</b>	A definir por el AAT. Cada año el AAT tendrá que ir ajustando el valor de referencia teniendo en cuenta los datos estadísticos de la industria o los propios resultados de su compañía.
<b>Medición y obtención de datos</b>	Chequeos/Supervisiones de Escala del propio AAT.
<b>Responsable de recogida de datos</b>	A definir por parte del AAT <i>Ejemplo: Responsable de calidad del AAT</i>
<b>Periodicidad de recogida de datos y de elaboración del indicador</b>	A definir por parte del AAT teniendo en cuenta que la periodicidad será tal que permita obtener una tendencia anual. <i>Ejemplo: mensual</i>
<b>Responsable elaboración del indicador</b>	A determinar por el AAT <i>Ejemplo: Responsable de calidad del AAT</i>
<b>Método de cálculo</b>	El indicador se calcula individualmente para el periodo indicado y no tiene interrelación ninguna con el valor del indicador en otros meses. Suma aritmética del número de cumplimientos detectados en las supervisiones de escala del período X, dividido entre el número de ítems que han sido supervisados y todo ello multiplicado por 100.
<b>Responsable del control</b>	A definir por parte del AAT <i>Ejemplo: RSO del AAT</i>
<b>Periodicidad del control</b>	A definir por parte del AAT <i>Ejemplo: bianual</i>

**INDICADOR: Daños no reportados**

<b>Descripción</b>	Incluye los daños detectados a la llegada del avión y que no han sido reportados en origen.
<b>Objetivo</b>	Identificar las carencias existentes en el procedimiento de reporte de daños.
<b>Valor de referencia</b>	A definir por el AAT. Cada año el AAT tendrá que ir ajustando el valor de referencia teniendo en cuenta datos estadísticos de la industria o de la compañía.
<b>Medición y obtención de datos</b>	Inspecciones exteriores a la llegada de la aeronave.
<b>Responsable de recogida de datos</b>	A definir por parte del AAT <i>Ejemplo: Jefe de Rampa</i>
<b>Periodicidad de recogida de datos</b>	Todos los vuelos asistidos en los que se realiza la inspección exterior de la aeronave de forma previa al acercamiento de equipos.
<b>Periodicidad de elaboración del indicador</b>	A definir por parte del AAT teniendo en cuenta que la periodicidad será tal que permita obtener una tendencia anual. <i>Ejemplo: mensual</i>
<b>Responsable elaboración del indicador</b>	A determinar por el AAT <i>Ejemplo: Responsable de calidad del AAT</i>
<b>Método de cálculo</b>	El indicador se calcula individualmente para el periodo indicado y no tiene interrelación ninguna con el valor del indicador en otros meses.  Suma aritmética del número de daños no notificados previamente, que son detectados a la llegada de la aeronave (antes del acercamiento de equipos) dividido entre el número de daños producidos a la aeronave.
<b>Responsable del control</b>	A definir por parte del AAT <i>Ejemplo: RSO del AAT</i>
<b>Periodicidad del control</b>	A definir por parte del AAT <i>Ejemplo: bianual</i>