GUÍA TÉCNICA PARA LA ELABORACIÓN DEL MANUAL DE AEROPUERTO

AESA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA

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

ÍNDICE

OBJETO DE LA GUÍA TÉCNICA 4
ÁMBITO DE APLICACIÓN 5
DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA 5
TERMINOLOGÍA 9
ESTRUCTURA DEL MANUAL 11
MANUAL TIPO DE AEROPUERTO 14
PARTE 0. HOJA DE CONTROL DE LA DOCUMENTACIÓN 15
PARTE 1. INFORMACIÓN GENERAL 18
PARTE 2. DETALLES DEL EMPLAZAMIENTO DEL AEROPUERTO 23
PARTE 3. DETALLES DEL AEROPUERTO QUE DEBEN NOTIFICARSE AL SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA 25
PARTE 4. LISTADO E INFORMACIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS DE OPERACIÓN DEL AEROPUERTO AGRUPADOS BAJO LAS SIGUIENTES CATEGORÍAS 33
4.0 INDICACIONES GENERALES PARA EL DESARROLLO DE LOS PROCEDIMIENTOS. 34
4.1 NOTIFICACIONES DE AEROPUERTO 41
4.2 ACCESO AL ÁREA DE MOVIMIENTO DEL AEROPUERTO 44
4.3 PLAN DE EMERGENCIA DEL AEROPUERTO 51
4.4 SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS 56
4.5 INSPECCIÓN DEL ÁREA DE MOVIMIENTO DEL AEROPUERTO Y DE LAS SUPERFICIES LIMITADORAS DE OBSTÁCULOS POR EL GESTOR CERTIFICADO 73
4.6 AYUDAS VISUALES Y SISTEMAS ELÉCTRICOS DEL AEROPUERTO 79
4.7 MANTENIMIENTO DEL ÁREA DE MOVIMIENTO 84
4.8 TRABAJOS EN EL AEROPUERTO. SEGURIDAD OPERACIONA 95
4.9 GESTIÓN DE LA PLATAFORMA 100
4.10 GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA PLATAFORMA 106
4.11 CONTROL DE VEHÍCULOS EN LA PARTE AERONÁUTICA 110
4.12 GESTIÓN DEL PELIGRO DE LA FAUNA 113
4.13 VIGILANCIA Y CONTROL DE OBSTÁCULOS DENTRO Y FUERA DEL RECINTO AEROPORTUARIO 116
4.14 TRASLADO DE AERONAVES INUTILIZADAS 121
4.15 MANIPULACIÓN DE MATERIALES PELIGROSOS 128
4.16 OPERACIONES EN CONDICIONES DE VISIBILIDAD REDUCIDA. 139

4.17 PROTECCIÓN DE EMPLAZAMIENTOS E INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS AERONÁUTICAS 150

4.18 COORDINACIÓN CON TERCEROS 153

4.19 COORDINACIÓN ENTRE EL GESTOR CERTIFICADO Y LOS PROVEEDORES DE LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA 161

4.20 COORDINACIÓN ENTRE EL GESTOR CERTIFICADO Y LA AUTORIDAD MILITAR CORRESPONDIENTE (CUANDO PROCEDA) 171

PARTE 5. ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO 172

PARTE 6. SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL 176

ANEXOS 177

ANEXO I. PLANTILLA PARA LA CUMPLIMENTACIÓN DEL PROCEDIMIENTO *4.3 PLAN DE EMERGENCIA DEL AEROPUERTO* 178

OBJETO DE LA GUÍA TÉCNICA

El Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeropuertos de uso público, y el Reglamento de certificación y verificación de aeropuertos y otros aeródromos de uso público y la modificación de este por el Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, desarrollan el Reglamento de certificación y verificación de aeropuertos y otros aeródromos de uso público. En este Reglamento se desarrolla el procedimiento para la obtención del certificado o resolución de verificación de aeropuerto y su modificación, renovación, limitación, suspensión y revocación.

Los gestores de aeropuertos o aeródromos de uso público deberán disponer de un certificado de aeropuerto o de una resolución favorable de verificación, expedido de conformidad con el Reglamento de certificación y verificación y que, para el caso de infraestructuras aeroportuarias de nueva construcción, o en los actualmente abiertos al tráfico civil que vayan a poner en servicio nuevas pistas de vuelo, constituye un requisito previo para su apertura al tráfico.

En el proceso de certificación o verificación es un requisito fundamental la aprobación del Manual de Aeropuerto por parte de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), y se realizará en el mismo acto de otorgamiento del certificado de aeropuerto o resolución favorable de verificación. A efectos de simplicidad, durante el resto de este documento se entenderá, cuando se refiera a gestor certificado, que se refiere a instalaciones sujetas a certificación o a verificación, según les sea de aplicación una u otra figura.

Las funciones del Manual de Aeropuerto son:

- Contener toda la información pertinente relativa al emplazamiento, instalaciones, servicios, sistemas y equipo, procedimientos operacionales, organización y administración del aeropuerto al que se refiere, incluyendo el Sistema de Gestión de Seguridad Operacional.
- Ser un instrumento para registrar las discrepancias de las instalaciones aeroportuarias con respecto a las normas y métodos recomendados por OACI, debiendo constar en él las excepciones y exenciones solicitadas por el gestor aeroportuario.
- Servir de guía de referencia básica para las inspecciones aeronáuticas que deberá realizar la AESA en el ámbito de la certificación, y cuya finalidad es la auditoría del cumplimiento de los procesos que el gestor certificado debe desarrollar y ejecutar para el cumplimiento del Manual y, en particular, el funcionamiento de su Sistema de Gestión de Seguridad Operacional, necesario para el otorgamiento del Certificado de Aeropuerto, así como para ulteriores inspecciones de seguridad operacional.

En este contexto, el objeto de la presente Guía Técnica es desarrollar un documento de referencia que facilite a los gestores de aeropuerto la elaboración de su Manual de Aeropuerto, estableciendo la estructura y contenidos mínimos que debe contener el mismo para garantizar que sus instalaciones, servicios, equipos, sistemas y procedimientos operacionales se ajustan a lo dispuesto en el Reglamento de Certificación.

El Manual de Aeropuerto deberá ajustarse, en la medida de lo posible, a esta Guía Técnica, con el objeto de uniformizar y facilitar la consulta, examen y aceptación del Manual de Aeropuerto por la AESA.

ÁMBITO DE APLICACIÓN

Esta Guía Técnica forma parte de las Guías técnicas de orientación para la aplicación de las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público, definidas en el apartado 4 de la disposición final segunda del *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.*

Es de aplicación a todos los aeropuertos que deben ser certificados según el mencionado Real Decreto 862/2009 y sus modificaciones. El gestor aeroportuario al que le aplique el requisito de certificación deberá por tanto desarrollar un Manual de Aeropuerto que contenga los aspectos indicados en esta Guía, que describe medios aceptables para AESA de cumplimiento. En el caso de que un gestor aeroportuario, dentro de su organización, desarrollara algún aspecto concreto de manera distinta a como se describe en esta Guía, deberá en cualquier caso poder razonar y justificar que alcanza de manera equivalente los objetivos de seguridad que se pretenden.

Debe señalarse que, para el caso de aeropuertos y aeródromos de uso público que deben ser *verificados* según el RD 862/2009, esta Guía puede representar una referencia válida, si bien AESA tiene previsto publicar próximamente una Guía específica orientada para este tipo de instalaciones.

DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA

La documentación de referencia utilizada para la elaboración de este documento es la siguiente:

<u>Documentación internacional</u>

- OACI. Anexo 2. Reglamento del aire.
- OACI. Anexo 3. Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional.
- OACI. Anexo 6. Operación de aeronaves.
- OACI. Anexo 10. Telecomunicaciones aeronáuticas.
- OACI. Anexo 11. Servicios de tránsito aéreo.
- OACI. Anexo 14. Aeródromos.
  - Volumen I. Diseño y operaciones de aeródromos.
  - Volumen II. Helipuertos.
- OACI. Anexo 15. Servicio de información aeronáutica.
- OACI. Anexo 17. Seguridad.
- OACI. Anexo 18. Transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea.
- OACI. Doc. 4444. ATM Gestión del tránsito aéreo.
- OACI. Doc. 8126. Manual para los servicios de información aeronáutica.

- OACI. Doc. 8973. Manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita.
- OACI. Doc. 9137. Manual de servicios de aeropuertos.
  - Parte 1. Salvamento y extinción de incendios.
  - Parte 2. Estado de la superficie de los pavimentos.
  - Parte 3. Reducción del peligro que representan las aves.
  - Parte 5. Traslado de aeronaves inutilizadas.
  - Parte 6. Limitación de obstáculos.
  - Parte 7. Planificación de emergencias en los aeropuertos.
  - Parte 8. Servicios operacionales de aeropuerto.
  - Parte 9. Métodos de mantenimiento de aeropuertos.
- OACI. Doc. 9157. Manual de diseño de aeródromos.
  - Parte 2. Calles de rodaje, plataformas y apartaderos de espera.
  - Parte 4. Ayudas visuales.
  - Parte 5. Sistemas eléctricos.
- OACI. Doc. 9284. Instrucciones técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea.
- OACI. Doc. 9328. Manual de métodos para la observación y la información del Alcance Visual en Pista.
- OACI. Doc. 9365. Manual de operaciones todo tiempo.
- OACI. Doc. 9476. Manual de sistema de guía y control del movimiento en la superficie (SMGCS).
- OACI. Doc. 9774. Manual de certificación de aeródromos.
- OACI. 9830. Manual de sistema avanzado de guía y control del movimiento en la superficie (A-SMGCS).
- OACI. Doc. 9859. Manual de gestión de la seguridad operacional.
- OACI. Doc. 9870. Manual sobre la prevención de incursiones en pista.
- OACI. EUR Doc. 013. European guidance material on aerodrome operation under limited visibility conditions.

<u>Documentación europea</u>

- Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) nº 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE.

  - Reglamento (CE) nº 1108/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 216/2008 en lo que se refiere a aeródromos, gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea y se deroga la Directiva 2006/23/CE.
  - Reglamento (CE) nº 690/2009 de la Comisión, de 30 de julio de 2009, que modifica el Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) no 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE.

- Reglamento (CE) nº. 3922/91 del consejo, de 16 de diciembre de 1991, relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil.
  - Reglamento (CE) nº 859/2008 de la Comisión, de 20 de agosto de 2008, por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 3922/91 del Consejo en lo relativo a los requisitos técnicos y los procedimientos administrativos comunes aplicables al transporte comercial por avión.
  - Reglamento (CE) nº 1899/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 3922/91 del Consejo relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil.
- Reglamento (CE) nº 1486/2003 de la Comisión, de 22 de agosto de 2003, por el que se establecen los procedimientos para efectuar inspecciones en el campo de la seguridad de la aviación civil.
- Reglamento (CE) nº 68/2004 de la Comisión, de 15 de enero de 2004, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 622/2003 por el que se establecen las medidas para la aplicación de las normas comunes de seguridad aérea.
- EAPRI. European Action Plan for prevention of runway incursions.
- ECAC. Doc nº 30 Part I. ECAC Policy Statement in the Field of Civil Aviation Facilities.
- ECAC. Doc nº 17. Common European procedures for the authorization of category II and III operations.
- ADR (European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road). Acuerdo europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera.
- JAR-OPS 1 (Transporte aéreo comercial-Aviones).
- EN 12312-5: 2005+A1:2009. Equipos de tierra para aeronaves. Requisitos específicos. Parte 5. Equipo para el repostaje de aeronaves.

<u>Documentación nacional</u>

- Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las Normas Técnicas de aeródromos de uso público y el Reglamento de certificación y verificación de aeropuertos y otros aeródromos de uso público.

- Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, por el que se regula el procedimiento de emisión de los informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos, y se modifica el 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, el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas y el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la ordenación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.
- 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.
- Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.
- Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea.
- Ley 21/2003, de 7 de Julio, de Seguridad Aérea.
- Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.
- Ley 23/1992, de 30 de julio, de Seguridad Privada y sus posteriores modificaciones.
- Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de hidrocarburos y sus posteriores modificaciones.
- Ley 20/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados.
- Real Decreto 393/2007, de 23 de marzo, por el que se aprueba la Norma Básica de Autoprotección de los centros, establecimientos y dependencias dedicados a actividades que puedan dar origen a situaciones de emergencia y sus posteriores modificaciones.
- Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea y sus posteriores modificaciones.
- Real Decreto 1334/2005, de 14 de noviembre, por el que se establece el sistema de notificación obligatoria de sucesos en la aviación civil.
- Real Decreto 379/2001, de 6 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de almacenamiento de productos químicos y sus instrucciones técnicas y sus posteriores modificaciones.
- Real Decreto 2085/1994, de 20 de Octubre, por el que se aprueba el Reglamento de instalaciones petrolíferas y sus posteriores modificaciones.
- Real Decreto 1161/1999, de 2 de Julio, mediante el que se regula la prestación de los servicios aeroportuarios de asistencia en tierra y sus posteriores modificaciones.
- Real Decreto 1952/2009, de 18 de Diciembre, por el que se adoptan requisitos relativos a las limitaciones al tiempo de vuelo y actividad y requisitos de descanso de las tripulaciones de servicio en los aviones que realicen transporte aéreo comercial.
- Real Decreto 550/2006, de 5 de mayo, por el que se designa la autoridad competente responsable de la coordinación y seguimiento del Programa Nacional de Seguridad para la

Aviación Civil y se determina la organización y funciones del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

- Real Decreto 551/2006 de 5 de mayo, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español.
- Orden de 10 de Marzo de 1988, sobre suministro de combustible de uso en aviación civil (BOE nº 67 de 18/03/1988).
- Orden de 7 de Enero de 1991, por las que se establecen nuevas normas para las instalaciones de suministro de combustibles en los aeropuertos nacionales.
- Orden, de 28 de Febrero de 1989, por la que se regula la gestión de aceites usados y sus posteriores modificaciones.

Guías e Instrucciones Técnicas desarrolladas por AESA

- Guía Técnica para la elaboración del Manual de Aeropuerto.
- Guía Técnica para el desarrollo del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional en un aeropuerto.
- Instrucción técnica sobre requisitos de seguridad operacional en el servicio de asistencia en tierra.
- Instrucción técnica para la realización de un plan de actuación ante condiciones meteorológicas adversas.
- Instrucción técnica para la evaluación del coeficiente de rozamiento de la superficie de la pista.
- Instrucción técnica para el mantenimiento de área de movimiento.
- Instrucción técnica para la realización de inspecciones del área de movimiento.
- Instrucción técnica: Recrecido de pista.
- Instrucción técnica: Zonas fuera de servicio en el área del movimiento del aeropuerto.
- Instrucción técnica: Requisitos de formación del personal de aeropuertos.

TERMINOLOGÍA

AD	Aeródromo
AESA	Agencia Estatal de Seguridad Aérea
AEMET	Agencia Estatal de Meteorología
AFTN	Red de Telecomunicaciones Fijas Aeronáuticas
AIO	Oficina de Información Aeronáutica
AIP	Publicación de Información Aeronáutica
AIRAC	Reglamentación y Control de Información Aeronáutica

AIS	Servicio de Información Aeronáutica
AMDT	Enmienda AIP
ARO	Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo
ATC	Control de Tránsito Aéreo
ATIS	Servicio Automático de Información Terminal
CAT	Categoría
COM	Comunicaciones
CWY	Zona Libre de Obstáculos
DGAC	Dirección General de Aviación Civil
DME	Equipo Radiotelemétrico
GP	Trayectoria de Planeo
IFR	Reglas de Vuelo por Instrumentos
ILS	Sistema de Aterrizaje por Instrumentos
LIC	Lugar de Importancia Comunitaria
LLZ	Localizador
LVP	Procedimientos de Visibilidad Reducida
MET	Meteorología
NDB	Radiofaro No Direccional
NOTAM	Notice to Airmen
NT	Normas Técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público contenidas en la Orden FOM/2086/2011
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
OFZ	Zona Libre de Obstáculos
OMA	Oficina Meteorológica del Aeropuerto
PA	Plan de autoprotección
PCN	Número de Clasificación de Pavimentos

PIB	Boletines de Información Previa al Vuelo
PAPI	Indicador de Trayectoria de Aproximación de Precisión
PSR	Radar Primario de Vigilancia
RD 862/2009	Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las Normas Técnicas de diseño y operación de aeropuertos de uso público y el Reglamento de certificación y verificación de aeropuertos y aeródromos de uso público.
RVR	Alcance Visual en Pista
SMS	Sistema de Gestión de Seguridad Operacional
SITA	Sociedad Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas
SEI	Salvamento y Extinción de Incendios
SMR	Radar de Movimiento en Superficie
SNOWTAM	Serie de NOTAM con formato establecido que notifica la presencia o eliminación de condiciones peligrosas debidas a nieve, nieve fundente, hielo o agua en el área de movimiento
SSEI	Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios.
SUP	Suplemento al AIP
SWY	Zona de Parada
TWR	Torre de Control
VFR	Reglas de Vuelo Visual
VHF	Muy Alta Frecuencia (3 a 30 MHz)
VOR	Radiofaro Omnidireccional VHF
ZEPA	Zona Especial de Protección para las Aves

ESTRUCTURA DEL MANUAL

El Gestor certificado deberá estructurar el Manual de Aeropuerto e incluir en él, al menos, los aspectos relacionados con los epígrafes que se relacionan a continuación, indicando, en su caso, el motivo por el que no aplica alguno de ellos:

Parte 0. Hoja de Control de la Documentación:

1.- Índice del documento y breve descripción de su estructura y contenido.

2.- Mantenimiento y revisión del Manual.

3.- Documentación de referencia.

4.- Lista de acrónimos utilizados.

Parte 1. Información General:

1.- Descripción general del aeropuerto.

2.- Servicios de información aeronáutica disponibles y procedimientos para su publicación.

3.- Sistema para registrar movimientos de aeronaves.

4.- Obligaciones del Gestor certificado.

5.- Cualquier otra información que sea exigida a tenor de la normativa aplicable.

Parte 2. Detalles del Emplazamiento del Aeropuerto.

Parte 3. Detalles del Aeropuerto que deben Notificarse al Servicio de Información Aeronáutica.

Parte 4. Listado e información de los procedimientos de operación del aeropuerto agrupados bajo las siguientes categorías:

1.- Notificaciones de Aeropuerto.

2.- Acceso al área de movimiento del aeropuerto.

3.- Plan de Emergencia del aeropuerto.

4.- Salvamento y Extinción de Incendios.

5.- Inspección del área de movimiento del aeropuerto y de las superficies limitadoras de obstáculos por el gestor certificado.

6.- Ayudas visuales y sistemas eléctricos del aeropuerto.

7.- Mantenimiento del área de movimiento.

8.- Trabajos en el aeropuerto. Seguridad operacional.

9.- Gestión de la plataforma.

10.- Gestión de la seguridad operacional en la plataforma.

11.- Control de vehículos en la parte aeronáutica.

12.- Gestión del peligro de la fauna.

13.- Vigilancia y control de obstáculos dentro y fuera del recinto aeroportuario.

14.- Traslado de Aeronaves Inutilizadas.

15.- Manipulación de Materiales Peligrosos.

16.- Operaciones en condiciones de visibilidad reducida.

17.- Protección de emplazamientos de instalaciones radioeléctricas aeronáuticas.

18.- Coordinación con terceros (proveedores de servicio, compañías aéreas, fuerzas de seguridad y cualquier otro agente cuyas actuaciones tengan un impacto en la seguridad operacional del aeropuerto).

19.- Coordinación entre el gestor certificado y los proveedores de los servicios de navegación aérea.

20.- Coordinación entre el gestor certificado y la autoridad militar correspondiente.

Parte 5. Administración del Aeropuerto.

Parte 6. Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS), en el que se deberán desarrollar, al menos, los siguientes aspectos:

1.- La política de seguridad operacional, en la medida aplicable, sobre el proceso de gestión de la seguridad operacional y su relación con los procesos de operaciones y mantenimiento.

2.- La estructura y organización del sistema de gestión de la seguridad operacional, incluyendo su personal y la asignación de responsabilidades individuales y de grupo para aspectos de seguridad operacional. Se incluirá aquí también toda la información relativa a los comités locales de seguridad operacional.

3.- La estrategia y planificación del sistema del sistema de gestión de la seguridad operacional: establecimiento de objetivos de seguridad operacional, asignación de prioridades para implantar iniciativas de seguridad operacional e implantación de un procedimiento para mantener los riesgos al nivel más bajo razonablemente posible, teniendo siempre en cuenta los requisitos de las Normas Técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y demás legislación y reglamentación aplicable.

4.- La implantación del sistema de gestión de la seguridad operacional, incluyendo instalaciones, métodos y procedimientos para la comunicación efectiva de mensajes de seguridad operacional y el cumplimiento de requisitos de seguridad operacional.

5.- El sistema para la implantación de áreas de seguridad operacional críticas y las medidas correspondientes, que exijan un mayor nivel de integridad de la gestión de seguridad operacional (programa de medidas de seguridad operacional).

6.- Las medidas para la promoción de la seguridad operacional y la prevención de accidentes y un sistema de control de riesgos que entrañe análisis y tramitación de datos de accidentes, incidentes, quejas, defectos, faltas, discrepancias y fallas y una vigilancia continua de la seguridad operacional.

7.- El sistema interno de auditoría y examen de la seguridad operacional, describiendo los sistemas y programas de control de calidad de la seguridad operacional.

8.- El sistema para documentar todas las instalaciones del aeropuerto relacionadas con la seguridad operacional, así como el registro de operaciones y mantenimiento del aeropuerto, incluyendo información sobre el diseño y construcción de pavimentos para aeronaves, iluminación del aeropuerto y sistemas de ayudas visuales.

A continuación se desarrollan con mayor detalle los contenidos de cada una de las partes del Manual siguiendo la estructura descrita anteriormente.

En cada uno de los apartados se incluyen indicaciones sobre su estructura, contenido mínimo y forma de presentación de la información.

MANUAL TIPO DE AEROPUERTO

PARTE 0. HOJA DE CONTROL DE LA DOCUMENTACIÓN

Todo Manual de Aeropuerto deberá comenzar con una declaración del Gestor aeroportuario sobre la información del Manual y su correspondencia con la organización, equipamiento, instalaciones, y procedimientos del Aeropuerto y que las informaciones contenidas en el mismo demuestran que el Aeropuerto es conforme con la normativa aplicable.

Asimismo, deberá estar firmado por el Gestor aeroportuario.

El Manual de Aeropuerto debe disponer de elementos que permitan controlar e identificar la edición y fecha de publicación del documento, distribución que se ha realizado del mismo y un sistema para registrar la vigencia de las páginas y las enmiendas de las mismas, para lo cual debe disponer de:

- Hoja de Control de la Documentación que deberá incluir, al menos, los siguientes campos: título del documento, fecha de edición, número de la edición del documento, tipo de documento, responsables (de actualización y mantenimiento, de aprobación, etc.) con sus firmas correspondientes.
- Incluir Hoja de Control de la Distribución, que deberá reflejar los poseedores de copias del documento, así como sus cargos y la organización a la que pertenecen.
- Incluir Hoja de Registro de Cambios que deberá incluir, al menos, los siguientes campos: enmiendas realizadas, fecha de cada una de ellas, páginas a las que afectan y razones para las mismas.
- Hoja de Control de Páginas en Vigor, que recogerá fecha de edición de todas las páginas en vigor del Manual.

Estas hojas de control y registro deberán incluirse al inicio del documento, antes del propio índice, pues constituyen elementos imprescindibles de conocimiento general del mismo.

El Manual de Aeropuerto contará con un índice paginado del documento en el que se reflejará, al menos, la estructura establecida en el Real Decreto 862/2009.

Además, con el fin de permitir el control, en todo momento, de todas y cada una de las páginas que conforman el documento, cada una de ellas deberá incluir:

- Nombre del documento al que pertenecen (Manual de Aeropuerto).
- Parte del Manual al que pertenecen.
- Número de página.
- Fecha de la edición / revisión de la página.

1. Estructura y contenido

En este apartado, se describirá brevemente la estructura del Manual de Aeropuerto, de acuerdo con las especificaciones del Real Decreto 862/2009, y que básicamente deberá consistir en:

- Parte 0. Hoja de control de la documentación.
- Parte 1. Información general.
- Parte 2. Detalles del emplazamiento del aeropuerto.
- Parte 3. Detalles del aeropuerto que deben notificarse al Servicio de Información Aeronáutica (AIS).

- Parte 4. Listado e información de los procedimientos de operación del aeropuerto.
- Parte 5. Administración del aeropuerto.
- Parte 6. Sistema de gestión de la seguridad operacional.
- Anexos, que pueden incluir la siguiente información o cualquier otra que considere el aeropuerto:
  - Planos
  - Directorio de contactos
  - Listado de procedimientos locales contenidos en el Manual de Aeropuerto
  - Criterios de selección de personal
  - Registros relacionados con los procedimientos de operación del aeropuerto

2. Mantenimiento y revisión del Manual

Se incluirán, como mínimo, los siguientes aspectos relativos a la ubicación y distribución del Manual de Aeropuerto:

- Se indicarán las unidades del Aeropuerto que disponen de una copia completa del Manual, si se trata de un ejemplar en papel o en formato electrónico, y en este último caso, el acceso electrónico al mismo. Se indicarán también las unidades o dependencias que disponen de copias parciales del mismo.
- Se reflejará la necesidad de que el Gestor certificado proporcione a la AESA una copia del Manual completo y actualizado, tanto en formato impreso como en formato electrónico, durante el proceso de certificación.
- Se deberá indicar que el Gestor certificado conservará, al menos, un ejemplar completo y actualizado del Manual de Aeropuerto en el propio Aeropuerto y otro en su oficina principal, indicando su dirección, en caso de que ésta no se encuentre emplazada en el Aeropuerto.

Con el fin de mantener el Manual de Aeropuerto actualizado, se deberá identificar la unidad responsable de dicha tarea y las circunstancias que den lugar a la actualización, distinguiendo dos casos:

- Cuando se produzcan circunstancias que den lugar a cambios menores en el Manual, tipo cambios en fechas/ediciones/etc., de procedimientos de menor nivel, formularios, enlaces web, etc., dichas modificaciones se entenderá que no afectan al certificado de aeropuerto, y por tanto, serán autorizados por la AESA directamente, bajo cumplimento de dos premisas:
  - El Gestor Aeroportuario debe disponer de un Procedimiento interno de registro, control y seguimiento del Manual, que garantice que el Manual está actualizado en todo momento y se distribuye, convenientemente, a todos los interesados. Este procedimiento será aprobado por la AESA.
  - Con una periodicidad anual, desde que la AESA otorgue el certificado de aeropuerto, el gestor aeroportuario enviará a la AESA una copia del Manual actualizado, en formato electrónico, con las enmiendas de los cambios efectuados.
- Cuando se produzcan cambios que puedan afectar al Certificado de Aeropuerto, tales como la categoría operativa de la pista de vuelo, la configuración del campo de vuelos, la aeronave

determinante u otros cambios sustanciales, estructurales o funcionales, se seguirá lo establecido en el artículo 19 del Real Decreto 862/2009.

Se indicará el procedimiento para la comunicación de cualquier consulta o sugerencia e informar de cualquier discrepancia o error detectado en el Manual de Aeropuerto. Se indicará, como mínimo, el responsable designado en el aeropuerto como destinatario de dicha notificación y el modo de realizarla.

En este apartado se incluirán las definiciones dadas por el aeropuerto para los conceptos de Nueva Edición y Enmiendas al Manual de Aeropuerto.

3. Documentación de referencia

En este apartado se listará la documentación de referencia utilizada para la elaboración del Manual de Aeropuerto. Dicha documentación puede consistir tanto en normativa nacional como en normativa internacional elaborada al efecto de establecer unas pautas generales en cuanto a estructura y contenido del Manual de Aeropuerto.

- Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las Normas Técnicas de aeródromos de uso público y el Reglamento de certificación y verificación de aeropuertos y otros aeródromos de uso público.
- Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, por el que se regula el procedimiento de emisión de los informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos, y se modifica el 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, el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas y el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la ordenación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.
- OACI. Documento 9774. Manual de Certificación de Aeródromos.
- OACI. Documento 9859 Manual de Gestión de la Seguridad Operacional.
- AESA. Guía Técnica en vigor para la elaboración del Manual de Aeropuerto.
- AESA Guía Técnica en vigor para el desarrollo del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional en un aeropuerto.

4. Listado de acrónimos utilizados

Se incluirá un listado de acrónimos utilizados a lo largo del documento, junto con su significado. Como norma general los acrónimos utilizados serán de carácter oficial o suficientemente conocidos. Aquellos acrónimos que correspondan a siglas en inglés incluirán una traducción de los términos.

PARTE 1. INFORMACIÓN GENERAL

1. Descripción general del Aeropuerto

Esta parte se iniciará con una caracterización del Aeropuerto en base a Reales Decretos, Órdenes y Resoluciones y, en general, toda la legislación que le sea de aplicación, en relación con:

- Apertura al tráfico aéreo (fecha de apertura y fecha de la Orden Ministerial de apertura).
- Declaración de interés general (artículo 149.1.20 de la Constitución Española y Real Decreto 2858/1981 de 27 de noviembre, sobre características de aeropuertos declarados de interés general; fecha y número de BOE de la Orden Ministerial de declaración del Aeropuerto como de interés general).
- Clave de referencia del aeródromo: clasificación OACI (NT Volumen I; Número y letra de clave, en función de características físicas de la pista y aeronave tipo a la que sirve el aeropuerto). Se debe indicar la clave de referencia con la que va a ser certificado el aeropuerto y establece por lo tanto las Normas Técnicas que le son de aplicación. Se indicará si admite aeronaves de clave superior y los procedimientos establecidos para tal fin.
- Servidumbres aeronáuticas (fecha del Real Decreto por el que se aprueban las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto).
- Clasificación administrativa en cuanto a Medidas fiscales, administrativas y del orden social (artículo 11.7 de la Ley 14/2000 del 29 de diciembre).
- Plan Director (fecha y número de BOE de la Orden Ministerial de la aprobación del Plan Director, ya sea nueva edición o revisión).

<u>Gestor del aeropuerto.</u>

Se indicará en este punto el nombre del titular del Aeropuerto, así como el nombre del Gestor del Aeropuerto, al que le corresponderá la titularidad del certificado.

<u>Finalidad del Manual de Aeropuerto.</u>

Se incluirá: *"La finalidad del Manual de Aeropuerto de (nombre del aeropuerto) es demostrar que el Aeropuerto de (nombre del aeropuerto) se ajusta a las normas y métodos que le son de aplicación, y que es adecuado para las operaciones de las aeronaves propuestas".*

<u>Ámbito de aplicación del Manual de Aeropuerto.</u>

Se incluirá: *"El ámbito de aplicación del Manual de Aeropuerto es recoger toda la información pertinente relativa al emplazamiento, instalaciones, servicios, equipos, procedimientos operacionales, organización y administración del Aeropuerto"*.

<u>Requisitos jurídicos del Manual de Aeropuerto.</u>

Se incluirá: *"El Aeropuerto de (nombre del aeropuerto) ha sido certificado de acuerdo al Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueba las Normas Técnicas de diseño y operación de Aeropuertos de uso público y el Reglamento de certificación y verificación de aeropuertos y otros aeródromos de uso público" y "El Manual ha sido elaborado conforme a dicho reglamento".*

<u>Condiciones operativas generales del Aeropuerto.</u>

Se describirán las condiciones en las que el Aeropuerto está disponible para su uso:

- Día/noche

- Reglas VFR/IFR
- Clave de referencia de aeropuerto
- Categoría a la que están adaptadas las ayudas visuales, según las especificaciones de las Normas Técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público del Real Decreto 862/2009
- Cualquier restricción que le estuviera impuesta.

Se añadirá una breve descripción de las características listadas anteriormente para cada una de las cabeceras de la/s pista/s del aeropuerto.

2. Servicios de información aeronáutica disponibles y procedimientos para su publicación

3. Sistema para registrar movimientos de aeronaves

Los puntos 2 y 3 anteriormente citados pueden desarrollarse como parte integrante de las actividades y funciones del centro de operaciones o unidad organizativa encargada de coordinar el control de las operaciones, de la que disponga el Aeropuerto, aportando, al menos, la siguiente información:

Centro de Operaciones del Aeropuerto

Se incluirá la definición del mismo, áreas funcionales de las que se compone y funciones desarrolladas por ellas.

Dependencia orgánica del Centro de Operaciones

Se indicará la dependencia orgánica de la oficina de este centro de operaciones o unidad organizativa, en concordancia con la estructura administrativa contenida en la Parte 5.

Personal del Centro de Operaciones

Se listarán las categorías laborales por las que está atendido este centro de operaciones o unidad organizativa equivalente y el personal mínimo de cada una de ellas disponible durante el Horario Operativo del Aeropuerto.

Horario Operativo del Centro de Operaciones (UTC)

Se detallará si el horario de funcionamiento de la oficina de este centro de operaciones o unidad organizativa, cubre el horario operativo del Aeropuerto.

Localización del Centro de Operaciones

Descripción de la ubicación del Centro de Control de Operaciones y plano esquemático del Aeropuerto con la ubicación del mismo. Se indicarán en él los recorridos de acceso al mismo tanto desde el lado aire como desde el lado tierra.

Comunicaciones del Centro de Operaciones

- Frecuencias aeronáuticas (recepción).
- Frecuencias aeroportuarias.
- Frecuencia para emergencias.
- Telefónicas: línea caliente, líneas punto a punto, líneas interiores del Aeropuerto, líneas exteriores, comunicaciones con Protección Civil, etc.
- Dirección SITA.

- Dirección AFTN.

Sistema para registrar movimientos de aeronaves

Se detallará el sistema utilizado por el Aeropuerto que permite el registro de los datos relativos a las operaciones de aeronaves, así como su posterior tratamiento y análisis.

Se especificará la unidad responsable de su gestión y los datos almacenados por el mismo, entre ellos, como mínimo, los siguientes:

- Datos de llegada.
- Datos comunes.
- Datos de salida.
- Densidad de tránsito del aeropuerto.

Servicios de información aeronáutica disponibles y procedimientos para su aprobación. Área de COM/AIS/ARO

- Recepción, tratamiento y modificación de planes de vuelo.

  Consiste en la recepción, tratamiento, validación y encaminamiento de los Planes de Vuelo presentados y de las modificaciones /anulaciones a planes de vuelo ya existentes.

- Tratamiento de información aeronáutica.

  Consiste en decidir el tratamiento que se debe dar a la información que se recibe en el AIO, es decir, si debe difundirse mediante publicación AIP, NOTAM o incluso información local, indicando en cada caso los procesos necesarios.

- Mensajes ATIS (Servicio Automático de Información Terminal).

  Se indicará que dentro de esta función se incluye el proceso de tratamiento de la información susceptible de emitir por ATIS y la grabación de la misma en los casos en los que sea necesario, cuando corresponda al Aeropuerto el hacerlo.

  Asimismo, se señalará el responsable de operar el ATIS en el Aeropuerto.

- Facilitación de información Aeronáutica.

  Consiste en proporcionar información al usuario aeronáutico, entre la que destaca:

  - Información de NOTAM´S en vigor.
  - Información de AIP, SUP y AIC.
  - Boletines de información previa al vuelo (PIB).
  - Información de Flow Control.
  - Información de Cartas de Navegación.
  - Documentación OACI.

- Recepción y actualización de AIP.

  Consiste en la recepción y el mantenimiento actualizado de los diversos AIP y publicaciones aeronáuticas similares de los que dispone el Aeropuerto.

Se indicará el procedimiento que emplea el Aeropuerto para revisar y mantener actualizado el AIP, la periodicidad con la que se realizan estas revisiones y actualizaciones y el responsable de chequear periódicamente la publicación del AIP por parte del AIS y de coordinar con todas las dependencias responsables la revisión de la información contenida en el AIP.

4. Obligaciones del Gestor Certificado

Tal y como establece el Reglamento de Certificación, el Manual, como mínimo, debe recoger las siguientes obligaciones del Gestor Certificado:

- Cumplir con las normas contenidas en las Normas Técnicas de Aeropuertos de uso público y con los requisitos del RD 862/2009.
- No efectuar ni permitir que se efectúen en el Aeropuerto ni en sus instalaciones cambios que puedan afectar a las condiciones de otorgamiento del Certificado sin la previa autorización de la AESA.
- Asegurar el cumplimiento continuado de las condiciones contenidas en el Certificado correspondiente.
- Vigilar y exigir que todos los proveedores de servicios en el Aeropuerto cumplan con los requisitos y procedimientos establecidos en el Certificado y en el Manual del Aeropuerto.
- Mantener la capacidad profesional y la organización necesaria para garantizar la seguridad operacional en el Aeropuerto
- Gestionar los servicios del Aeropuerto, sus instalaciones, sistemas y equipos con arreglo a los procedimientos establecidos en el Manual y los establecidos en el Real Decreto 862/2009.
- Cooperar y coordinarse con el proveedor de servicios de navegación aérea en todo lo relacionado con la seguridad operacional en el ámbito de las competencias respectivas.
- Someterse a todas las actividades inspectoras que ordene la AESA, colaborando en el buen fin de las mismas.
- Contar con medios humanos, técnicos y materiales para desarrollar y aplicar procedimientos programados de verificación y control del cumplimiento de las reglas técnicas y de seguridad operacional aplicables a las actividades y los servicios que se realicen en el Aeropuerto dentro del ámbito del Reglamento de Certificación.

Además deberán incluirse las siguientes obligaciones.

- Mantener los registros que documenten el funcionamiento del Aeropuerto de acuerdo a las prescripciones del presente Manual.
- Mantener actualizada la información del Aeropuerto publicada en las Publicaciones de Información Aeronáutica (AIP).
- Asegurar, con estricta sujeción al ordenamiento jurídico vigente, la aplicación de condiciones iguales a los usuarios del mismo, evitando cualquier discriminación en su uso que no esté fundada en razones objetivas.
- Disponer de los Seguros de responsabilidad civil correspondientes.

5. Cualquier otra información que sea exigida a tenor de la normativa aplicable

En este punto se indicarán las discrepancias respecto a las características físicas del Aeropuerto en relación a las Normas Técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público del RD 862 / 2009, así como respecto a cualquier Norma aplicable, en el caso de que éstas existan.

En el caso que no existan discrepancias, se incluirá una declaración en este sentido.

La descripción de las discrepancias diferenciará dos casos:

- Discrepancias respecto a Normas. Se indicarán, como mínimo, los siguientes aspectos:
  - Apartado de las Normas Técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público del Real Decreto 862/2009 al que se hace referencia, incluyendo el texto del requisito no atendido.
  - Descripción de la discrepancia.
  - Observaciones, haciendo constar si se solicita excepción/exención al incumplimiento detectado, que hagan referencia a los estudios aeronáuticos presentados, especificando el nombre de cada uno de ellos.
  - Descripción de las medidas previstas para la corrección de la discrepancia y del plazo previsto para su implantación (si procede). En el caso de las exenciones, se indicará su alcance temporal.
  - Limitaciones de uso, si procede, que, como consecuencia de esta discrepancia, se imponen al aeropuerto para mantener un nivel de seguridad adecuado.
- Discrepancias respecto a documentación de Métodos Recomendados. Se indicarán, como mínimo, los siguientes aspectos:
  - Apartado de las Normas Técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público del Real Decreto 862/2009 al que se hace referencia, incluyendo el texto del requisito no atendido.
  - Descripción de la discrepancia.
  - Observaciones, haciendo referencia a los estudios de seguridad operacional.
  - Descripción de las medidas previstas para la corrección de la discrepancia y del plazo previsto para su implantación.
  - Limitaciones de uso, si procede, que, como consecuencia de esta discrepancia, se imponen al aeropuerto para mantener un nivel de seguridad adecuado

PARTE 2. DETALLES DEL EMPLAZAMIENTO DEL AEROPUERTO

1. Descripción del Aeropuerto

Esta parte del Manual de Aeropuerto se iniciará con una descripción general sobre la localización del Aeropuerto, especificando la ubicación de los límites del sistema general aeroportuario, así como una breve descripción de la configuración general del campo de vuelos.

Se indicarán, como mínimo, los siguientes datos:

- Número de pistas
- Longitudes características
- Distancias declaradas
- Calles de rodaje y salida
- Descripción de la plataforma de estacionamiento de aeronaves
  - Características.
  - Superficie.
  - Disposición de los puestos de estacionamiento.

Así mismo, se expondrá una descripción concisa de las principales instalaciones necesarias para el funcionamiento del Aeropuerto, entre otras:

- Edificio Terminal
- Zonas de aparcamientos de vehículos
- Viales
- Bloque Técnico
- Torre de Control
- Central eléctrica
- Centro de emisores
- Servicio de extinción de incendios (SEI)
- Zona de abastecimiento
- Zona de carga
- Zona de apoyo a la aeronave

Se especificará localización, superficie y datos que se consideren relevantes de cada una de ellas.

2. Planos

Se listarán y adjuntarán en este punto, con su nombre, escala apropiada y capítulo del Manual con el que puede relacionarse cada uno de ellos los planos que contengan la siguiente información (en caso de que el nivel de detalle y tamaño lo aconseje, se adjuntaran en un anexo):

- Situación del Aeropuerto respecto a los núcleos urbanos cercanos, indicando la distancia del Aeropuerto respecto a los núcleos de población u otras áreas pobladas más cercanas.

- Emplazamiento de cualquier instalación o equipo del Aeropuerto fuera de los límites de éste.
- Accesos principales al Aeropuerto.
- Límites del Aeropuerto.
- Superficies limitadoras de obstáculos, según la definición recogida en las Normas Técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público.
- Localización de las instalaciones del Aeropuerto necesarias para su funcionamiento.

PARTE 3. DETALLES DEL AEROPUERTO QUE DEBEN NOTIFICARSE AL SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA

La Parte 3 constituye el índice de la información que está publicada y disponible en el AIP del aeropuerto, según lo especificado en el punto 8.10.3.2 del Reglamento de Circulación Aérea.

No se expondrá en este Manual la información numérica que ya aparece en el documento AD 2, pero se comprobará y se hará constar que en dicho documento (AIP) se encuentra toda la información referida en esta Parte.

Se incluirá en este punto el AIP en vigor del aeropuerto o un enlace que permita su consulta.

En caso de que alguno de los puntos que aquí se detallan no sea de aplicación al aeropuerto, se especificará la causa.

AD 2.1. Indicador de lugar y nombre del Aeropuerto

Indicador de lugar OACI asignado y el nombre del Aeropuerto.

AD 2.2. Datos geográficos y administrativos del Aeropuerto

Se exige presentar los datos geográficos y administrativos del Aeropuerto, incluyendo:

- El punto de referencia del Aeropuerto (coordenadas geográficas en grados, minutos y segundos) y su emplazamiento.
- La dirección y distancia del punto de referencia del Aeropuerto al centro de la ciudad o población a la que presta servicio el Aeropuerto.
- La elevación del Aeropuerto redondeada al metro o pie más próximo y la temperatura de referencia.
- La ondulación del geoide en la posición de la elevación del Aeropuerto redondeada al metro o pie más próximo.
- La declinación magnética redondeada al grado más próximo, fecha de la información y cambio anual.
- El nombre de la administración del Aeropuerto, dirección, número telefónico, de tele facsímile y de télex y dirección AFS.
- Los tipos de tránsito que pueden utilizar el Aeropuerto (IFR/VFR).
- Observaciones.

AD 2.3. Horas de funcionamiento

Descripción detallada de las horas de funcionamiento de los servicios en el Aeropuerto, que comprenda:

- La administración del Aeropuerto.
- La aduana e inmigración.
- Los servicios médicos y de sanidad.
- La oficina de información AIS.
- La oficina de notificación ATS (ARO).
- La oficina de información MET.

- Los servicios de tránsito aéreo.
- Abastecimiento de combustible.
- Despacho.
- Seguridad.
- Deshielo.
- Observaciones

AD 2.4. Servicios e instalaciones para carga y mantenimiento

Descripción detallada de los servicios e instalaciones para carga y mantenimiento disponibles en el Aeropuerto, que comprenda:

- Elementos disponibles para el manejo de carga.
- Tipos de combustible y lubricantes.
- Instalaciones y capacidad de abastecimiento de combustible.
- Medios para la descongelación.
- Espacio de hangar para las aeronaves de paso.
- Instalaciones y servicios de reparación para las aeronaves de paso.
- Observaciones.

AD 2.5. Instalaciones y servicios para pasajeros

Descripción breve de las instalaciones y servicios para pasajeros disponibles en el Aeropuerto, que comprenda:

- Hoteles en el Aeropuerto o en sus proximidades.
- Restaurantes en el Aeropuerto o en sus proximidades.
- Posibilidades de transporte.
- Instalaciones y servicios médicos.
- Banco y oficina de correos en el Aeropuerto o en sus proximidades.
- Oficina de turismo.
- Observaciones.

AD 2.6. Servicios de salvamento y extinción de incendios

Descripción detallada de los servicios y equipo de salvamento y extinción de incendios disponibles en el Aeropuerto, que comprenda:

- La categoría del Aeropuerto con respecto a la extinción de incendios.
- El equipo de salvamento.
- La capacidad para el retiro de aeronaves inutilizadas.
- Observaciones.

AD 2.7. Disponibilidad según la estación del año - remoción de obstáculos en la superficie

Descripción detallada del equipo y de las prioridades operacionales establecidas para la remoción de obstáculos en las áreas de movimiento del Aeropuerto, que comprenda:

- Tipos de equipo de remoción de obstáculos.
- Prioridades de remoción de obstáculos.
- Observaciones.

AD 2.8. Datos sobre plataformas, calles de rodaje y emplazamientos/posiciones de verificación de equipo

Detalles relativos a las características físicas de las plataformas, las calles de rodaje y emplazamientos/posiciones de los puntos de verificación designados, que comprenda:

- Superficie y resistencia de las plataformas.
- Ancho, superficie y resistencia de las calles de rodaje.
- Emplazamiento y elevación redondeados al metro o pie más próximo de los puntos de verificación de altímetro.
- Emplazamiento de los puntos de verificación de VOR.
- Posición de los puntos de verificación del INS en grados, minutos, segundos y centésimas de segundo.
- Observaciones.

Si los emplazamientos/posiciones de verificación se presentan en un plano de Aeropuerto, en esta subsección se incluirá una nota a esos efectos.

AD 2.9. Sistema de guía y control del movimiento en la superficie y señales

Descripción breve del sistema de guía y control de movimiento en la superficie y señales de pista y de calles de rodaje, que comprenda:

- Uso de señales de identificación de puestos de estacionamiento de aeronaves, líneas de guía de calles de rodaje y sistema de guía visual a muelles/estacionamiento en los puestos de estacionamiento de aeronaves.
- Señales y luces de pista y de calle de rodaje.
- Barras de parada (en caso de haberlas).
- Observaciones.

AD 2.10. Obstáculos de Aeropuerto

Descripción detallada de los obstáculos destacados, que comprenda:

- Obstáculos en las áreas de aproximación y despegue, incluyendo:
  - la designación de la pista y el área afectada.
  - el tipo de obstáculo, elevación redondeada al metro o pie más próximo, señales e iluminación (si hubiera).
  - las coordenadas geográficas en grados, minutos, segundos y décimas de segundo.
  - la indicación NIL cuando corresponda.

- Obstáculos en el área de vuelo en circuito y en el Aeropuerto, que comprenda:
  - el tipo de obstáculo, elevación redondeada al metro o pie más próximo, señales e iluminación (si hubiera).
  - las coordenadas geográficas en grados, minutos, segundos y décimas de segundo.
  - la indicación NIL cuando corresponda.

AD 2.11. Información meteorológica suministrada

Descripción detallada de la información meteorológica que se proporciona en el Aeropuerto y una indicación de la oficina meteorológica encargada de prestar el servicio enumerado, incluyendo:

- El nombre de la oficina meteorológica conexa.
- Las horas de servicio y, cuando corresponda, designación de la oficina meteorológica responsable fuera de esas horas.
- La oficina responsable de la preparación de TAF y períodos de validez e intervalo de expedición de los pronósticos.
- Tipo de la disponibilidad de pronóstico de tipo de tendencia para el Aeropuerto e intervalos de expedición.
- Información acerca de la forma en que se facilitan las exposiciones verbales y/o las consultas.
- Tipo de documentación de vuelo suministrada e idioma o idiomas utilizados en la documentación de vuelo.
- Cartas y otra información que se exija o se utilice para las exposiciones verbales o las consultas.
- Equipo suplementario de que se dispone para suministrar información sobre condiciones meteorológicas (por ej., radar meteorológico y receptor para las imágenes de satélite).
- Dependencia o dependencias de los servicios de tránsito aéreo a las cuales se suministra información meteorológica.
- Información adicional (por ej., con respecto a cualquier limitación de servicio, etc.)

AD 2.12. Características físicas de las pistas

Descripción detallada de las características físicas de las pistas, para cada pista, que comprenda:

- Designaciones
- Marcaciones verdaderas redondeadas a centésima de grado
- Dimensiones de las pistas redondeadas al metro o pie más próximo
- Resistencia del pavimento (PCN y otros datos afines) y superficie de cada pista y zonas de parada correspondientes
- Coordenadas geográficas en grados, minutos, segundos y centésimas de segundo para cada umbral y extremo de pista, y ondulación del geoide redondeada al medio metro o pie más próximo para cada umbral
- Elevación de los umbrales de las pistas de aproximación que no sean de precisión, redondeada al metro o pie más próximo y de los umbrales y máxima elevación de la zona de

toma de contacto de las pistas de aproximación de precisión, redondeada al medio metro pie más próximo

- La pendiente de cada pista y de sus zonas de parada
- Dimensiones de las zonas de parada (en caso de haberlas) redondeadas al metro o pie más próximo
- Dimensiones de las zonas libres de obstáculos (en caso de haberlas) redondeadas al metro pie más próximo
- Dimensiones de las franjas
- Existencia de zona despejada de obstáculos
- Observaciones.

AD 2.13. Distancias declaradas

Descripción detallada de las distancias declaradas redondeadas al metro o pie más próximo para ambos sentidos de cada pista, que comprenda:

- El designador de pista.
- El recorrido de despegue disponible.
- La distancia de despegue disponible.
- La distancia de aceleración-parada disponible.
- La distancia de aterrizaje disponible.
- Observaciones.

Si determinado sentido de la pista no puede utilizarse para despegar o aterrizar, o para ninguna de esas operaciones por estar prohibido operacionalmente, ello deberá indicarse mediante las palabras “no utilizable” o con la abreviatura “NU” (Normas Técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público del Real Decreto 862/2009, Adjunto A, Sección 3).

AD 2.14. Luces de aproximación y de pista

Descripción detallada de las luces de aproximación y de pista, que comprenda:

- El designador de pista.
- El tipo, longitud e intensidad del sistema de iluminación de aproximación.
- Las luces de umbral de pista, color y barras de ala.
- El tipo de sistema visual indicador de pendiente de aproximación.
- La longitud de las luces de zona de toma de contacto en la pista.
- La longitud, separación, color e intensidad de las luces de eje de pista.
- La longitud, separación, color e intensidad de las luces de borde de pista.
- El color de las luces de extremo de pista y barras de ala.
- La longitud y color de las luces de zonas de parada.
- Observaciones.

AD 2.15. Otros sistemas de iluminación y fuente secundaria de energía eléctrica

Descripción de otros sistemas de iluminación y de la fuente secundaria de energía eléctrica, que comprenda:

- El emplazamiento, las características y las horas de funcionamiento de los faros de Aeropuerto/faros de identificación de Aeropuerto (en caso de haberlo).
- El emplazamiento e iluminación (en caso de haberla) del Aeropuerto/indicador de la dirección de aterrizaje.
- Las luces de borde de calle de rodaje y de eje de calle de rodaje.
- La fuente secundaria de energía eléctrica, incluyendo tiempo de conmutación.
- Observaciones.

AD 2.16. Zona de aterrizaje para helicópteros

Descripción detallada de la zona del Aeropuerto destinada al aterrizaje de helicópteros, que comprenda:

- Las coordenadas geográficas en grados, minutos, segundos y centésimas de segundo y ondulación del geoide , redondeada al medio metro o pie más próximo, del centro geométrico del área de toma de contacto y de elevación inicial (TLOF), o bien del umbral de cada área de aproximación final y de despegue (FATO) (donde sea apropiado).
- La elevación del área TLOF y/o FATO:
  - para aproximaciones que no sean de precisión, redondeada al metro o pie más próximo.
  - para aproximaciones de precisión, redondeada al medio metro o pie más próximo
- Las dimensiones, redondeadas al metro o pie más próximo, tipo de superficie, carga admisible y señales de las áreas TLOF y FATO.
- Las marcaciones verdaderas de la FATO, redondeadas a centésimas de grado.
- Las distancias declaradas disponibles, redondeadas al metro o pie más próximo.
- La iluminación de aproximación y de la FATO.
- Observaciones.

AD 2.17. Espacio aéreo de los servicios de tránsito aéreo

Descripción detallada del espacio aéreo de los servicios de tránsito aéreo (ATS) organizado en el Aeropuerto, que comprenda:

- La designación del espacio aéreo y las coordenadas geográficas de límites laterales en grados, minutos y segundos.
- Los límites verticales.
- La clasificación del espacio aéreo.
- El distintivo de llamada e idioma o idiomas de la dependencia ATS que suministra el servicio.
- La altitud de transición.
- Observaciones.

AD 2.18. Instalaciones de comunicación de los servicios de tránsito aéreo

Descripción detallada de las instalaciones de comunicación de los servicios de tránsito aéreo, establecidas en el Aeropuerto, que comprenda:

- La designación del servicio.
- El distintivo de llamada.
- La frecuencia o frecuencias.
- Las horas de funcionamiento.
- Observaciones.

AD 2.19. Radioayudas para la navegación y el aterrizaje

Descripción detallada de las radioayudas para la navegación y el aterrizaje, relacionadas con la aproximación por instrumentos, y los procedimientos de área terminal en el Aeropuerto, que comprenda:

- El tipo de ayuda, la variación magnética, redondeada al grado más próximo, y categoría del ILS/MLS y, en el caso del VOR/ILS/MLS, la declinación de la estación, redondeada al grado más próximo, utilizada para la alineación técnica de la ayuda.
- La identificación.
- La frecuencia o frecuencias.
- Las horas de funcionamiento.
- Las coordenadas geográficas en grados, minutos, segundos y décimas de segundo de la posición de la antena transmisora.
- La elevación de la antena transmisora del DME, redondeada a los 30 m (100 ft) más próximos, y del DME/P, redondeada a los 3 m (10 ft) más próximos.
- Observaciones.

Cuando se utilice la misma ayuda para fines de en ruta y de aterrizaje, la descripción correspondiente deberá aparecer también en la sección ENR 4. En la columna correspondiente a las observaciones deberá indicarse el nombre de la entidad explotadora de la instalación, si no es la dependencia civil normal del gobierno. La cobertura de la instalación se indicará en la columna correspondiente a las observaciones.

AD 2.20. Reglamento del tráfico local

Descripción detallada del reglamento que se aplica al tránsito en el Aeropuerto incluidas las rutas normalizadas para las aeronaves en rodaje, los reglamentos de estacionamiento, los vuelos de escuela y de instrucción y similares, pero excluidos los procedimientos de vuelo.

AD 2.21. Procedimientos de atenuación del ruido

Descripción detallada de los procedimientos de atenuación del ruido establecidos en el Aeropuerto.

AD 2.22. Procedimientos de vuelo

Descripción detallada de las condiciones y procedimientos de vuelo, incluso los procedimientos radar, establecidos sobre la base de la organización del espacio aéreo en el Aeropuerto.

AD 2.23. Información suplementaria

Información suplementaria del Aeropuerto, tal como una indicación de las concentraciones de aves en el Aeropuerto y, en la medida de lo posible, una indicación de los movimientos diarios de importancia entre las zonas utilizadas por las aves para posarse y para alimentarse.

AD 2.24. Cartas relativas al Aeropuerto

Es necesario incluir cartas relativas al Aeropuerto, en el orden siguiente:

- Plano de Aeropuerto/helipuerto - OACI.
- Plano de estacionamiento y atraque de aeronaves - OACI.
- Plano de Aeropuerto para movimientos en tierra - OACI.
- Plano de obstáculos de Aeropuerto - OACI Tipo A (para cada pista).
- Carta topográfica para aproximaciones de precisión - OACI (pistas para aproximaciones de precisión de CAT II y CAT III).
- Carta de área - OACI (rutas de salida y tránsito).
- Carta de salida normalizada - vuelo por instrumentos - OACI.
- Carta de área - OACI (rutas de llegada y tránsito).
- Carta de llegada normalizada - vuelo por instrumentos - OACI.
- Carta de aproximación por instrumentos - OACI (para cada pista y cada tipo de procedimientos).
- Carta de aproximación visual. OACI.
- Concentraciones de aves en las cercanías del Aeropuerto.

Si algunas de las cartas no se producen, deberá incluirse en la sección GEN 3.2, Cartas aeronáuticas, una declaración a esos efectos.

PARTE 4. LISTADO E INFORMACIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS DE OPERACIÓN DEL AEROPUERTO AGRUPADOS BAJO LAS SIGUIENTES CATEGORÍAS

La Parte 4, “Listado e información de los procedimientos de operación del aeropuerto”, incluirá información relativa a las disposiciones, normas y métodos aplicables para garantizar la seguridad operacional del aeropuerto.

Como ya se ha comentado antes, esta parte se estructurará en veinte procedimientos:

1. Notificaciones de aeropuerto.
2. Acceso al área de movimiento del aeropuerto.
3. Plan de emergencia del aeropuerto.
4. Salvamento y extinción de incendios.
5. Inspección del área de movimiento del aeropuerto y de las superficies limitadoras de obstáculos por el gestor certificado.
6. Ayudas visuales y sistemas eléctricos del aeropuerto.
7. Mantenimiento del área de movimiento.
8. Trabajos en el aeropuerto. Seguridad operacional.
9. Gestión de la plataforma.
10. Gestión de la seguridad operacional en la plataforma.
11. Control de vehículos en la parte aeronáutica.
12. Gestión del peligro de la fauna.
13. Vigilancia y control de obstáculos dentro y fuera del recinto aeroportuario.
14. Traslado de aeronaves inutilizadas.
15. Manipulación de materiales peligrosos.
16. Operaciones en condiciones de visibilidad reducida.
17. Protección de emplazamientos de instalaciones radioeléctricas aeronáuticas.
18. Coordinación con terceros (proveedores de servicio, compañías aéreas, fuerzas de seguridad y cualquier otro agente cuyas actuaciones tengan un impacto en la seguridad operacional del aeropuerto).
19. Coordinación entre el gestor certificado y los proveedores de los servicios de Navegación Aérea.
20. Cuando proceda, coordinación entre el gestor certificado y la autoridad militar correspondiente.

La descripción de cada uno de los procedimientos se ajustará al siguiente índice:

1. Objeto del procedimiento.
2. Personal implicado y responsabilidades.
3. Infraestructura, equipo o instalaciones utilizadas.
4. Escenarios y activación del procedimiento.
5. Relación de normativa aplicable y documentación de referencia.

6. Secuencia de actuaciones.
7. Relación de procedimientos operacionales de menor nivel aplicados en el aeropuerto que se derivan del procedimiento en cuestión.
8. Cualquier otra información de interés en el procedimiento.
9. Control y gestión de la documentación final.

En cuanto a los contenidos mínimos de estos puntos, salvo las particularidades que afecten a cada procedimiento, y que se reflejarán en cada uno de ellos, existe una serie de aspectos generales sobre el alcance que deben tener estos apartados, comunes en todos los procedimientos.

Para evitar repetir estos requisitos en cada uno de los procedimientos, se describen a continuación como indicaciones generales de aplicación a los veinte procedimientos de esta parte.

4.0 INDICACIONES GENERALES PARA EL DESARROLLO DE LOS PROCEDIMIENTOS

1. Objeto del procedimiento

En este apartado se incluirá una descripción del, o de los, objetivos que se pretenden alcanzar con el desarrollo del procedimiento

2. Personal implicado y responsabilidades

Este apartado debe desarrollar los aspectos relacionados con el personal que participa en el procedimiento y con la asignación de responsabilidades.

La presentación de esta información deberá organizarse de la siguiente manera:

- Por un lado, debe incluirse una relación que contenga los implicados en el procedimiento.
- Por otro, se realizará el reparto de responsabilidades por unidades funcionales.

Para realizar la asignación de responsabilidades deberá tenerse en cuenta lo siguiente:

- Deben incluirse las responsabilidades de todos los implicados en el procedimiento, tanto del personal del aeropuerto como del personal de otras empresas o de organismos colaboradores, en tanto en cuanto estas empresas u organismos realicen tareas o acciones de actividades cuya supervisión es responsabilidad del gestor aeroportuario.
- Cuando existan empresas externas implicadas en el procedimiento debe hacerse mención al servicio que estas empresas suministran, e identificarse al responsable, por parte del aeropuerto, del control de estas empresas.

Además, en este apartado deberá incluirse una relación de los datos de contacto de los implicados teniendo en cuenta que:

- Deben incluirse los datos de contacto de todos los implicados en el procedimiento (nombres, teléfonos y direcciones de correo electrónico), tanto del personal del aeropuerto como del perteneciente a empresas externas.
- Esta información podrá presentarse en este mismo apartado o desarrollarse en un anexo/adjunto al Manual donde se hayan incluido los datos de todos los implicados en cada uno de los procedimientos. En este último caso se incluirá una referencia al lugar donde se encuentra la información.

- Para el caso de los datos de empresas externas, podrá incluirse esa información en el Manual, en este mismo apartado o en el anexo/ajunto citado en el punto anterior, o en un documento externo al Manual en el que se encuentre recogida toda la información relacionada con terceros. Este último punto se considerará válido siempre y cuando el aeropuerto disponga de un documento donde se haya recogido únicamente la relación de empresas externas y sus datos, sea un documento accesible para su consulta y se incluya una referencia al mismo, con el nombre del documento y su ubicación.

En todo caso, el gestor aeroportuario deberá asegurarse de que la información contenida en este apartado está en concordancia con lo desarrollado en los apartados *4. Escenarios y activación del procedimiento* y *6. Descripción de la secuencia de actuaciones* del mismo procedimiento y con lo contemplado en otras partes de Manual.

3. Infraestructura, equipo o instalaciones utilizadas

En este apartado se incluirá una descripción de todos aquellos medios materiales de los que disponga el aeropuerto para el desarrollo del procedimiento.

Si las actividades descritas en el procedimiento afectan o utilizan infraestructuras/instalaciones del aeropuerto deberá incluirse una descripción de aquellas que estén afectadas o vayan a ser utilizadas. Esta descripción incluirá las características físicas que sean importantes para el desarrollo del procedimiento.

Se incluirán los planos que sean necesarios para localizar y describir dichas infraestructuras e instalaciones. Si esos planos estuviesen incluidos en otra parte del Manual se hará referencia a los mismos (nombre del plano y ubicación en el documento).

En todos los casos, se incluirá en este apartado una descripción del equipo específico, disponible para el desarrollo de las actividades descritas en el procedimiento, incluyendo en esta descripción aquellas características técnicas que hacen apropiados a esos equipos para el desarrollo de las actividades.

Si el procedimiento incluyese el uso de productos químicos deberá incluirse en su descripción su estado (sólido, líquido o gaseoso), la cantidad disponible y el lugar y la forma de almacenamiento.

Si las comunicaciones son parte importante del procedimiento, deberá incluirse un listado de aquellos medios de comunicación disponibles en el aeropuerto y que van a ser utilizados durante el desarrollo de las actividades.

Asimismo, si para el desarrollo del procedimiento se dispone de herramientas informáticas específicas, deberá incluirse una relación de las mismas y una breve descripción de sus funcionalidades.

Si durante los trabajos fuese necesario señalizar o cerrar el área en la que se está trabajando, deberán incluirse una relación con los elementos de señalización de los que dispone el aeropuerto.

Si el aeropuerto dispone de algún otro medio no especificado en párrafos anteriores, y que sea importante en el desarrollo del procedimiento, deberá incluirlo en este apartado.

Por último, si alguna de las tareas del procedimiento es realizada por una empresa externa al aeropuerto, deberán especificarse los medios de los que disponen dichas empresas, diferenciándolos de los propios del aeropuerto.

4. Escenarios y activación del procedimiento

En este punto deberán presentarse los distintos escenarios, y/o actividades, que contempla el procedimiento y que posteriormente van a ser desarrollados en el *Apartado 6. Descripción de la secuencia de actuaciones*.

Además, se incluirán los períodos de vigencia/ámbito de aplicación/horario/condiciones de activación (según corresponda) de todos los escenarios presentados.

Si el procedimiento contempla actuaciones fuera de dichos períodos de aplicación de los distintos escenarios (actividades de formación, simulacros, control de medios, etc.), deberá indicarse en este apartado en qué períodos se van a llevar a cabo estas tareas.

5. Relación de normativa aplicable y documentación de referencia tenida en cuenta para la elaboración del procedimiento

Deberá incluirse una relación de la normativa utilizada, tanto nacional como internacional, para el desarrollo del procedimiento.

Deberá incluirse una referencia al Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las Normas Técnicas de Diseño y Operación de aeropuertos de uso público y el Reglamento de certificación y verificación de aeropuertos y otros aeródromos de uso público.

También se incluirá cualquier otra documentación de referencia y/o regulación propia del aeropuerto tenida en cuenta para la elaboración del procedimiento (procedimientos, instrucciones técnicas, etc.), especificando su título completo, fecha de edición y/o número de revisión.

A continuación se adjunta un listado de documentación general utilizada para el desarrollo de los distintos apartados del Manual:

<u>Documentación Internacional</u>

- OACI. Anexo 14. Aeródromos.
- OACI. Anexo 15. Servicio de información aeronáutica.
- OACI. Doc. 9137. Manual de servicios de aeropuertos.
- OACI. Doc. 9157. Manual de diseño de aeródromos.
- OACI. Doc. 9774. Manual de certificación de aeródromos.
- OACI. Doc. 9859. Manual de gestión de la seguridad operacional.

<u>Documentación Europea</u>

- Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) nº 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE.
  - Reglamento (CE) nº 1108/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 216/2008 en lo que se refiere a aeródromos, gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea y se deroga la Directiva 2006/23/CE.
  - Reglamento (CE) nº 690/2009 de la Comisión, de 30 de julio de 2009, que modifica el Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) no 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE.

- Reglamento (CE) nº. 3922/91 del consejo, de 16 de diciembre de 1991, relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil.
  - Reglamento (CE) nº 859/2008 de la Comisión, de 20 de agosto de 2008, por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 3922/91 del Consejo en lo relativo a los requisitos técnicos y los procedimientos administrativos comunes aplicables al transporte comercial por avión.
  - Reglamento (CE) nº 1899/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 3922/91 del Consejo relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil.
- Reglamento (CE) nº 1486/2003 de la Comisión, de 22 de agosto de 2003, por el que se establecen los procedimientos para efectuar inspecciones en el campo de la seguridad de la aviación civil.
- Reglamento (CE) nº 68/2004 de la Comisión, de 15 de enero de 2004, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 622/2003 por el que se establecen las medidas para la aplicación de las normas comunes de seguridad aérea.

Documentación nacional

- Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las Normas Técnicas de aeródromos de uso público y el Reglamento de certificación y verificación de aeropuertos y otros aeródromos de uso público.
- Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, por el que se regula el procedimiento de emisión de los informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos, y se modifica el 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, el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas y el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la ordenación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.
- 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.
- Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.
  - Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea.
- Ley 21/2003, de 7 de Julio, de Seguridad Aérea.
- Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea y sus posteriores modificaciones.

6. Descripción de la secuencia de actuaciones

En este apartado deberá desarrollarse el diagrama de actividades del procedimiento, esto es, habrá que definir de forma cronológica las actuaciones a realizar desde el momento del inicio de la actividad hasta el momento del fin de la misma.

Deberán desarrollarse todas las actividades incluidas como escenarios en el *Apartado 4. Escenarios y activación del procedimiento* del mismo procedimiento, de forma independiente, y tal y como se hayan presentado en dicho apartado.

En esta parte del procedimiento deben quedar claramente definidos los responsables de coordinar las actuaciones, la forma en que se realiza la coordinación, quiénes realizan cada una de las tareas, cómo se desarrollan estas tareas, las comunicaciones o notificaciones que deben realizarse en cada momento, etc., y siempre siguiendo el orden lógico de las actividades que se estén describiendo.

En caso de que la actividad tenga activación/desactivación o esté desarrollada en distintas fases, deberán quedar claramente definidos los criterios de activación/desactivación, así como los criterios utilizados para pasar de una fase a otra. Asimismo, deberán estar claramente especificadas las actividades a desarrollar en cada fase y los responsables de las mismas.

En aquellos casos en los que las comunicaciones sean parte esencial en las actividades se desarrollarán las mismas siguiendo el esquema de las actividades.

Si tras la finalización de los trabajos se realizan tareas de control, recogida de datos u otras, deberán indicarse también en este apartado del procedimiento, estableciendo actividades, responsables y plazos para ejecutar las mismas.

En caso de que alguna de las actividades contempladas en el procedimiento esté desarrollada en un documento externo al Manual (procedimiento, instrucción operativa, etc.), el aeropuerto podrá incluir una referencia a dicho documento en este apartado o incluir un extracto del mismo con la información de interés para el procedimiento.

En el caso de incluir la referencia al documento externo se entenderá que este documento pasa a formar parte del Manual y se auditará junto con el resto de la documentación del Manual.

7. Relación de procedimientos operacionales de menor nivel aplicados en el aeropuerto que se derivan del procedimiento en cuestión

Si el aeropuerto dispone de procedimientos propios, de menor nivel, derivados del procedimiento que se está desarrollando o que se considere que están relacionados con él, deberá incluir aquí una referencia a los mismos, especificando su título completo, fecha de edición y/o número de revisión.

8. Cualquier otra información de interés en el procedimiento

En este apartado podrá incluirse toda aquella información que se considere relevante para el procedimiento, ya sea porque desarrolla algún aspecto nombrado en apartados anteriores, ya sea porque incluye información complementaria.

Se considera información complementaria aquella que desarrolla aspectos tales como licencias para el desarrollo de actividades, certificados, planos, normas de actuación en el área de movimiento (circulación, vestimenta, uso de dispositivos móviles, fuego, etc.), estudios complementarios, metodología empleada, o cualquier otra que desarrolle un aspecto importante del procedimiento.

El gestor aeroportuario podrá incluir en este punto todos los apartados que considere necesarios, no obstante, deberá desarrollar, al menos, un apartado que contenga aspectos relacionados con la capacitación y la formación del personal.

8.1. Formación

En este apartado deberán definirse los colectivos que deben recibir formación para el desarrollo del procedimiento así como la formación que van a recibir.

Deberá especificarse la capacitación (titulación, permisos de conducción, licencias, etc.) del personal que participa en el procedimiento, así como los requisitos que debe cumplir para acceder al puesto (superación de exámenes teóricos, pruebas prácticas, test psicotécnicos, etc.).

Deberá especificarse la formación general que los distintos colectivos deben recibir de forma previa al inicio de su actividad.

También deberá establecerse el itinerario formativo, en materias generales, para cada uno de los colectivos participantes una vez incorporados a su puesto de trabajo.

Asimismo, deberá desarrollarse todo lo relacionado con la formación específica del procedimiento, en cuanto a aspectos del propio procedimiento, manejo de maquinaria y equipo, sistemas informáticos propios, sobre procedimientos relacionados, etc.

Por último, deberá especificarse qué formación en materia de seguridad operacional debe recibir el personal. Esta información está desarrollada en el procedimiento correspondiente del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional por lo que se incluirá una referencia al respecto en la siguiente forma:

> "El personal implicado en este procedimiento pertenece a los colectivos identificados en el *código del procedimiento*, y la formación en seguridad operacional que se entiende necesaria para la realización de las tareas definidas en este procedimiento, se entiende cubierta con el itinerario formativo desarrollado en dicho procedimiento".

En todo caso, para todos estos aspectos, debe quedar establecido el responsable de programar y coordinar la formación de los implicados, el/los responsables de dar esa formación y el calendario de actividades.

Si el procedimiento incluye la participación de personal de empresas externas al aeropuerto, deberá hacerse referencia a las cláusulas del contrato en las que se establezcan los aspectos relativos a la formación de su personal.

No obstante lo incluido aquí, deberá tenerse en cuenta para el desarrollo de este apartado el contenido de la *Instrucción Técnica sobre requisitos de formación del personal de aeropuertos,* de la Dirección de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea de AESA.

9. Control y gestión de la documentación final

Para un buen control de los trabajos desarrollados, así como para permitir el análisis posterior de las labores que se han realizado, es necesario recoger numerosos datos durante las operaciones descritas en los procedimientos.

Por ello debe describirse en este apartado cómo se realiza el control y la gestión de la documentación generada por estas actividades.

Deberán desarrollarse en este apartado al menos los siguientes aspectos:

- Responsables del archivo y gestión de la documentación generada.

- Forma y lugar en el que se archiva la documentación (formato electrónico y base de datos, papel y departamento donde se archiva, etc.).
- Período durante el cual debe mantenerse archivada dicha documentación. Este período deberá estar comprendido entre 3 y 5 años, pudiendo ser ampliado pero nunca reducido.
- Listado y modelos de los registros derivados de las actividades descritas en el procedimiento.

En relación con este último punto, el gestor aeroportuario deberá definir los formularios necesarios para registrar la información en cada uno de sus procedimientos, y deberá establecer un modelo de cada uno de ellos.

El formato quedará establecido por el aeropuerto de forma tal que los campos de recogida de datos estén adaptados a las actividades descritas en cada uno de los procedimientos, aunque en todo caso, todos ellos deberán contener: código del formulario (codificación y numeración que permita su identificación y seguimiento), fecha en la que se cumplimenta y responsable de su cumplimentación (nombre y firma).

Los modelos de los registros que se nombren en cada uno de los procedimientos podrán adjuntarse en este mismo apartado o incluirse en un anexo/adjunto al final del Manual donde se integren todos los registros ordenados por procedimiento, haciendo mención del lugar del Manual donde se encuentren dichos documentos.

Procedimientos Operativos Locales:

Respecto a la inclusión de Procedimientos Operativos Locales se deberán tener en cuenta las siguientes indicaciones:

a. En el caso de que el aeropuerto, en vez de dar contenido a información requerida exigible en uno de los apartados de un procedimiento del Manual, entiende cubierto ese aspecto con un Procedimiento Operativo Local, podrá, o bien resumir ese Procedimiento e incluirlo en el Manual, o bien, expresar que esa parte se cubre con dicho Procedimiento. En este último caso se entenderá, por parte de la AESA, que toda el Procedimiento Operativo Local utilizado forma parte del Manual de aeropuerto, y por lo tanto será auditable en su totalidad.

b. En el caso que un Procedimiento Operativo Local haya sido utilizado en la elaboración de un apartado del Manual como referencia, al igual que manuales de OACI etc., pero no en el sentido expresado en el párrafo anterior, dichos Procedimientos Operativos se listarán en el apartado 5 de cada procedimiento del Manual de aeropuerto.

c. Se añade, como aclaración, que la lista de procedimientos de menor nivel del aeropuerto se incluyen en el apartado 7 de cada procedimiento. En el caso de que uno de esos procedimientos haya sido utilizado para cubrir algún aspecto exigible en el Manual, aplicará a este respecto lo indicado en el apartado a). Si no ha sido utilizado ese procedimiento de menor nivel en ese sentido, AESA lo auditaría como procedimiento de menor nivel, pero no en el sentido indicado en dicho párrafo a).

4.1 NOTIFICACIONES DE AEROPUERTO

1. Objeto del procedimiento

- Notificar a los Servicios de Información Aeronáutica (AIS) todo cambio que se produzca en la información de su aeropuerto que deba ser publicado en el AIP, en Suplementos (SUP) y enmiendas al mismo, en Circulares de Información Aeronáutica (AIC) y en NOTAM.
- Revisar periódicamente la información aeronáutica publicada.
- Proporcionar Información Previa al Vuelo.

Se hará referencia a la Parte 3 del Manual de Aeropuerto, que proporciona un índice de la información a publicar en el AIP.

Se hará referencia al Procedimiento 19, Parte V, donde se desarrollan los procedimientos de coordinación con el Servicio de Información Aeronáutica.

2. Personal implicado y responsabilidades

Debe quedar claramente definido quién es el responsable de, al menos, las siguientes actividades:

- Notificar, a la oficina AIO del aeropuerto, la información que modifique el contenido del AIP, suplementos, enmiendas y circulares.
- Notificar, a la oficina AIO del aeropuerto, la información que debe publicarse mediante NOTAM.
- Revisar periódicamente la información del aeropuerto publicada en AIP y notificar las discrepancias detectadas.
- Recopilar la información generada en el aeropuerto para su envío al AIS.
- Comunicar al AIS la información que debe ser publicada en AIP, suplementos, enmiendas, circulares de información y NOTAM, así como la actualización de la misma.
- Recopilar, verificar, tratar y publicar la información aeronáutica del aeropuerto en el AIP, suplementos, enmiendas y circulares.
- Confeccionar los Boletines de Información Previa al Vuelo (PIB) y proporcionar información a las compañías y pilotos que lo soliciten.
- Recopilar, verificar, tratar y publicar la información del aeropuerto que deba ser publicada mediante NOTAM.
- Operar el ATIS (Servicio de Información Terminal).

Se indicará la adscripción del personal de la oficina AIO y los acuerdos con los proveedores de servicios ATM.

3. Infraestructura, equipo o instalaciones utilizadas

- Oficina de Información Aeronáutica del aeropuerto: ubicación (plano) e instalaciones.
- Aplicaciones informáticas específicas del procedimiento.
- Equipamiento personal.

4. Escenarios y activación del procedimiento

Información que el gestor aeroportuario debe notificar, para su publicación por el Servicio de Información Aeronáutica, clasificada siguiendo los siguientes criterios:

- Información a notificar. General:
  - Cambios que afecten a las operaciones del aeropuerto.
  - Cambios o actualizaciones de la información de la sección AD del AIP y excepciones.
  - Disconformidades entre la información publicada en AD del AIP y su situación real.
- Información a notificar según medio de publicación:
  - Información a difundir por el sistema reglamentario AIRAC.
  - Información a difundir mediante NOTAM.
  - Información que no debe difundirse mediante NOTAM.

5. Relación de normativa aplicable y documentación de referencia tenida en cuenta para la elaboración del procedimiento

Deberá incluirse una relación de la normativa utilizada, tanto nacional como internacional para el desarrollo del procedimiento, así como otra documentación de referencia y/o regulación propia del aeropuerto (véase “4.0 Indicaciones generales para el desarrollo de los procedimientos”, apartado 5).

Al menos figurará la siguiente documentación:

Deberá incluirse una relación de la normativa utilizada, tanto nacional como internacional para el desarrollo del procedimiento, así como otra documentación de referencia y/o regulación propia del aeropuerto (véase “4.0 *Indicaciones generales para el desarrollo de los procedimientos*”, apartado 5).

Al menos figurará la siguiente documentación:

- OACI. Anexo 15. Servicio de Información Aeronáutica.
- OACI. Doc. 8126. Manual para los Servicios de Información Aeronáutica.
- AESA. R.D. 57/2002 Reglamento de Circulación Aérea.

6. Descripción de la secuencia de actuaciones

Descripción de las actuaciones, para:

- Recopilación de la información originada en el aeropuerto y posterior envío al AIS.
- Revisión semestral de la información publicada en el AIP.
- Revisión de los NOTAMs. Información previa al vuelo.

7. Relación de procedimientos operacionales de menor nivel aplicados en el aeropuerto que se derivan del procedimiento en cuestión

8. Cualquier otra información de interés en el procedimiento

- Formación en el manejo de la herramienta informática específica utilizada en el procedimiento.
- Servicio de Información Aeronáutica. Conceptos básicos relacionados con:
  - Servicio de Información Aeronáutica (AIS). Composición.
  - Documentación Integrada de Información Aeronáutica.
  - Sistema reglamentario de Publicación AIRAC. Procedimiento de publicación.
  - Normas específicas para la publicación de NOTAM. Procedimiento de publicación.
  - Procedimiento de publicación de AMDT y/o SUP.
  - Carácter de la información tratada por el AIS.

9. Control y gestión de la documentación final

En la aplicación de este procedimiento se generan los siguientes registros:

- Solicitud de generación de NOTAM.
- Registro de publicación de NOTAM.
- Parte de incidencias en la posición COM/AIS.
- Notificación de la necesidad de revisión.
- Revisión periódica del AIP.
- Notificación efectuada al AIS.

4.2 ACCESO AL ÁREA DE MOVIMIENTO DEL AEROPUERTO

PARTE I: Prevención de actos de interferencia ilícita y acceso de personal no autorizado.

PARTE II: Prevención de incursiones en pista.

Parte I. Prevención de interferencia ilícita y de personal no autorizado

1. Objeto del procedimiento

- Evitar los actos de interferencia ilícita en la aviación civil.
- Prevenir el acceso no autorizado en el aeropuerto de personas, vehículos, equipo, animales u otros objetos.

Se hará referencia al Programa de Seguridad del aeropuerto, aprobado por la AESA, indicando fecha de su aprobación y disponibilidad de copias del mismo.

2. Personal implicado y responsabilidades

- Comité de Seguridad en el aeropuerto:
  - Composición: Presidente, Secretario y Vocales.

Además, debe quedar claramente definido quién es el responsable de, al menos, las siguientes actividades:

- Interlocución entre todas las organizaciones y entidades presentes en el aeropuerto en materia de seguridad aeroportuaria.
- Preparar y actualizar el Programa de Seguridad del aeropuerto.
- Establecer las actuaciones del personal de seguridad perteneciente a empresas privadas contratadas por el aeropuerto.
- Adquirir, mantener y asegurar el correcto funcionamiento de todos los equipos técnicos de seguridad.
- Dirigir el Servicio de Seguridad del aeropuerto.
- Dirigir el mantenimiento de equipos de seguridad disponibles en el aeropuerto.
- Elaborar los procedimientos relacionados con la seguridad aeroportuaria.
- Realizar el control de la gestión de la seguridad aeroportuaria.
- Distribuir la Información del Plan Nacional de Seguridad.
- Elaborar y coordinar la formación y concienciación permanente en materia de seguridad aeroportuaria de colectivos implicados.
- Elaborar y coordinar las campañas formativas e informativas puntuales en materia de seguridad aeroportuaria.
- Realizar el control de calidad de la seguridad aeroportuaria.
- Analizar la seguridad de accesos y flujos en el aeropuerto.
- Realizar el seguimiento y actualización de señalización de seguridad.

- Definir y asegurar la impermeabilidad de la línea divisoria entre Zona Pública y Zona Restringida de Seguridad.
- Actualizar la documentación de seguridad: Normativa y Reglamentos.
- Emitir las acreditaciones de personas y vehículos para el acceso a las zonas restringidas de seguridad.
- Implantar y realizar el seguimiento de los sistemas de acreditaciones.
- Convocar el Comité Local de Seguridad, preparar presentaciones y elaborar y distribuir las actas.
- Gestionar las penalizaciones en materia de seguridad aeroportuaria.
- Controlar la actividad de las empresas privadas de seguridad contratadas por el gestor aeroportuario.

3. Infraestructura, equipo o instalaciones utilizadas

- Oficina Local de Seguridad: Ubicación en plano e instalaciones.
- Sistemas utilizados para la limitación entre Zonas Restringidas de Seguridad y Zonas Públicas del Aeropuerto:
  - Barreras de seguridad. Vallado perimetral.
  - Puntos de acceso a la Zona Restringida de Seguridad.

4. Escenarios y activación del procedimiento

- Procedimiento para la inspección de pasajeros.
- Procedimiento para la inspección de equipaje de mano.
- Procedimiento para la inspección de empleados.
- Procedimiento para la inspección de vehículos.
- Procedimiento de control de seguridad de animales vivos para vuelos comerciales.
- Procedimiento de inspección de los suministros que acceden a la Zona Restringida de Seguridad.
- Procedimiento de autorización para acceder con herramientas consideradas como artículos prohibidos a la zona restringida de seguridad.
- Procedimiento de solicitud y expedición de acreditaciones.
- Procedimiento de actuación ante el acceso indeseado de animales a través del vallado perimetral y sus puntos de acceso.

5. Relación de normativa aplicable y documentación de referencia tenida en cuenta para la elaboración del procedimiento

Deberá incluirse una relación de la normativa utilizada, tanto nacional como internacional para el desarrollo del procedimiento, así como otra documentación de referencia y/o regulación propia del aeropuerto (véase “4.0 Indicaciones generales para el desarrollo de los procedimientos”, apartado 5).

Al menos figurará la siguiente documentación:

- OACI. Anexo17 Protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita.
- Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil (14 de julio de 2010).
- OACI. Doc. 8973 Manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita.
- Reglamento 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil, y los Reglamentos que lo desarrollan.
- Reglamento 185/2010 de 4 de marzo, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea.
- Ley de Seguridad Nacional.

6. Descripción de la secuencia de actuaciones

- Control de acceso a zonas restringidas.
- Acceso de personal no autorizado.
- Acceso indeseado de animales a través del vallado o de los puntos de acceso.

7. Relación de procedimientos operacionales de menor nivel aplicados en el aeropuerto que se derivan del procedimiento en cuestión

8. Cualquier otra información de interés en el procedimiento

- Copia del Certificado de aprobación del Programa Local de Seguridad.

9. Control y gestión de la documentación final

Se incluirán todos los registros relacionados con la solicitud de acreditaciones tanto de personas como de vehículos y todos aquellos relacionados con el Comité de Seguridad, además de cualquier otro registro asociado al procedimiento.

Parte II. Prevención de incursiones en pista

1. Objeto del procedimiento

- Establecer los mecanismos necesarios para mejorar la seguridad de las operaciones en relación con el acceso al área de maniobras, describiendo:
  - implantación
  - seguimiento y
  - evaluación de medidas encaminadas fundamentalmente a la prevención de incursiones en pista.

2. Personal implicado y responsabilidades

- Comité Local de Seguridad en Pista o equivalente:
  - Composición: Indicar Presidente, Secretario y Vocales designados.
  - Responsabilidades del Comité:
    - Perfeccionar los métodos de recogida de datos sobre sucesos que afectan a la seguridad en pista.
    - Analizar la información relativa a accidentes/incidentes producidos en el área de maniobras, y en especial, en la pista, con el objetivo de identificar y valorar los riesgos y proponer medidas de prevención.
    - Elaborar y distribuir los Hot Spot Maps (planos de puntos calientes)
    - Confirmar que las instalaciones, prácticas y procedimientos relativos a las operaciones en pista cumplen con las normas y recomendaciones de OACI.
    - Verificar que las comunicaciones entre pilotos, controladores y conductores de vehículos son satisfactorias, proponiendo en su caso las mejoras que se consideren convenientes.
    - Evaluar la idoneidad de la señalización del área de maniobras, elaborando propuestas de mejora.
    - Realizar un análisis de riesgos local, específico para las incursiones en pista, de donde se derivarán mejoras en la forma de operar del aeropuerto.
    - Procurar que se mantenga la atención e interés en relación con la seguridad en pista, desarrollando y llevando a cabo campañas locales de prevención e información.

- Asegurarse que las directrices y recomendaciones de OACI y EAPRI para la prevención de las incursiones en pista se implementan en el aeropuerto.

3. Infraestructura, equipo o instalaciones utilizadas

- Relación y plano con la ubicación de las ayudas visuales para la prevención de incursiones en pista.
  - Puntos de espera en pista y en vía de vehículos: señalización, iluminación y letreros.
  - Luces de protección de pista.
  - Señales, luces y letreros de “Prohibida la entrada”.
- Plano de puntos calientes (Hot Spot Map).
- Herramientas de comunicación disponibles para el desarrollo del procedimiento.

4. Escenarios y activación del procedimiento

En este apartado los aspectos a tratar forman parte de recomendaciones/enfoque EAPPRI y OACI de prevención de incursiones en pista.

- Reuniones del Comité Local de Seguridad en Pista:
  - Ordinarias.
  - Extraordinarias.
  - Circunstanciales.
- Análisis de la información sobre los sucesos/incidentes/accidentes referentes a incursiones en pista.
- Control de vehículos en el Área de Maniobras del Aeropuerto.
- Emisión del Permiso de Conducción en el Lado Aire.
- Control preventivo y correctivo de las ayudas visuales en el Área de Maniobras.
- Control de obras o trabajos de mantenimiento en el área de movimiento e inspección de zonas afectadas.
- Realización de auditorías internas de cumplimiento de las Normas Técnicas del Real Decreto 862/2009.

5. Relación de normativa aplicable y documentación de referencia tenida en cuenta para la elaboración del procedimiento

Deberá incluirse una relación de la normativa utilizada, tanto nacional como internacional para el desarrollo del procedimiento, así como otra documentación de referencia y/o regulación propia del aeropuerto (véase “4.0 Indicaciones generales para el desarrollo de los procedimientos”, apartado 5).

Al menos figurará la siguiente documentación:

- Doc. 9870 OACI. Manual on the Prevention of Runway Incursions.

- EAPPRI: European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions.

6. Descripción de la secuencia de actuaciones

Se debe incluir las actuaciones relacionadas con el CLSP y las recomendaciones/enfoque EAPPRI y OACI de prevención de incursiones en pista.

- Identificación de los peligros potenciales para la seguridad operacional en pista. Fuentes de información utilizadas.
  - Áreas locales con problemas.
  - Dificultades del personal involucrado en la seguridad operacional.
- Comunicación identificación e investigación de accidentes o incidentes ocurridos en el Área de Maniobras.
- Estudio del problema, causas y asignación de severidad de los sucesos relevantes, especialmente los referentes a incursiones en pista.
- En el caso que el aeropuerto disponga de diferentes tipologías de acceso a pista y disposición de barras de parada, puntos de espera, de barras anti intrusión etc., análisis de idoneidad de señalización, balizamiento y ubicación de letreros, en dichos accesos de pista, en relación con lo contemplado por las Normas Técnicas y con lo evaluado por el Comité Local de Seguridad en Pista establecido en el aeropuerto.
- Medidas de mitigación/corrección de los riesgos detectados y seguimiento de la efectividad de estas medidas.
- Elaboración y difusión de los Hot Spot Maps.
- Estudio de posibles mejoras en el Sistema de Notificación de Accidentes e Incidentes.
- Estudio de posibles mejoras en los protocolos de comunicaciones.
- Formación en la mejora de la seguridad operacional y campañas de información/concienciación.
- Auditorías internas de cumplimiento del RD 862/2009, para confirmar que las instalaciones, prácticas y procedimientos relativos a las operaciones en pista, cumplen con las normas y recomendaciones de OACI.
- Control, mediante auditorías internas, para la evaluación del estado de las actividades relacionadas con la seguridad operativa en pista.
- Control continuo de las actividades relacionadas con la seguridad operacional en pista.
- Control e inspección de zonas donde se están realizando obras o mantenimiento incluyendo su señalización.
- Notificación de sucesos obligatoria por parte de todos los implicados.
- Control de la implementación de las directrices y recomendaciones de OACI y EAPRI para la prevención de las incursiones en pista.

7. Relación de procedimientos operacionales de menor nivel aplicados en el aeropuerto que se derivan del procedimiento en cuestión

8. Cualquier otra información de interés en el procedimiento

- Formación y concienciación específica para la prevención de las incursiones en pista:
  - Capacitación y requisitos de formación exigidos a los conductores de vehículos para circular por el área de Maniobras.
- Plano de accesos a pista y vial perimetral.

9. Control y gestión de la documentación final

Deberán incluirse todos aquellos registros asociados al Comité Local de Seguridad en Pista.

4.3 PLAN DE EMERGENCIA DEL AEROPUERTO

El Plan de Autoprotección del aeropuerto está contenido en un documento separado del Manual del Aeropuerto y sigue un proceso de tramitación independiente.

Con el fin de evitar la duplicidad de la información contenida en el manual y el plan, en este procedimiento, en general se deberá incluir información básica junto con las referencias al Plan de Autoprotección donde se desarrolla la información requerida.

En el Anexo I se incluye el modelo de plantilla para la presentación de la información requerida en este procedimiento.

Por otro lado, tendrán que ser trasladadas al Manual las modificaciones al plan realizadas por el aeropuerto y las requeridas por la Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior o AESA, que afecten al contenido del procedimiento 4.3 del Manual.

1. Objeto del procedimiento

Los objetivos principales del procedimiento son:

- Establecer un Plan de Autoprotección que guarde relación con las actividades desarrolladas en el aeropuerto y que cuente con el acuerdo o conformidad de todos los colectivos externos participantes, a la parte que les corresponde.
- Establecer un marco orgánico y funcional para prevenir y controlar los riesgos sobre las personas y los bienes.
- Dar una respuesta adecuada a las posibles situaciones de emergencia, que pueden ocurrir tanto en el interior del recinto aeroportuario como en las inmediaciones.

Se indicará la versión/revisión del Plan de Autoprotección en la que se basa el contenido del procedimiento y su fecha de aprobación.

Se indicará la fecha de entrada en vigor del Plan de Autoprotección.

Cuando proceda, se indicará si el Plan de Autoprotección ha sido homologado por alguna/s Autoridad/es o Entidad/es, la fecha de dicha homologación y si existen condicionantes a la misma.

Se incluirá la fecha de implantación del plan, de acuerdo a lo establecido en el RD 393/2007.

2. Personal implicado y responsabilidades

En relación a la actuación en emergencias, deben quedar claramente definidas las responsabilidades del siguiente personal:

- Director del Plan de Autoprotección
- Director del Plan de Actuación ante Emergencias para cada escenario considerado
- Responsable de las actuaciones específicas ante emergencias en edificios
- Responsable de las actuaciones específicas ante emergencias sanitarias
- Responsable de las actuaciones específicas ante emergencias por actos ilícitos
- Responsable de las actuaciones específicas ante emergencias con mercancías peligrosas
- Responsable del Puesto de Mando Principal (RPMP) y resto de componentes del PMP (técnicos de operaciones, etc.)

- Responsable del Puesto de Mando Avanzado (RPMA) y resto de componentes del PMA (responsables/coordinadores de los servicios de salvamento y extinción de incendios, médicos y ambulancias, seguridad, etc.)
- Responsables y componentes de todos los colectivos que tengan participación en el Plan de Autoprotección.

Además, para los casos en los que existe una actuación de colectivos externos, debe incluirse, como personal implicado, a los coordinadores de medios internos y externos para los medios de extinción, medios sanitarios y medios de seguridad.

Se indicarán los responsables relacionados con la elaboración, aprobación, implantación y revisión del documento del Plan de Autoprotección, incluyendo los comités de autoprotección establecidos y la referencia (capítulo/apartado) a la información relativa a dichos comités incluida tanto en el Plan de Autoprotección como en la Parte 5 del manual.

Entre las responsabilidades se incluirán, al menos, las relacionadas con la planificación de simulacros, la evaluación de los resultados, la aplicación de medidas de subsanación y el control de las mismas.

Se incluirá referencia (capítulo/apartado) a la localización de toda la información anterior en el Plan de Autoprotección.

Se deberán indicar los datos de contacto de los implicados en el procedimiento.

3. Infraestructura, equipo o instalaciones utilizadas

Se incluirán los medios disponibles en el aeropuerto para la actuación en emergencias (excluyendo los medios de autoprotección de los edificios).

Se añadirán las referencias (capítulo/apartado) a la localización de la información en el Plan de Autoprotección.

En los puntos relativos al “Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios” se hará referencia al procedimiento 4.4 del Manual.

Se incluirá una relación de las herramientas o programas informáticos que se empleen en el aeropuerto en relación con este procedimiento, indicando brevemente la función del programa y sus principales usuarios.

4. Escenarios y activación del procedimiento

Se definirán las distintas zonas de actuación dentro del ámbito de aplicación del Plan de Autoprotección. Dentro de las zonas de actuación se distinguirá:

- Zona A (interior del recinto aeroportuario)
- Zona E (exterior del recinto aeroportuario dentro del círculo de radio 8 km centrado en el aeropuerto):
  - Zona E – tierra
  - Zona E – mar (si aplica)

Se incluirá un listado de las distintas situaciones de riesgo que pudieran dar lugar a una emergencia, se relacionarán con las correspondientes situaciones de emergencia y se desarrollarán los procedimientos de activación asociados.

En todos los casos la descripción de la secuencia de actuaciones de activación debe indicar quiénes son los responsables, los medios de comunicación empleados y los registros que se generan (acordes con el listado del apartado 9).

Las emergencias contemplarán, al menos, los siguientes escenarios:

Riesgos aeronáuticos:

- Accidente de aeronave en el aeropuerto
- Accidente de aeronave fuera del aeropuerto (zona A, zona E-tierra, zona E-mar)
- Incidente de aeronave en vuelo (fases de alerta local y alarma general)
- Incidente de aeronave en el área de movimiento

Riesgos en edificios:

- Incendio
- Explosión
- Derrumbamiento

Riesgos comunes a aeronaves y edificios:

- Sanitarios
- Mercancías peligrosas
- Amenaza de bomba
- Apoderamiento ilícito
- Catástrofes naturales (inundación, terremoto, fuertes nevadas…)

Se considerará que los aeropuertos que contengan en su territorio extensiones de agua en forma de lagos, ríos o zonas pantanosas deberán contar con planes detallados de emergencia para hacer frente a accidentes de aeronaves en dichas áreas.

Se hará referencia (capítulo/apartado) a los capítulos del Plan de Autoprotección que incluyen los escenarios y la activación de los procedimientos.

5. Relación de normativa aplicable y documentación de referencia tenida en cuenta para la elaboración del procedimiento

Se deberá incluir una relación de la normativa de aplicación de ámbito sectorial, nacional, autonómico y local considerada en la elaboración del procedimiento.

Se incluirá una relación de la documentación de referencia tenida en cuenta en el desarrollo del procedimiento, incluyendo el Plan de Autoprotección (versión/revisión, fecha de aprobación).

6. Descripción de la secuencia de actuaciones

Se incluirán procedimientos de actuación que contemplen la actuación conjunta de todos los colectivos implicados en la emergencia (internos y externos al aeropuerto), para cada tipo de situación de riesgo considerada (según la lista del apartado 4) y para cada una de las fases de la emergencia (alerta local, alarma general y emergencia), de forma que se pueda seguir la secuencia de actuaciones.

Además, se hará referencia (capítulo/apartado) a los capítulos del Plan de Autoprotección que incluyen los procedimientos anteriores y, si procede, a las fichas de actuación por colectivos incluidas en el plan.

La descripción de la secuencia de actuaciones debe indicar quiénes son los responsables, los medios de comunicación empleados y los registros que se generan (acordes con el listado del apartado 9).

Para los casos en los que existe una actuación de colectivos externos, se incluirán los procedimientos de coordinación entre los medios del aeropuerto y los medios externos.

Además, se deberán reseñar los puntos cuya activación está prevista en la atención a la emergencia (puntos de reunión, guiado, concentración etc.), indicando referencia a los planos donde se localizan en el Plan de Autoprotección.

7. Relación de procedimientos operacionales de menor nivel aplicados en el aeropuerto que se derivan del procedimiento en cuestión

Se indicarán todos los procedimientos de menor nivel que se consideren que están relacionados con el procedimiento.

En particular, se incluirán:

- Análisis de riesgos naturales en el aeropuerto.
- Procedimiento para la planificación, realización y evaluación de simulacros en el aeropuerto.

8. Cualquier otra información de interés en el procedimiento

Entre la información de interés requerida se incluirá, al menos:

- Difusión e información del Plan de Autoprotección a todo el personal, implicado o no en la actuación en emergencias
  - Se hará referencia al documento donde se recoge el **programa para la difusión e información del plan a todo el personal**, que indique los colectivos afectados, el contenido del programa, los medios establecidos para la difusión e información y el calendario del año en curso.
- Formación de los colectivos implicados en el procedimiento 4.3
  - Se hará referencia al documento donde se recoge el **programa de formación del personal implicado en el Plan de Autoprotección (formación teórica y práctica-simulacros)**, que indique los colectivos afectados, los contenidos del programa, los medios establecidos para la formación y el calendario del año en curso.

  El programa de formación del personal de aeropuertos debe cumplir los requisitos establecidos en la instrucción técnica de AESA "**INSA-11-INS-12 – Formación del personal de aeropuertos"**.
- Copia del documento de homologación del Plan de Autoprotección por la/s Autoridad/es o Entidad/es correspondiente/s, si existe.
- Copia del certificado de implantación del Plan de Autoprotección en el aeropuerto, conforme a lo especificado en el RD393/2007.

- Acuerdos de colaboración establecidos con las entidades externas al aeropuerto que intervienen en las emergencias o copia del acta de aprobación del plan de autoprotección por los anteriores colectivos en el marco del comité de autoprotección.

9. Control y gestión de la documentación final

Se incluirá un listado de los registros que se derivan de la aplicación del procedimiento.

Entre los registros se incluirán al menos, los relacionados con:

- Documentación asociada al Comité de Autoprotección (convocatorias, actas de reunión…)
- Activación del Plan de Autoprotección
- Actuación en emergencias (ronda de llamadas, actuación medios, movilización medios externos…)
- Desactivación del Plan de Autoprotección
- Difusión e información del Plan de Autoprotección a todo el personal
- Formación teórica del personal implicado en el Plan de Autoprotección (registros de formación teórica del personal, partes de asistencia, exámenes…)
- Formación práctica del personal implicado en el Plan de Autoprotección (registros de participación del personal en simulacros, realización de simulacros parciales, realización de simulacros generales, evaluación de los simulacros…)
- Revisión del Plan de Autoprotección después de simulacros
- Revisión del Plan de Autoprotección después de emergencias reales

Para cada registro, se deberá indicar: responsable de cumplimentación, responsable de archivo y gestión, ubicación, formato de archivo y referencia al formato o modelo correspondiente.

Deberán adjuntarse los formatos o modelos normalizados de los registros.

El tiempo de archivo de todos los registros relacionados con el Plan de Autoprotección será de 5 años.

4.4 SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

Debido a la complejidad del procedimiento, este se dividirá en dos partes:

Parte I - Procedimiento de intervención

Parte II - Procedimiento de variación del nivel de protección SEI

A su vez, las partes anteriores se estructurarán como se indica a continuación:

Parte I - Procedimiento de intervención

- Actuación del SSEI en situaciones de riesgo contempladas en el Plan de Autoprotección
- Actuación del SSEI en situaciones de riesgo no contempladas en el Plan de Autoprotección
- Actuación del SSEI en otros procedimientos

Parte II - Procedimiento de variación del nivel de protección SEI

- Establecimiento anual de la categoría OACI-SEI del aeropuerto
- Disminución del nivel de protección SEI por no disponibilidad de medios humanos y/o materiales
- Elevación del nivel de protección SEI por la operación de aeronaves de categoría superior al nivel de protección suministrado en los periodos de baja actividad publicados, si aplica

Parte de la información requerida en el procedimiento 4.4 estará contenida en el Plan de Autoprotección del aeropuerto que es un documento separado del Manual del Aeropuerto y sigue un proceso de tramitación independiente.

Con el fin de evitar la duplicidad de la información contenida en el Manual y el Plan en diversos puntos del procedimiento 4.4, en general se deberá incluir solamente información básica junto con las referencias al Plan de Autoprotección donde se desarrolla la información requerida.

En el Anexo II se incluye el modelo de plantilla para la presentación de la información requerida en este procedimiento.

Por otro lado, tendrán que ser trasladadas al Manual las modificaciones al Plan realizadas por el aeropuerto y las requeridas por la Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior o AESA, que afecten al contenido del procedimiento 4.4 del Manual.

Parte I. Procedimiento de intervención

1. Objeto del procedimiento

El objetivo principal del procedimiento es:

- Establecer las pautas básicas de actuación del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI) tanto en lo referente a medios humanos como materiales.

Se indicará en este apartado la categoría OACI-SEI del aeropuerto para el periodo anual en curso y el nivel de protección proporcionado en consecuencia.

Además, se indicará, si procede, cualquier revisión o ajuste periódico, que se produzca en el nivel de protección suministrado.

2. Personal implicado y responsabilidades

Se indicarán:

- La dependencia orgánica del servicio
- El personal mínimo que atiende el SSEI en cada una de las estaciones del aeropuerto, en horario operativo, por turno de trabajo (categoría profesional y número mínimo de efectivos presentes).
- El personal total que compone la plantilla SSEI en cada una de las estaciones del aeropuerto (categoría profesional y número total de efectivos).

Se indicará, si procede, la existencia de personal SEI asignado a los centros de observación y alarma (COAs) de las estaciones SEI, indicando la categoría profesional y el número de efectivos asignados.

Deberán quedar definidas las responsabilidades del personal directamente implicado en el procedimiento de intervención del SSEI en su actuación en:

- Situaciones de riesgo contempladas en el Plan de Autoprotección

  Para el personal implicado, se indicará: denominación del colectivo o responsable, cargo o colectivo asignado al anterior y responsabilidades. Se deberán incluir al menos:

  - Director del Plan de Autoprotección
  - Director del plan de actuación ante emergencias (zona A, zona E – tierra, zona E – mar, si aplica)
  - Responsable de las actuaciones específicas ante emergencias en edificios
  - Responsable de las actuaciones específicas ante emergencias sanitarias
  - Responsable de las actuaciones específicas ante emergencias por actos ilícitos
  - Responsable de las actuaciones específicas ante emergencias con mercancías peligrosas
  - Otros responsables / colectivos directamente relacionados con el SSEI en el Plan de Autoprotección: PMP (responsable PMP / otros componentes), PMA (responsable PMA / otros componentes)
  - Servicios de intervención del aeropuerto - SSEI del aeropuerto (jefe de dotación / bomberos)
  - Servicios de intervención externos (Comunidad Autónoma / Ayuntamiento)

- Situaciones de riesgo no contempladas en el Plan de Autoprotección (ver apartados 4 y 6)

  Para cada uno de los procedimientos de actuación considerados, se deberá indicar: denominación del procedimiento, responsable de la activación, responsables del SSEI (especificando jefe de dotación, bomberos, bomberos en COAs si aplica).

- Otros procedimientos del SSEI (ver apartados 4 y 6)

Para cada uno de los procedimientos de actuación considerados, se deberá indicar: denominación del colectivo o responsable, cargo o colectivo asignado al anterior y responsabilidades.

Asimismo se deberá especificar quién es el responsable de la activación cada procedimiento y el responsable del control de las actividades realizadas por personal externo.

Se entenderá como personal directamente implicado, el personal del SSEI y los responsables con los que interactúa directamente en los distintos procedimientos.

3. Infraestructura, equipo o instalaciones utilizadas

Deberá incluirse información relativa a:

- Estaciones del SSEI en el aeropuerto
  - Número de estaciones, ubicación y áreas de influencia.
  - Plano de localización de las estaciones y de zonas de influencia.
  - Para cada una de las áreas de influencia: puntos críticos del área de maniobras (pistas, calles de rodaje) y puntos críticos en la/s plataforma/s (indicando stands).
  - Puntos intermedios de cobertura, en caso de que se hayan definido para cumplir con los tiempos de respuesta requeridos.
  - Centros de Observación y Alarma (COAs) en las estaciones del SSEI, si aplica.
- Vehículos en cada una de las estaciones del SSEI
  - Vehículos de intervención y mando: indicativo, estado operativo normal (en línea, en reserva), dotación establecida para su manejo (bombero conductor (BC) / bombero (B))
  - Vehículos en los puntos de cobertura intermedia
  - Otros vehículos disponibles en el SSEI (recogida vertidos, retirada de nieve…)
  - Vehículos/medios especiales para salvamento en el mar/lagos/terreno difícil acceso (en caso de que el aeropuerto no disponga de estos medios, se hará referencia al documento donde se detallan, según los acuerdos establecidos)
- Agentes extintores disponibles en el aeropuerto
  - Características de los agentes extintores principal y complementario: tipo, eficacia, fecha de caducidad, etc. Para el agente principal además, porcentaje (%) para su mezcla con agua.
  - Capacidad de agentes extintores en vehículos de extinción. Para cada uno de los parques y para cada uno de los vehículos: capacidad de los depósitos de agua, espumógeno y agente complementario y régimen de descarga del agente principal y complementario.
  - Reservas de concentrado de espuma y agentes complementarios disponibles en el aeropuerto.
  - Localización de los almacenes de reserva de agentes extintores

- Equipo de salvamento a bordo de los vehículos del SSEI, según el listado de material del documento de OACI 9137-Parte 1.

  Para cada una de las estaciones SEI, se debe indicar:

  - Equipo a bordo de los vehículos de extinción: mínimo requerido según la categoría OACI-SEI y disponibilidad a bordo del total de los vehículos.
  - Equipo a bordo del vehículo de mando.
  - Otros equipos (descontaminación NRBQ, etc.).

- Suministros de agua suplementarios para reaprovisionamiento rápido de los vehículos del SSEI en el lugar de la emergencia

  - Características y ubicación de los suministros de agua suplementarios existentes.

  En caso de que no se disponga de estos medios suplementarios, se indicará el tiempo de reaprovisionamiento en el que el vehículo de mayor capacidad de agua es capaz de volver a estación desde los puntos críticos más alejados de la estación, llenar completamente el depósito de agua y regresar al punto de la emergencia.

- Instalaciones de abastecimiento de agua, depósitos y red de hidrantes

  - Localización y capacidad de los depósitos de descarga de agua, indicando velocidad de descarga.

- Equipamiento personal

  - Indumentaria de trabajo y equipos de protección.

- Sistemas de comunicación para el SSEI:

  Para cada una de las estaciones se debe indicar:

  - Medios de comunicación en las estación (alarma, teléfono, megafonía, dispositivos de radio-frecuencia…) especificando medios en el COA
  - Medios de comunicación en los vehículos (radio-frecuencia…)
  - Medios de comunicación del personal (walky, teléfono móvil…)

- Caminos de acceso de emergencia

  Se deben indicar las características y ubicación de los caminos establecidos de acceso de emergencia desde cada una de las estaciones del SEI a los puntos críticos de su área de influencia (según lo indicado en el punto "*Estaciones del SSEI en el aeropuerto*") incluyendo un plano donde se representen.

  Se debe incluir justificación de que los caminos anteriores cumplen lo requerido en las normas técnicas de la Orden FOM2086/2011 (9.2.30 a 9.2.32).

  Asimismo, para cada uno de los extremos de pista se debe estudiar la zona correspondiente a los 1000 m anteriores al umbral, analizando la existencia de caminos adecuados de acceso de emergencia, acceso a través de vallados exteriores y la posible presencia de zonas inaccesibles, en las que será necesaria la actuación de medios especiales.

- Tiempos de respuesta del SSEI

Se deben incluir los tiempos de respuesta de los vehículos del SSEI desde las diferentes estaciones a los puntos críticos de sus áreas de influencia, en el sentido definido en las normas técnicas de la Orden FOM/2086/2011 (9.2.23, 9.2.25, 9.2.27 y 9.2.28).

La información anterior comprenderá una relación de tiempos de respuesta actuales, de cada una de las estaciones a todos los puntos críticos de su área de influencia indicado en el punto "*Estaciones del SSEI en el aeropuerto*", indicando: estación SSEI de origen, número y configuración de vehículos (en caso de que procedan de diferentes estaciones), punto crítico ensayado, tiempos de respuesta de todos los vehículos requeridos de acuerdo al nivel de protección proporcionado, fecha del ensayo.

En caso de que se hayan definido puntos de cobertura intermedios, se incluirán los tiempos desde estos puntos en las configuraciones consideradas según las áreas de influencia establecidas.

- Herramientas informáticas

  Se incluirá una relación de las herramientas o programas informáticos empleados en al aeropuerto relacionados con la actuación del SSEI en todos los escenarios considerados en este procedimiento, indicando brevemente la función del programa y sus principales usuarios.

4. Escenarios y activación del procedimiento

Se incluirá un listado de las distintas situaciones en las que participa el SSEI y se indicarán los procedimientos de activación asociados.

La información se estructurará como se indica a continuación:

- Activación del SSEI en situaciones de riesgo contempladas en el Plan de Autoprotección

  Se deben considerar al menos los siguientes escenarios:

  - Incidente de aeronave en vuelo (alerta local y alarma general).
  - Incidente de aeronave en tierra.
  - Accidente de aeronave en zona A.
  - Accidente de aeronave en zona E (tierra y mar, si aplica).
  - Emergencia sanitaria en aeronave y edificio.
  - Emergencia con mercancías peligrosas en aeronave y edificio.
  - Emergencia por apoderamiento ilícito en aeronave y edificio.
  - Emergencia por sabotaje, incluida amenaza de bomba, en aeronave y edificio.
  - Incidente por derrame de combustible.
  - Incendio / derrumbamiento en edificio.
  - Catástrofes naturales (vientos, inundaciones, etc.)

  Para cada uno de los escenarios anteriores, se debe incluir una breve descripción del procedimiento de activación del SSEI (responsable de activación, medio de comunicación empleado y registros generados, acordes con el listado del apartado 9) y la referencia

(capítulo/apartado) al Plan de Autoprotección y los procedimientos locales (si existen) donde se desarrolla la secuencia de actuaciones de la activación.

- Activación del SSEI en situaciones de riesgo no contempladas en el Plan de Autoprotección

  Se deben considerar los escenarios en las que participa el SSEI del aeropuerto. Por ejemplo:

  - Repostaje de combustible con pasajeros embarcando/desembarcando.
  - Descarga de combustible.
  - Recogida de derrames/vertidos de hidrocarburos.
  - Deshielo de aeronaves.
  - Actuaciones invernales.
  - Traslado de aeronaves inutilizadas.
  - Operación en condiciones de baja visibilidad.
  - Otros procedimientos.

  Para cada uno de los escenarios anteriores, se debe incluir una breve descripción del procedimiento de activación del SSEI (responsable de activación, medio de comunicación empleado y registros generados, acordes con el listado del apartado 9) y la referencia (capítulo/apartado) a los procedimientos locales donde se desarrolla la secuencia de actuaciones de la activación.

- Activación del SSEI en otros procedimientos

  Se deben considerar al menos los siguientes procedimientos que afectan a la gestión interna del SSEI:

  - Control y gestión de agentes extintores y agua en vehículos.
  - Control y gestión de las reservas de agentes extintores y agua en el aeropuerto.
  - Gestión de equipo de salvamento y medios del SSEI.
  - Mantenimiento preventivo de los vehículos del SSEI, tanto por personal interno como por empresa externa.
  - Mantenimiento correctivo de los vehículos del SSEI.
  - Gestión de personal SSEI: establecimiento y relevo de turnos, cobertura de ausencias.

  Para cada uno de los escenarios anteriores, se debe incluir una breve descripción del procedimiento de activación del SSEI (responsable de activación, medio de comunicación empleado y registros generados, acordes con el listado del apartado 9) y la referencia (capítulo/apartado) a los procedimientos locales donde se desarrolla la secuencia de actuaciones de la activación.

5. Relación de normativa aplicable y documentación de referencia tenida en cuenta para la elaboración del procedimiento

Se incluirá una relación de la normativa aplicable para la elaboración del procedimiento.

Se incluirá una relación de la documentación de referencia tenida en cuenta en el desarrollo del procedimiento, incluyendo el Plan de Autoprotección (versión/revisión, fecha de aprobación).

6. Descripción de la secuencia de actuaciones

Se incluirá un listado de las distintas situaciones en las que participa el SSEI y se indicarán los procedimientos de actuación asociados.

La información se estructurará como se indica a continuación:

- Activación del SSEI en situaciones de riesgo contempladas en el Plan de Autoprotección

  Para el listado de procedimientos incluido en el apartado 4 se debe incluir una breve descripción del procedimiento de actuación del SSEI y la referencia (capítulo/apartado) al Plan de Autoprotección y los procedimientos locales (si existen) donde se desarrolla la secuencia de actuaciones.

- Activación del SSEI en situaciones de riesgo no contempladas en el Plan de Autoprotección

  Para el listado de procedimientos incluido en el apartado 4 se debe incluir una breve descripción del procedimiento de actuación del SSEI y la referencia (capítulo/apartado) a los procedimientos locales donde se desarrolla la secuencia de actuaciones.

- Activación del SSEI en otros procedimientos

  Para el listado de procedimientos incluido en el apartado 4 se debe incluir una breve descripción del procedimiento de actuación del SSEI y la referencia (capítulo/apartado) a los procedimientos locales donde se desarrolla la secuencia de actuaciones.

En todos los casos la descripción de la secuencia de actuaciones debe indicar quiénes son los responsables, los medios de comunicación empleados y los registros que se generan (acordes con el listado del apartado 9).

7. Relación de procedimientos operacionales de menor nivel aplicados en el aeropuerto que se derivan del procedimiento en cuestión

Se indicarán todos los procedimientos de menor nivel en los que participe el SSEI y que se consideren que están relacionados con el procedimiento.

En particular, se incluirá:

- Programa de mantenimiento preventivo de los vehículos del SSEI elaborado por el aeropuerto
- Contrato con empresa externa para el mantenimiento de los vehículos de acuerdo al programa anterior.
- Procedimiento para la medida de tiempos de respuesta del SSEI.

8. Cualquier otra información de interés en el procedimiento

Entre la información de interés requerida se incluirá, al menos:

- Metodología de cálculo del nivel de reposición de las existencias de agentes extintores en el aeropuerto

- Se especificará el nivel mínimo de existencias de agentes extintores establecido en el aeropuerto y el nivel establecido para la reposición con el fin de garantizar el nivel mínimo.

- Acuerdos y formas de colaboración establecidos con las entidades externas al aeropuerto que afecten al SSEI

  - Se hará referencia (capítulo/apartado) a los documentos donde se recogen dichos acuerdos.

- Formación del SSEI

  - Se hará referencia al documento donde se recoge el **programa de formación del SSEI (formación teórica y práctica-simulacros)**, que indique los contenidos del programa, el personal involucrado (jefes de dotación/bomberos), los medios establecidos para la formación y el calendario del año en curso.

  El programa de formación del SSEI debe cumplir los requisitos establecidos en la instrucción técnica de AESA "**INSA-11-INS-04 – Formación del personal de salvamento y extinción de incendios"**.

9. Control y gestión de la documentación final

Se incluirá un listado de los registros que se derivan de la aplicación del procedimiento.

Entre los registros se incluirán, al menos, los relacionados con:

- Activación del SSEI en situaciones riesgo contempladas en el Plan de Autoprotección
- Activación del SSEI en situaciones de riesgo no contempladas en el Plan de Autoprotección
- Activación del SSEI en sus procedimientos internos
- Incidencias en medios materiales y humanos del SSEI
- Control de los agentes extintores y agua en los vehículos del SSEI (listas de chequeo, partes de revisión)
- Control del equipo de salvamento a bordo de los vehículos del SSEI (listas de chequeo, partes de revisión)
- Control de las reservas de agentes extintores en el aeropuerto (listas de chequeo, partes de revisión)
- Mantenimiento preventivo de los vehículos del SSEI por parte del personal SEI (listas de chequeo, partes de revisión)
- Mantenimiento preventivo de los vehículos del SSEI por parte de empresa externa (partes de revisión, registros de control de las actividades por parte del personal del aeropuerto)
- Mantenimiento correctivo de los vehículos del SSEI (partes de actuación, registros de control de las actividades por parte del personal del aeropuerto)
- Gestión del personal SSEI (relevo de turnos, cobertura de ausencias)
- Medida de tiempo de respuesta a los puntos críticos
- Formación teórica del SSEI (registros de formación teórica del personal, partes de asistencia, exámenes…)

- Formación práctica del SSEI (registros de participación del personal en simulacros y prácticas, realización de simulacros parciales, realización de simulacros generales, evaluación de los simulacros…)

Para cada registro, se deberá indicar responsable de cumplimentación, responsable de archivo y gestión, ubicación, formato de archivo y referencia al formato o modelo correspondiente.

Deberán adjuntarse los formatos o modelos normalizados de los registros.

El tiempo de archivo de todos los registros relacionados con el SSEI será de 5 años.

Parte II. Variación del nivel de protección SEI

1. Objeto del procedimiento

- Fijar los criterios para el establecimiento anual de la categoría OACI-SEI del aeropuerto y el nivel de protección SEI a proporcionar en consecuencia.
- Establecer las condiciones en las que es necesario disminuir el nivel de protección proporcionado y publicado en el AIP, debido a una variación en la disponibilidad de medios materiales o humanos del SSEI.
- Establecer las condiciones en las que es necesario elevar el nivel de protección proporcionado y publicado en el AIP, por la operación de aeronaves de categoría superior al nivel de protección suministrado en los periodos de baja actividad (en caso de que se apliquen)

Se indicará en este apartado la categoría OACI-SEI del aeropuerto para el periodo anual en curso y el nivel de protección proporcionado en consecuencia.

Además, se indicará, si procede, cualquier revisión o ajuste periódico que se produzca en el nivel de protección suministrado.

Se incluirá una referencia al método utilizado para su cálculo (incluido en el apartado II-8).

2. Personal implicado y responsabilidades

Deberán definirse las responsabilidades del personal directamente implicado en los siguientes procedimientos:

- <u>Establecimiento anual de la categoría OACI-SEI del aeropuerto</u>

  Para el personal implicado, se indicará denominación del colectivo o responsable, cargo o colectivo asignado al anterior y responsabilidades.

  Asimismo se deberá especificar quién es el responsable de la activación del procedimiento y el responsable del control de las actividades realizadas por personal externo, si procede.

  En caso de que la totalidad de las responsabilidades relacionadas con el procedimiento se desarrollen en un procedimiento local del aeropuerto, se incluirá una referencia (capítulo/apartado) al documento correspondiente.

  Entre las responsabilidades se considerarán al menos:

  - Recopilación de datos de movimientos y tipos de aeronaves en el periodo anual previo considerado (tanto en un estudio preliminar con posterioridad al periodo de máxima actividad y previo al nuevo periodo anual, como en el estudio final con datos completos del año anterior).
  - Cálculo de la categoría OACI-SEI en base a los movimientos anteriores.
  - Establecimiento del nivel de protección a suministrar en el periodo anual siguiente, indicando la existencia de periodos de baja actividad con un nivel de protección inferior, si procede.
  - Actuaciones para la provisión de medios materiales y/o humanos con anterioridad a la entrada en vigor del nuevo nivel de protección a suministrar, en caso de que aumente respecto al del año anterior.

- Publicación en AIP de la nueva categoría y nivel de protección, en caso de que haya cambiado respecto al periodo anterior.

- <u>Disminución del nivel de protección SEI por no disponibilidad de medios humanos y/o materiales</u>

  Para el personal implicado, se indicará: denominación del colectivo o responsable, cargo o colectivo asignado al anterior y responsabilidades.

  Asimismo se deberá especificar quién es el responsable de la activación del procedimiento y el responsable del control de las actividades realizadas por personal externo, si procede.

  En caso de que la totalidad de las responsabilidades relacionadas con el procedimiento se desarrollen en un procedimiento local del aeropuerto, se incluirá una referencia (capítulo/apartado) al documento correspondiente.

  Entre las responsabilidades se considerarán al menos:

  - Detección de la no disponibilidad de medios humanos y/o materiales del SSEI que afecten al nivel de protección proporcionado y publicado en el AIP.
  - Redistribución de medios humanos y/o materiales entre distintas estaciones del SSEI en el aeropuerto y puntos de cobertura intermedia, con el fin de no variar el nivel de protección o disminuirlo lo menos posible, si procede.
  - Notificación de las incidencias al responsable de su subsanación.
  - Establecimiento del nuevo nivel de protección a proporcionar.
  - Actuaciones para la subsanación de las deficiencias con el fin de restaurar el nivel de protección a suministrar.
  - Notificación a ATC y AIS (oficina AIS/ARO) del nuevo nivel de protección disponible en el aeropuerto, para su difusión.
  - Difusión del nuevo nivel de protección disponible por medio de ATIS, si procede.
  - Publicación de NOTAM, si procede.
  - Cancelación de NOTAM.

- <u>Elevación del nivel de protección SEI por operación de aeronaves de categoría superior en los periodos de baja actividad publicados (si aplica)</u>

  Para el personal implicado, se indicará: denominación del colectivo o responsable, cargo o colectivo asignado al anterior y responsabilidades.

  Asimismo se deberá especificar quién es el responsable de la activación del procedimiento y el responsable del control de las actividades realizadas por personal externo, si procede.

  En caso de que la totalidad de las responsabilidades relacionadas con el procedimiento se desarrollen en un procedimiento local del aeropuerto, se incluirá una referencia (capítulo/apartado) al documento correspondiente.

  Entre las responsabilidades se considerarán al menos:

  - Detección de la operación prevista de aeronaves de categoría superior al nivel de protección publicado en un periodo de actividad reducida.

- Provisión de medios humanos y/o materiales del SSEI para el suministro del nuevo nivel de protección disponible.
- Notificación a ATC y AIS (oficina AIS/ARO) del nuevo nivel de protección disponible en el aeropuerto, para su difusión.
- Difusión del nuevo nivel de protección disponible por medio de ATIS, si procede.
- Publicación de NOTAM.
- Cancelación de NOTAM.

3. Infraestructura, equipo o instalaciones utilizadas

Deberán definirse los medios y equipos empleados en los siguientes procedimientos:

- Establecimiento anual de la categoría OACI-SEI del aeropuerto
- Variación del nivel de protección SEI por no disponibilidad de medios humanos y/o materiales
- Elevación del nivel de protección SEI por operación de aeronaves de categoría superior en los periodos de baja actividad publicados (si aplica)

En todos los casos, se indicarán:

- Medios de comunicación

  Se indicarán los medios de comunicación empleados en el procedimiento, indicando los números de teléfono, correos electrónicos o frecuencias y el personal que comunica.

- Herramientas informáticas

  Se incluirá una relación de las herramientas o programas informáticos empleados en al aeropuerto relacionados con la actuación del SSEI en todos los escenarios considerados en este procedimiento, indicando brevemente la función del programa y sus principales usuarios.

4. Escenarios y activación del procedimiento

Se describirá la secuencia de activación de los siguientes procedimientos:

- Establecimiento anual de la categoría OACI-SEI del aeropuerto

  Se considerarán los siguientes escenarios:

  - Estudio preliminar de la categoría OACI-SEI una vez superado el periodo de máxima actividad del año anterior y previo al nuevo periodo anual.
  - Estudio final una vez se disponga de los datos de movimientos completos del año anterior.

  Para cada uno de los escenarios anteriores, se debe incluir una descripción del procedimiento de activación (responsable de activación, medio de comunicación empleado y registros generados, acordes con el listado del apartado 9).

  En caso de que estas actuaciones se desarrollen en un procedimiento local del aeropuerto se incluirá la referencia (capítulo/apartado) correspondiente donde se desarrolla la secuencia de actuaciones de la activación.

Se considera activación el momento en el que se inicia la primera actuación relacionada con el procedimiento.

- Disminución del nivel de protección SEI por no disponibilidad de medios humanos y materiales

  Se considerarán los siguientes escenarios:

  - No disponibilidad de medios humanos del SSEI
  - No disponibilidad de medios materiales del SSEI

  Para cada uno de los escenarios anteriores, se debe incluir, una descripción del procedimiento de activación (responsable de activación, medio de comunicación empleado y registros generados, acordes con el listado del apartado 9).

  En caso de que estas actuaciones se desarrollen en un procedimiento local del aeropuerto se incluirá la referencia (capítulo/apartado) correspondiente donde se desarrolla la secuencia de actuaciones de la activación.

  Se considera activación el momento en el que se detecta la no disponibilidad de medios humanos y/o materiales y se determina que afecta al nivel de protección proporcionado.

  Por tanto, como parte del escenario de activación y puesto que la indisponibilidad de medios humanos y materiales puede darse simultáneamente, se incluirá una tabla conjunta en la que se establezcan, para cada nivel de protección (0 a 10) los **mínimos requeridos en cada una de las estaciones del SSEI**:

  - Agentes extintores: agua (l), solución de espuma (l) (indicando nivel A o B y % para mezcla con agua empleado) y polvo químico seco (kg).
  - Régimen de descarga de la solución de espuma (l/min)
  - Régimen de descarga del polvo químico seco (kg/s)
  - Mínimo número de vehículos en línea
  - Mínimo personal operativo por turno (especificando jefe de dotación/bombero)

  Se deberá tener en cuenta que:

  - La cantidad mínima de espumógeno requerida en los vehículos del SSEI de cada estación a incluir en la tabla debe ser la correspondiente a la suma de las cantidades requeridas en los requisitos 9.2.11 y 9.2.13 de la Orden FOM 2086/2011.
  - Para el suministro de un nuevo nivel de protección deben cumplirse simultáneamente todos los mínimos asociados al mismo. En caso contrario, se disminuirá hasta el mínimo nivel en el que se cumplan.

- Elevación del nivel de protección SEI por operación de aeronaves de categoría superior a la publicada en periodos de actividad reducida (si aplica)

  Se debe incluir, una descripción del procedimiento de activación (responsable de activación, medio de comunicación empleado y registros generados, acordes con el listado del apartado 9).

En caso de que estas actuaciones se desarrollen en un procedimiento local del aeropuerto, se incluirá la referencia (capítulo/apartado) correspondiente donde se desarrolla la secuencia de actuaciones de la activación.

Se considera activación el momento en el que se detecta la operación de aeronaves de categoría superior y se inicia la primera actuación del procedimiento.

5. Relación de normativa aplicable y documentación de referencia tenida en cuenta para la elaboración del procedimiento

Se incluirá una relación de la normativa aplicable para la elaboración del procedimiento.

Se incluirá una relación de la documentación de referencia tenida en cuenta en el desarrollo del procedimiento.

En particular se incluirá:

- Documentos justificativos de los cálculos realizados para la revisión anual de la categoría OACI-SEI.

6. Descripción de la secuencia de actuaciones

Para el listado de procedimientos incluido en el apartado 4 y siguiendo la misma estructura presentada en el mismo, se debe incluir la descripción de la secuencia de actuaciones de cada procedimiento:

- Establecimiento anual de la categoría OACI-SEI del aeropuerto
  - Estudio preliminar de la categoría OACI-SEI
  - Estudio final
- Disminución del nivel de protección SEI por no disponibilidad de medios humanos y materiales
  - No disponibilidad de medios humanos del SSEI
  - No disponibilidad de medios materiales del SSEI
- Elevación del nivel de protección SEI por operación de aeronaves de categoría superior a la publicada en periodos de actividad reducida (si aplica)

En todos los casos la descripción de la secuencia de actuaciones debe indicar quiénes son los responsables, los medios de comunicación empleados y los registros que se generan (acordes con el listado del apartado 9).

En caso de que las actuaciones se desarrollen en un procedimiento local del aeropuerto, entonces se incluirá una breve descripción de la secuencia de actuaciones y la referencia (capítulo/apartado) correspondiente del documento donde se desarrolla la información anterior.

7. Relación de procedimientos operacionales de menor nivel aplicados en el aeropuerto que se derivan del procedimiento en cuestión

Se considerarán todos aquellos procedimientos en los que participe el SSEI y que estén relacionados tanto con el establecimiento anual de la categoría OACI-SEI como con la variación (disminución o elevación) del nivel de protección SEI.

8. Cualquier otra información de interés en el procedimiento

Entre la información de interés requerida se incluirá, al menos:

- Metodología de cálculo de la categoría OACI-SEI del aeropuerto

  En la descripción de la metodología, se debe especificar:

  - El periodo anual establecido, tanto para el cálculo preliminar de la categoría como el cálculo final.
  - El tipo de movimientos contabilizados.
  - El número de movimientos establecido para la determinación del carácter de normalidad.
  - Las excepciones a la asignación de categoría en función de la longitud de las aeronaves, en caso de vuelos sin pasajeros.

- Justificación del cálculo de la revisión anual de la categoría OACI-SEI del aeropuerto en el año en curso

  En la justificación del cálculo de la categoría del año en curso se debe incluir:

  - Número de movimientos y tipos de aeronave por mes ocurridos en el periodo anual anterior.
  - En base a lo anterior, periodo de tres meses consecutivos de más actividad en el periodo anual anterior.
  - Número de movimientos por categoría OACI-SEI en el periodo de tres meses consecutivos de más actividad, especificando número de movimientos por cada tipo de aeronave en cada categoría.
  - De acuerdo a lo anterior, categoría OACI-SEI del aeropuerto y nivel de protección a proporcionar en consecuencia.

  En caso de que se establezcan **periodos de actividad reducida** en los que se proporcione un nivel de protección inferior al del periodo de actividad normal, se debe justificar además, para el periodo de menor actividad, el número de movimientos, los tipos de aeronaves y su categoría.

  En este caso se indicará:

  - Categoría OACI-SEI del aeropuerto: Categoría correspondiente
  - Nivel de protección a suministrar:
    - Periodo de actividad normal: periodo considerado/nivel de protección a proporcionar
    - Periodo de actividad reducida: periodo considerado/ nivel de protección a proporcionar

- Publicación en AIP

  Se debe indicar la publicación en el AIP AD2 ítem 6 del nivel de protección a suministrar en el aeropuerto (en periodo normal y periodo de actividad reducida, si aplica), indicando referencia al procedimiento a seguir.

- Formación del personal involucrado en el procedimiento

  - Se hará referencia al documento donde se recoge el **programa de formación del personal**, donde se incluya la formación relacionada con el procedimiento de establecimiento anual de categoría OACI-SEI y donde se indiquen los contenidos del programa, el personal involucrado, los medios establecidos para la formación y el calendario del año en curso.

  - Se hará referencia al documento donde se recoge el **programa de formación del personal**, donde se incluya la formación relacionada con el procedimiento de variación de nivel de protección SEI, y donde se indiquen los contenidos del programa, el personal involucrado, los medios establecidos para la formación y el calendario del año en curso.

  El programa de formación del personal de aeropuertos debe cumplir los requisitos establecidos en la instrucción técnica de AESA "**INSA-11-INS-12 – Formación del personal de aeropuertos"**.

  El programa de formación del SSEI debe cumplir los requisitos establecidos en la instrucción técnica de AESA "**INSA-11-INS-04 – Formación del personal de salvamento y extinción de incendios"**.

9. Control y gestión de la documentación final

Se incluirá un listado de los registros que se derivan de la aplicación del procedimiento.

Entre los registros se incluirán al menos, los relacionados con:

- Establecimiento anual de la categoría OACI-SEI del aeropuerto

  - Recopilación de datos de movimientos, por tipo de aeronave y categoría, en el periodo anual establecido.

  - Recopilación de datos de movimientos, por tipo de aeronave y categoría, en el periodo de tres meses consecutivos de más actividad.

  - Justificación de la categoría OACI-SEI del aeropuerto y nivel de protección a suministrar.

  - Publicación en AIP de la categoría y nivel de protección en caso de que varíen respecto al año anterior.

- Disminución del nivel de protección SEI por no disponibilidad de medios humanos y materiales

  - Detección y notificación de incidencias en los medios humanos y materiales del SSEI

  - Redistribución de medios humanos y/o materiales entre distintas estaciones del SSEI en el aeropuerto y puntos de cobertura intermedia, con el fin de no variar el nivel de protección o disminuirlo lo menos posible, si procede.

  - Notificación de las incidencias al responsable de su subsanación.

  - Establecimiento del nuevo nivel de protección a proporcionar.

- Actuaciones para la subsanación de las deficiencias con el fin de restaurar el nivel de protección a suministrar.
- Notificación a ATC y AIS (oficina AIS/ARO) del nuevo nivel de protección disponible en el aeropuerto, para su difusión.
- Difusión del nuevo nivel de protección disponible por medio de ATIS, si procede.
- Publicación de NOTAM, si procede.
- Cancelación de NOTAM.

• Elevación del nivel de protección SEI por operación de aeronaves de categoría superior a la publicada en periodos de actividad reducida (si aplica)

- Detección y notificación de la operación prevista de aeronaves de categoría superior al nivel de protección publicado en un periodo de actividad reducida.
- Provisión de medios humanos y/o materiales del SSEI para el suministro del nuevo nivel de protección disponible.
- Notificación a ATC y AIS (oficina AIS/ARO) del nuevo nivel de protección disponible en el aeropuerto, para su difusión.
- Difusión del nuevo nivel de protección disponible por medio de ATIS, si procede.
- Publicación de NOTAM.
- Cancelación de NOTAM.

Para cada registro, se deberá indicar: responsable de cumplimentación, responsable de archivo y gestión, ubicación, formato de archivo y referencia al formato o modelo correspondiente.

Deberán adjuntarse los formatos o modelos normalizados de los registros.

El tiempo de archivo de todos los registros relacionados con el SSEI será de 5 años.

4.5 INSPECCIÓN DEL ÁREA DE MOVIMIENTO DEL AEROPUERTO Y DE LAS SUPERFICIES LIMITADORAS DE OBSTÁCULOS POR EL GESTOR CERTIFICADO

PARTE I. Inspección de la superficie del área de movimiento y de las áreas próximas al aeropuerto de las superficies limitadoras de obstáculos.

PARTE II. Evaluación del coeficiente de rozamiento en pistas cubiertas de hielo y nieve.

Parte I. Inspección de la superficie del área de movimiento y de las áreas próximas al aeropuerto de las superficies limitadoras de obstáculos

1. Objeto del procedimiento

- Establecer e implantar un programa de inspecciones que permita asegurar la operatividad del aeropuerto, para lo cual se realizarán las siguientes tareas:
  - Inspeccionar el área de movimiento y las áreas próximas al aeropuerto de las superficies limitadoras de obstáculos para detectar cualquier anomalía que dificulte la operatividad del aeropuerto.
  - Informar al Centro de Control de Operaciones y a la TWR sobre el estado operativo de las instalaciones aeroportuarias, al objeto de que se tomen las medidas oportunas.

2. Personal implicado y responsabilidades

Debe quedar claramente definido quién es el responsable de, al menos, las siguientes actividades:

- Analizar la información de las incidencias notificadas referentes a inspecciones del área de movimiento y superficies limitadoras de obstáculos del aeropuerto para evaluar y controlar posibles riesgos a la seguridad de las aeronaves.
- Gestionar y organizar el programa de autoinspección aeroportuaria.
- Realización de las inspecciones del área de movimiento.
- Realización de las inspecciones del vallado perimetral.
- Realización de las inspecciones de limpieza y mantenimiento de cada una de las zonas del área de movimiento del aeropuerto.
- Notificación de incidencias detectadas como consecuencia de la aplicación de este procedimiento.
- Resolución de incidencias en el ámbito de aplicación de este procedimiento.
- Seguimiento de la resolución de deficiencias en el ámbito de aplicación de este procedimiento.

3. Infraestructura, equipo o instalaciones utilizadas

Se debe aportar un listado de los medios y equipos de los que se dispone para realizar las inspecciones referidas en este procedimiento, incluyéndose como mínimo:

- Herramientas de comunicación disponibles para el desarrollo del procedimiento.
- Vehículos disponibles para la inspección.

- Vehículos, maquinaria y equipos necesarios para el desarrollo de las actuaciones.
- Material de señalización disponible.
- Ropa adecuada para la permanencia en el área de movimiento.

4. Escenarios y activación del procedimiento

Las situaciones que activan el procedimiento generan diferentes tipos de inspecciones: programadas o regulares y adicionales u ocasionales.

Para las inspecciones regulares se debe indicar el número y frecuencia de inspecciones a realizar, así como las franjas horarias en que se llevarán a cabo. El número de inspecciones a realizar será, principalmente, en función del horario operativo del aeropuerto y del número de operaciones que soporte el aeropuerto.

- Las inspecciones programadas o regulares contemplarán:
  - Pista y rodadura
  - Señales y ayudas visuales del área de movimiento.
  - Limpieza de plataforma.
  - Estado de plataforma.
  - Balizamiento de obstáculos.
  - Obstáculos en la proximidad del aeropuerto.
  - Control de vegetación en la franja.
  - Funcionamiento de carteles LVP.
  - Sistema de drenaje.
  - Obras en área de movimiento.
  - Áreas no pavimentadas.
  - Riesgos causados por animales.
  - Vallado del aeropuerto.
  - Otros.
- Las inspecciones adicionales se efectuarán cuando se produzcan las siguientes circunstancias:
  - Durante la ejecución de obras y tras su conclusión y antes de la apertura al tráfico de la zona afectada.
  - Cuando se produzcan variaciones rápidas en las condiciones meteorológicas.
  - Inmediatamente después de accidentes / incidentes o tras reclamaciones de pilotos.
  - Después de cualquier condición inusual en el aeropuerto.

5. Relación de normativa aplicable y documentación de referencia tenida en cuenta para la elaboración del procedimiento

Deberá incluirse una relación de la normativa utilizada, tanto nacional como internacional para el desarrollo del procedimiento, así como otra documentación de referencia y/o regulación propia del aeropuerto (véase “4.0 Indicaciones generales para el desarrollo de los procedimientos”, apartado 5).

Al menos figurará la siguiente documentación:

- OACI. Doc. 9137. Manual de Servicios de Aeropuertos.
  - Parte 2. Estado de la superficie de los pavimentos.
  - Parte 8. Servicios operacionales de aeropuertos.
- Instrucción técnica para la realización de inspecciones del área de movimiento.

6. Descripción de la secuencia de actuaciones

- Contenido de cada una de las inspecciones indicadas en el apartado 4 del procedimiento.
- Normas generales de inspección.
  - Acciones previas a la inspección.
  - Normas de operación para la realización de las inspecciones. Se debe tener en cuenta como mínimo los siguientes aspectos:
    - Los procedimientos de comunicación con Torre.
    - Notificación de incidencias.
  - Seguimiento de la resolución de las incidencias. Es importante contemplar el caso de que las deficiencias detectadas puedan generar situaciones potencialmente inseguras para la navegación aérea y que no puedan ser corregidas de forma inmediata, por si hubiera que tomar medidas que conlleven el cierre de zonas al tráfico de aeronaves, difundir NOTAM o tomar otra clase de decisiones.
  - Acciones posteriores a la inspección: Cumplimiento de formularios de inspección.
- Tratamiento de las incidencias detectadas.
  - Procedimiento de comunicación de incidencias detectadas: origen, modo, destinatario y contenido de la comunicación y registros generados.

7. Relación de procedimientos operacionales de menor nivel aplicados en el aeropuerto que se derivan del procedimiento en cuestión

8. Cualquier otra información de interés en el procedimiento

9. Control y gestión de la documentación final

Véase “4.0 Indicaciones generales para el desarrollo de los procedimientos”, apartado 9.

- Se incluirán todos los registros utilizados en el procedimiento, incluyendo los derivados de las inspecciones, y los utilizados para notificación de incidencias.

Parte II. Evaluación del coeficiente de rozamiento en pistas cubiertas de hielo y nieve

En relación con esta Parte II, se pueden presentar tres casos:

- Aeropuertos que poseen un dispositivo de medición continua de rozamiento.
- Aeropuertos que no poseen dicho dispositivo y que realizan estimaciones del coeficiente de rozamiento utilizando el procedimiento definido por OACI para ese caso.
- Aeropuertos en los que, a causa de sus específicas condiciones meteorológicas, no es previsible que se presenten condiciones meteorológicas de hielo y / o nieve, por lo que no está previsto realizar mediciones ni estimaciones.

Se indicará la casuística aplicable al aeropuerto. En caso de no realizarse la estimación por las especiales condiciones meteorológicas del aeropuerto, se especificará en este punto.

Se debe contemplar en este procedimiento el Plan de Invierno para todos los aeropuertos que dispongan de él.

1. Objeto del procedimiento

- Reflejar la necesidad de efectuar mediciones del coeficiente de rozamiento en pistas cubiertas de hielo y nieve. En caso de existir Plan de Invierno, se debe hacer mención a dicho Plan por encontrarse recogida esta actuación en el mismo.
- Detallar el método de evaluación utilizado.
- En caso de no realizarse las mediciones del coeficiente de rozamiento por sus especiales condiciones meteorológicas, se indicará la casuística aplicable en ese caso.

2. Personal implicado y responsabilidades

Debe quedar claramente definido quién es el responsable de, al menos, las siguientes actividades:

- Realización de las labores de estimación del coeficiente de rozamiento.
- Realización de los informes resultantes de las labores de estimación del coeficiente de rozamiento.
- Evaluación de los resultados y difusión de la información.
- Realización de las labores de mantenimiento y de comprobación del estado de los equipos necesarios para realizar la estimación.
- Requerir mediciones extraordinarias a las programadas.
- Mantenimiento del archivo de formularios de inspección.

3. Infraestructura, equipo o instalaciones utilizadas

Se debe detallar el método de evaluación empleado; en función del mismo se definirán los siguientes equipos:

- En caso de disponer de dispositivo de medición: Tipo de dispositivo de medición utilizado, incluyendo una breve descripción de las características del mismo. Especificar si se trata de un dispositivo de medición continua del rozamiento, y añadir todo equipo empleado como ayuda para la realización de esta medición.

- En caso de no disponer de dicho dispositivo se incluirá una descripción de cada uno de los equipos y medios necesarios para realizar la estimación del coeficiente de rozamiento.

4. Escenarios y activación del procedimiento

- Pista cubierta, total o parcialmente (más del 10% de su superficie), de hielo o nieve, hielo o escarcha.
- Cuando se produzca un cambio sustancial en las anteriores condiciones de la pista.
- Calles de rodaje y plataformas cubiertas, total o parcialmente, de hielo o nieve, hielo o escarcha.
- Cuando el responsable lo estime necesario.

5. Relación de normativa aplicable y documentación de referencia tenida en cuenta para la elaboración del procedimiento

Deberá incluirse una relación de la normativa utilizada, tanto nacional como internacional, para el desarrollo del procedimiento, así como otra documentación de referencia y/o regulación propia del aeropuerto (véase “4.0 Indicaciones generales para el desarrollo de los procedimientos”, apartado 5).

Al menos figurará la siguiente documentación:

- OACI. Doc. 9137. Manual de Servicios de Aeropuertos.
  - Parte 2. Estado de la superficie de los pavimentos.
  - Parte 8. Servicios operacionales de aeropuertos.
- Instrucción técnica para la realización de un plan de actuación ante condiciones meteorológicas adversas
- Instrucción técnica para la evaluación del coeficiente de rozamiento de la superficie de la pista

En caso de existir Plan de Invierno, se debe referenciar este procedimiento.

6. Descripción de la secuencia de actuaciones

- Operaciones en pista
  - Recorridos.
- Características de las mediciones:
  - Distancias al eje.
  - Velocidad del vehículo.
    - Identificar las condiciones en que pueda producirse mediciones no fiables, o la cancelación de las mismas.
  - Espesor máximo de la capa de nieve para la que es apto el equipo.
  - Otras.
  - Valores de eficacia de frenado.

- Tabla de conversión coeficiente medido/eficacia de frenado estimada.

- Elaboración de informes como resultado de las mediciones.
- Difusión de la información
  - Proceso seguido para difundir la información. Origen, modo, destinatario y contenido de la comunicación.
  - En caso necesario, se concretará la necesidad de publicar un NOTAM o SNOWTAM.

7. Relación de procedimientos operacionales de menor nivel aplicados en el aeropuerto que se derivan del procedimiento en cuestión

8. Cualquier otra información de interés en el procedimiento

Entre otros aspectos este apartado debe tener en cuenta también:

- Los procedimientos de seguridad en pista y plataforma.
- Los procedimientos de comunicación con Torre necesarios para realizar estas labores.
- Formación específica para la medición del coeficiente de rozamiento en función del tipo de dispositivo de medición utilizado.

9. Control y gestión de la documentación final

Véase “4.0 Indicaciones generales para el desarrollo de los procedimientos”, apartado 9.

4.6 AYUDAS VISUALES Y SISTEMAS ELÉCTRICOS DEL AEROPUERTO

1. Objeto del procedimiento

- Conseguir la disponibilidad necesaria de las instalaciones de acuerdo a la categoría operacional del aeropuerto y a la normativa industrial, de calidad, de seguridad, de riesgos laborales y medioambientales que le son de aplicación.
- Se incluirán las responsabilidades de la unidad de mantenimiento del aeropuerto, las relaciones y vías de comunicación entre el personal de mantenimiento y las comunicaciones de este personal con otras unidades operativas del aeropuerto.

Nota: Se excluirán de este procedimiento los sistemas radioeléctricos de ayuda a la navegación responsabilidad de la Dirección de Navegación Aérea.

2. Personal implicado y responsabilidades

Debe quedar claramente definido lo siguiente:

- Unidades del aeropuerto responsables y afectadas por el procedimiento.
- Las responsabilidades por cada colectivo implicado, teniendo en cuenta que se debe diferenciar entre responsabilidades de “energía” y de “ayudas visuales”, según las diferentes organizaciones.
- Los expedientes externalizados afectados por el procedimiento, las empresas adjudicatarias y los correspondientes directores de expediente, o bien organismos colaboradores, indicando el responsable por parte del aeropuerto.
- Datos de contacto (véase “4.0 Indicaciones generales para el desarrollo de los procedimientos”, apartado 2).

3. Infraestructura, equipo o instalaciones utilizadas

Se describirán los equipos e instalaciones que son objeto de operación y mantenimiento.

- Sistemas de suministro de energía.
  - Suministradores.
    - Relación de empresas suministradoras.
    - Número y denominación de las acometidas.
    - Tensiones de suministro.
  - Energía eléctrica de emergencia.
    - Descripción básica de los equipos.
    - Modo de funcionamiento o de entrada en la red de suministro del Aeropuerto.
    - Sistemas alimentados en emergencia.
  - Sistemas de distribución y transformación.

- Descripción básica de la configuración de distribución y transformación de la energía eléctrica hasta los receptores finales, haciendo mención de los escalones de transformación, tensiones de distribución y líneas o anillos.
- Configuración de la red de emergencia y servicios afectados. Incluir diagramas o croquis de la red de distribución de energía eléctrica (alta y media tensión) y esquema unifilar de la central.

- Sistemas de ayudas visuales.
  - Relación de los Sistemas.
  - Descripción del tipo de reguladores utilizados (incluidos sus datos técnicos) y sistemas a los que da servicio (en caso de que un mismo regulador dé servicio a varios sistemas de ayudas visuales).
  - Sistema de mando y control de las ayudas visuales. Descripción y localización.
- Relación y vías de comunicación entre el personal de las diferentes dependencias, incluidas las empresas externas.
- Herramientas informáticas.
- Equipamiento personal.
- Información sobre el control de “stocks” de balizas por parte del aeropuerto, incluida la gestión del mismo y sus responsables.

4. Escenarios y activación del procedimiento

El mantenimiento y operación de las instalaciones de los sistemas eléctricos y de las ayudas visuales comprende el seguimiento y la evaluación del funcionamiento de los equipos, así como las medidas necesarias para conservar y restaurar el funcionamiento operacional de las instalaciones en caso de fallo.

- Funcionamiento normal de las instalaciones.
  - Inspecciones.
  - Mantenimiento preventivo.
    - Equipos/instalaciones objeto de mantenimiento.
    - Denominación del Plan de Mantenimiento desarrollado.
    - Frecuencia establecida.
- Anomalías de funcionamiento de las instalaciones.
  - Mantenimiento correctivo.

.

En caso de anomalías de funcionamiento de las ayudas visuales, se hará referencia a que en dicho aeropuerto se ha realizado la particularización, mediante un “Procedimiento Local del Aeropuerto”, de la EXA 27 “Procedimiento relativo a las normas aplicables en caso de incidencias en los sistemas de ayudas visuales y meteorológicos”.

5. Relación de normativa aplicable y documentación de referencia tenida en cuenta para la elaboración del procedimiento

Deberá incluirse una relación de la normativa utilizada, tanto nacional como internacional para el desarrollo del procedimiento, así como otra documentación de referencia y/o regulación propia del aeropuerto (véase "4.0 Indicaciones generales para el desarrollo de los procedimientos", apartado 5).

Al menos figurará la siguiente documentación:

- OACI. Doc. 9157. Manual de diseño de aeródromos. Parte 4. Ayudas visuales.
- OACI. Doc. 9157. Manual de diseño de aeródromos. Parte 5. Sistemas eléctricos.
- OACI. Doc. 9137. Manual de servicios de aeropuertos. Parte 9. Métodos de mantenimiento de aeropuertos.
- Reglamento (CE) Nº 1108/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009.

6. Descripción de la secuencia de actuaciones

- Inspección de las instalaciones de distribución de energía eléctrica.
- Inspección de las ayudas visuales.
- Actuaciones de mantenimiento correctivo.
  - Detección de incidencias.
  - Resolución de incidencias.

    Hacer referencia también a que una vez tomadas las medidas de mantenimiento necesarias, en todos los casos y antes de dar por cerrada la incidencia o el motivo que haya generado la acción de mantenimiento correctivo correspondiente, el responsable de supervisar dichas tareas, designado por el aeropuerto, realizará una valoración de la efectividad de las medidas adoptadas.

    La valoración de las medidas adoptadas, en el caso de incidencias de mayor importancia, como por ejemplo las que pueden ser ocasionadas después de las evaluaciones fotométricas de las luces aeronáuticas de superficie, necesitarán de la solicitud, por parte del responsable que haya designado el aeropuerto al respecto, de una nueva evaluación de los sistemas afectados, inmediatamente posterior a la ejecución de la actuación de mantenimiento, que será realizada por la empresa, el laboratorio o dependencia que detectó las incidencias, u otras de similares características y que disponga del mismo equipamiento técnico, con el fin de verificar la correcta ejecución de dichas actuaciones.
  - Procedimientos de comunicación operativa, cuando se tengan que realizar trabajos en el lado aire.
- Actuaciones de mantenimiento preventivo.
- Gestión de mantenimiento.
  - Trabajos de mantenimiento.

    Se debe explicar, claramente, que una vez que se detecta que se encuentran fuera de servicio un número mayor de luces que el que figura en la Tabla del Apartado 8.2,

"Niveles de mantenimiento de las ayudas visuales", se deberá establecer una "actuación de mantenimiento correctivo" inmediata con el fin de asegurar la fiabilidad de la iluminación.

En caso de quedar fuera de servicio algún sistema de ayudas visuales de pista y no ser posible la reparación inmediata del mismo se comunicará para la publicación del NOTAM correspondiente.

– Normas generales de inspección.

7. Relación de procedimientos operacionales de menor nivel aplicados en el aeropuerto que se derivan del procedimiento en cuestión

Se listarán aquellos procedimientos operacionales relacionados con el mantenimiento de los sistemas eléctricos y las ayudas visuales, que figuren en los apartados 4 y/o 6 de este procedimiento (véase "4.0 Indicaciones generales para el desarrollo de los procedimientos", apartado 7).

8. Cualquier otra información de interés en el procedimiento

- Formación de los colectivos implicados (véase "4.0 Indicaciones generales para el desarrollo de los procedimientos", apartado 8).
- Niveles de mantenimiento de las ayudas visuales a partir de lo indicado en el apartado 10.4 de las Normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público del Real Decreto 862/2009.

  Se debe indicar expresamente que "el sistema de mantenimiento preventivo empleado tiene como objetivo que, durante cualquier período de operaciones, estén en servicio todas las luces de aproximación y de pista, barras de parada y luces de eje de calle de rodaje", y que, en todo caso, "funcionen con un mínimo teniendo en cuenta los requisitos que figuran en la siguiente Tabla".

  Incluir Tabla con dichos niveles de mantenimiento de las ayudas visuales.
- Información adicional relevante, como podría ser:

  – Extracto del documento "Manual de evaluación de ayudas visuales".

  – Extracto del documento "Procedimiento de revisión termográfica en instalaciones eléctricas"
- Incidencias en los sistemas de ayudas visuales.

  Se hará referencia a la particularización, mediante un "Procedimiento Local del Aeropuerto", de la EXA 27 "Procedimiento relativo a las normas aplicables en caso de incidencias en los sistemas de ayudas visuales y meteorológicos".

  Se incorporará la información más relevante de dicho Procedimiento Local.

  Se indicará expresamente que para la particularización del citado Procedimiento Local, en caso de incidencias en los sistemas de ayudas visuales, el aeropuerto ha tenido en cuenta en sus actuaciones las "Normas Técnicas de diseño y operación del aeródromos de uso público" que figura en el "RD 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", así como las indicaciones de la EU-OPS,

principalmente en lo indicado en el Apéndice 1 del OPS 1.430, que figuran en los Reglamentos (CE) Nº 8/2008 y Reglamento (CE) Nº 859/2008.

9. Control y gestión de la documentación final

Véase “4.0 Indicaciones generales para el desarrollo de los procedimientos”, apartado 9.

4.7 MANTENIMIENTO DEL ÁREA DE MOVIMIENTO

Este capítulo se desarrollará siguiendo la siguiente estructura:

A. Plan de Mantenimiento Preventivo.

Parte I: Mediciones periódicas del coeficiente de rozamiento, de la textura superficial y la capacidad portante.

Parte II: Mantenimiento de las franjas y zonas no pavimentadas.

Parte III: Mantenimiento del sistema de drenaje (limpieza).

B. Plan de Mantenimiento Correctivo.

Parte I: Regeneración superficial del pavimento.

Parte II: Limpieza y eliminación de contaminantes.

A. PLAN DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO

Parte I. Mediciones periódicas del coeficiente de rozamiento y de la textura superficial

1. Objeto del procedimiento

Las mediciones del coeficiente de rozamiento tienen como objetivo:

- Verificar las características de rozamiento de las pistas nuevas o repavimentadas cuando están mojadas.
- Evaluar la degradación del rozamiento de las pistas con el tiempo y el uso.
- Evaluar el rozamiento cuando las características de drenaje son deficientes.
- Determinar el rozamiento de las pistas resbaladizas en condiciones excepcionales.

Las mediciones de la textura superficial tienen como objetivo:

- Evaluar periódicamente la textura superficial.

Las mediciones de capacidad portante tienen como objetivo:

- Determinar los valores de la resistencia de los pavimentos.
- Detectar posibles defectos estructurales.
- Estudiar el comportamiento estructural en zonas determinadas.
- En las evaluaciones de pavimento rígido determinar transferencia de cargas entre losas, la posible existencia de huecos bajo las losas y la flecha de las mismas.

2. Personal implicado y responsabilidades

Debe quedar claramente definido quién es el responsable de, al menos, las siguientes actividades:

- Asegurar que se realizan las actuaciones descritas en el procedimiento.
- Establecer el calendario de medición del coeficiente de rozamiento.
- Realizar la medición del coeficiente de rozamiento.

- Analizar los resultados de la medición del coeficiente de rozamiento y establecer medidas correctivas.
- Establecer la programación de medidas de la textura superficial.
- Realizar la medida de la textura superficial.
- Analizar los resultados de la medida de la textura superficial y establecer medidas correctivas.
- Establecer un programa de medición de la capacidad portante.
- Realizar la medición de la capacidad portante.
- Analizar los resultados de la medida de la capacidad portante y establecer medidas correctivas.

3. Infraestructura, equipo o instalaciones utilizadas

- Equipos de medición (rozamiento, textura, capacidad portante)
  - Calibración de los equipos.
  - Detalles de tolerabilidad.
  - Control fuera de su uso normal.

4. Escenarios y activación del procedimiento

El aeropuerto deberá definir la frecuencia de:

- Periodicidad y mediciones extraordinarias del coeficiente de rozamiento.
- Periodicidad y mediciones extraordinarias de la textura superficial.
- Periodicidad y mediciones extraordinarias de la capacidad portante.

También deberá definir en qué ocasiones deben efectuarse. En general, estas ocasiones se darán cuando las condiciones de drenaje se consideren insuficientes, cuando exista acumulación de caucho en la superficie, cuando se sospeche que las pistas se ponen resbaladizas, cuando se construyan pistas por primera vez, tras intervenciones de regeneración superficial y cuando se considere que pueda haber disminuido la capacidad portante.

5. Relación de normativa aplicable y documentación de referencia tenida en cuenta para la elaboración del procedimiento

Deberá incluirse una relación de la normativa utilizada, tanto nacional como internacional para el desarrollo del procedimiento, así como otra documentación de referencia y/o regulación propia del aeropuerto (véase “4.0 Indicaciones generales para el desarrollo de los procedimientos”, apartado 5).

Al menos figurará la siguiente documentación:

- OACI. Doc. 9137. Manual de servicios de aeropuertos.
  - Parte 2. Estado de la superficie de los pavimentos.
  - Parte 9. Métodos de mantenimiento de los aeropuertos.

- Instrucción técnica para la evaluación del coeficiente de rozamiento de la superficie de la pista
- Instrucción técnica para el mantenimiento de área de movimiento

6. Descripción de la secuencia de actuaciones

Se deben desarrollar las siguientes actividades:

- Medición del coeficiente de rozamiento.
- Medida de la textura superficial.
- Medida de la capacidad portante.
- Análisis de resultados y emisión de informes.
- Propuesta de acciones de mantenimiento correctivo. Se deberá incluir cuales son los valores mínimos que deberían obtenerse y que valores hacen tomar unas acciones correctivas u otras.

7. Relación de procedimientos operacionales de menor nivel aplicados en el aeropuerto que se derivan del procedimiento en cuestión

8. Cualquier otra información de interés en el procedimiento

- Aeronaves con ACN superior al PCN del pavimento.
- Certificados del gestor aeroportuario en relación a la gestión de la calidad de las mediciones periódicas del coeficiente de rozamiento y de la textura superficial de los pavimentos del campo de vuelos.
- Habrá que tener en cuenta la Tabla A-1, Adjunto A de las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público del RD 862/2009.

9. Control y gestión de la documentación final

Véase “4.0 Indicaciones generales para el desarrollo de los procedimientos”, apartado 9.

- Los registros se conservarán hasta que se solucionen las deficiencias detectadas si éste sobrepasa al estipulado como general para su archivo.

Parte II. Mantenimiento de las franjas y zonas no pavimentadas

1. Objeto del procedimiento

- Realizar el mantenimiento y la limpieza de las franjas y las zonas no pavimentadas del área de movimiento.

Se indicará que este mantenimiento está dirigido a garantizar el control del crecimiento de arbustos y hierbas en las franjas y zonas no pavimentadas del campo de vuelo y área de maniobras. Igualmente, quedará incluida en estos trabajos la limpieza de posibles objetos que impliquen un riesgo para las aeronaves.

2. Personal implicado y responsabilidades

Debe quedar claramente definido quién es el responsable de, al menos, las siguientes actividades:

- Asegurar que se realiza el mantenimiento de las franjas y zonas no pavimentadas.
- Establecer el calendario de inspección y mantenimiento de las franjas y zonas no pavimentadas.
- Realizar inspecciones del estado de las franjas y zonas no pavimentadas.
- Realizar los trabajos de mantenimiento de las franjas y zonas no pavimentadas.
- Comunicar las incidencias detectadas.
- Recibir las incidencias comunicadas relacionadas con la seguridad operacional.
- Resolver las incidencias detectadas.
- Realizar el control de los vehículos y las personas cuando se realicen trabajos en el área de movimiento.

3. Infraestructura, equipo o instalaciones utilizadas

- Listado de los vehículos y maquinaria o herramientas de siega o acopio utilizados.
- Equipos y medios de comunicación a emplear durante los trabajos.
- Tipo de ropa necesaria.

4. Escenarios y activación del procedimiento

- Inspecciones de estado de franjas y áreas no pavimentadas. Indicar periodicidad.
- Siegas y desbroces de la vegetación. Indicar periodicidad.
- Trabajos de limpieza. Indicar periodicidad.
- Siembras en el área de movimiento. Indicar periodicidad.

Se incluirá una descripción de las zonas objeto de mantenimiento y limpieza. Incluir plano con áreas establecidas en el aeropuerto para las diferentes tareas de limpieza.

5. Relación de normativa aplicable y documentación de referencia tenida en cuenta para la elaboración del procedimiento

Deberá incluirse una relación de la normativa utilizada, tanto nacional como internacional para el desarrollo del procedimiento, así como otra documentación de referencia y/o regulación propia del aeropuerto (véase "4.0 Indicaciones generales para el desarrollo de los procedimientos", apartado 5).

Al menos figurará la siguiente documentación:

- OACI. Doc. 9137. Manual de servicios de aeropuertos.
  - Parte 8. Servicios operacionales de aeropuerto.
  - Parte 9. Métodos de mantenimiento de los aeropuertos.
- Instrucción técnica para el mantenimiento de área de movimiento

6. Descripción de la secuencia de actuaciones

- Realización de inspecciones de estado de franjas y áreas no pavimentadas.
- Siegas y desbroces de la vegetación.
- Realización de los trabajos de limpieza.
- Realización de siembras en el área de movimiento.
- Gestión y retirada de los residuos.
- Coordinación para la realización de los trabajos.
- Descripción de las comunicaciones necesarias para los trabajos a desarrollar en las zonas operativas del aeropuerto, como las franjas de pista.

7. Relación de procedimientos operacionales de menor nivel aplicados en el aeropuerto que se derivan del procedimiento en cuestión

8. Cualquier otra información de interés en el procedimiento

Se deben tener en cuenta los procedimientos de seguridad en pista y plataforma, así como los procedimientos de comunicación con Torre necesarios para realizar estas labores.

9. Control y gestión de la documentación final

Véase "4.0 Indicaciones generales para el desarrollo de los procedimientos", apartado 9.

- Los registros se conservarán hasta que se solucionen las deficiencias detectadas si éste sobrepasa al estipulado como general para su archivo.

Parte III. Mantenimiento del sistema de drenaje (limpieza)

1. Objeto del procedimiento

- Asegurar el adecuado funcionamiento del sistema de drenaje del campo de vuelo y de la evacuación hacia el exterior, indicando los elementos y lugares que son objeto de este mantenimiento.

2. Personal implicado y responsabilidades

Debe quedar claramente definido quién es el responsable de, al menos, las siguientes actividades:

- Asegurar que el sistema de drenaje se mantiene en correcto funcionamiento.
- Establecer y aprobar el programa de mantenimiento del sistema de drenaje.
- Realizar las inspecciones y revisiones del sistema de drenaje.
- Comunicar las incidencias detectadas.
- Recibir las incidencias comunicadas relacionadas con la seguridad operacional.
- Resolver las incidencias comunicadas.
- Realizar el mantenimiento y la limpieza del sistema de drenaje.
- Realizar el control de los vehículos y las personas cuando se realicen trabajos en el área de movimiento.

3. Infraestructura, equipo o instalaciones utilizadas

- Descripción del sistema de drenaje incluyendo plano de detalle e instalaciones separadoras de hidrocarburos, número y ubicación.
- Equipos específicos para las labores de mantenimiento y limpieza.
- Listado de los vehículos y maquinaria o herramientas de siega o acopio utilizados.
- Equipos y medios de comunicación a emplear durante los trabajos.
- Tipo de ropa necesaria.

4. Escenarios y activación del procedimiento

- Revisiones y tareas de mantenimiento preventivo. Indicar periodicidad.
- Detalles del programa de mantenimiento.
- Revisiones adicionales.

5. Relación de normativa aplicable y documentación de referencia tenida en cuenta para la elaboración del procedimiento

Deberá incluirse una relación de la normativa utilizada, tanto nacional como internacional para el desarrollo del procedimiento, así como otra documentación de referencia y/o regulación propia del aeropuerto (véase “4.0 Indicaciones generales para el desarrollo de los procedimientos”, apartado 5).

Al menos figurará la siguiente documentación:

- OACI. Doc. 9137. Manual de servicios de aeropuertos:
  - Parte 8. Servicios operacionales de aeropuerto.
  - Parte 9. Métodos de mantenimiento de los aeropuertos.
- Instrucción técnica para el mantenimiento de área de movimiento.

6. Descripción de la secuencia de actuaciones

- Realización de actividades de mantenimiento preventivo.
- Realización de inspecciones y actuaciones de limpieza.
- Descripción de los métodos de limpieza utilizados, así como la forma de eliminación de los residuos o restos procedentes de dicha limpieza.

7. Relación de procedimientos operacionales de menor nivel aplicados en el aeropuerto que se derivan del procedimiento en cuestión

8. Cualquier otra información de interés en el procedimiento

9. Control y gestión de la documentación final

Véase “4.0 Indicaciones generales para el desarrollo de los procedimientos”, apartado 9.

- Los registros se conservarán hasta que se solucionen las deficiencias detectadas si éste sobrepasa al estipulado como general, para su archivo.

B. PLAN DE MANTENIMIENTO CORRECTIVO

Parte I. Actuaciones sobre el pavimento (regeneración superficial del pavimento)

1. Objeto del procedimiento

- Definir las actuaciones de regeneración superficial del pavimento.
  - Recrecidos.
  - Tratamientos superficiales.
  - Ranurados y texturados.

2. Personal implicado y responsabilidades

Debe quedar claramente definido quién es el responsable de, al menos, las siguientes actividades:

- Asegurar que el estado de los pavimentos sea el apropiado para la circulación de las aeronaves.
- Determinar las necesidades de regeneración en función de las evaluaciones del pavimento.
- Determinar los métodos de regeneración superficial.
- Realizar los trabajos de regeneración superficial.
- Comunicar las incidencias detectadas.
- Recibir las incidencias comunicadas relacionadas con la seguridad operacional.
- Resolver las incidencias comunicadas.

3. Infraestructura, equipo o instalaciones utilizadas

- Equipos específicos para el desarrollo de las actividades del procedimiento:
  - Maquinaría específica para la realización de actuaciones de regeneración superficial del pavimento.
  - Vehículos para el desplazamiento por el área de movimiento.
- Herramientas informáticas específicas.

4. Escenarios y activación del procedimiento

- Realización de acciones correctoras de regeneración del pavimento.
- Realización de revisiones e inspecciones.

5. Relación de normativa aplicable y documentación de referencia tenida en cuenta para la elaboración del procedimiento

Deberá incluirse una relación de la normativa utilizada, tanto nacional como internacional para el desarrollo del procedimiento, así como otra documentación de referencia y/o regulación propia del

aeropuerto (véase “4.0 Indicaciones generales para el desarrollo de los procedimientos”, apartado 5).

Al menos figurará la siguiente documentación:

- OACI. Doc. 9137. Manual de servicios de aeropuertos:
  - Parte 2. Estado de la superficie de los pavimentos.
  - Parte 9. Métodos de mantenimiento de los aeropuertos.
- Instrucción técnica: Recrecido de pista.
- Instrucción técnica: Zonas fuera de servicio en el área del movimiento del aeropuerto.
- Instrucción técnica para la evaluación del coeficiente de rozamiento de la superficie de la pista.
- Instrucción técnica para el mantenimiento de área de movimiento.

6. Descripción de la secuencia de actuaciones

- Realización de acciones correctoras de regeneración del pavimento.
- Realización de revisiones e inspecciones.
- Descripción de cómo se reciben las propuestas de acciones correctoras y el tratamiento que se les aplica.

7. Relación de procedimientos operacionales de menor nivel aplicados en el aeropuerto que se derivan del procedimiento en cuestión

8. Cualquier otra información de interés en el procedimiento

- Certificados del gestor aeroportuario en relación a la gestión de la calidad de las actuaciones sobre el pavimento (regeneración superficial del pavimento).

9. Control y gestión de la documentación final

Véase “4.0 Indicaciones generales para el desarrollo de los procedimientos”, apartado 9.

- Los registros se conservarán hasta que se solucionen las deficiencias detectadas si éste sobrepasa al estipulado como general, para su archivo.

Parte II. Limpieza y eliminación de contaminantes (residuos de caucho, combustibles, aceites, etc.)

1. Objeto del procedimiento

- Definir las actuaciones de limpieza y eliminación de contaminantes:
  - Limpieza general del pavimento.
  - Eliminación de residuos de caucho.
  - Eliminación de residuos de combustible y aceite.
  - Eliminación de detritos.

2. Personal implicado y responsabilidades

Debe quedar claramente definido quién es el responsable de, al menos, las siguientes actividades:

- Asegurar que las superficies de los pavimentos se encuentran limpias.
- Realización de revisiones e inspecciones.
- Realizar la limpieza general, incluyendo la eliminación de residuos de combustible y aceite, detritos y barrido.
- Realizar la eliminación de residuos de combustible y aceite.
- Realizar las tareas de eliminación de residuos de caucho.
- Comunicar las incidencias detectadas.
- Recibir las incidencias comunicadas relacionadas con la seguridad operacional.
- Resolver las incidencias comunicadas.

3. Infraestructura, equipo o instalaciones utilizadas

- Equipos para el desarrollo de las actividades del procedimiento, específicos (incluyendo medios de comunicación e indumentaria) para:
  - Limpieza general del pavimento.
  - Eliminación de residuos de caucho.
  - Eliminación de residuos de combustible y aceite.
  - Eliminación de detritos.

4. Escenarios y activación del procedimiento

- Inspecciones del área de movimiento para la detección de contaminantes. Incluir periodicidad.
- Tareas de limpieza de contaminantes en el área de movimiento.

5. Relación de normativa aplicable y documentación de referencia tenida en cuenta para la elaboración del procedimiento

Deberá incluirse una relación de la normativa utilizada, tanto nacional como internacional, para el desarrollo del procedimiento, así como otra documentación de referencia y/o regulación propia del aeropuerto (véase “4.0 Indicaciones generales para el desarrollo de los procedimientos”, apartado 5).

Al menos figurará la siguiente documentación:

- OACI. Doc. 9137. Manual de servicios de aeropuertos:
  - Parte 2. Estado de la superficie de los pavimentos.
  - Parte 9. Métodos de mantenimiento de los aeropuertos.
- Instrucción técnica: Zonas fuera de servicio en el área del movimiento del aeropuerto.
- Instrucción técnica para el mantenimiento de área de movimiento.

6. Descripción de la secuencia de actuaciones

- Realización de inspecciones del área de movimiento para la detección de contaminantes. Incluir periodicidad.
- Actuaciones de limpieza de contaminantes en el área de movimiento.
- Descripción de cómo se reciben las propuestas de acciones correctoras y el tratamiento que se les aplica.

7. Relación de procedimientos operacionales de menor nivel aplicados en el aeropuerto que se derivan del procedimiento en cuestión

8. Cualquier otra información de interés en el procedimiento

9. Control y gestión de la documentación final

Véase “4.0 Indicaciones generales para el desarrollo de los procedimientos”, apartado 9.

4.8 TRABAJOS EN EL AEROPUERTO. SEGURIDAD OPERACIONAL

1. Objeto del procedimiento

- Establecer las acciones necesarias para coordinar las actividades durante la realización de obras y trabajos en el aeropuerto, minimizando el efecto de las mismas en la operatividad, y permitiendo el desarrollo de las operaciones de forma segura.
- Deben diferenciarse los diferentes tipos de trabajos que se desarrollan en el área de movimiento:
  - Obras:
    - Centralizadas. Dirigidas por personal externo al aeropuerto.
    - Descentralizadas. Dirigidas por personal del aeropuerto.
    - Pequeñas obras no programadas.
  - Trabajos de mantenimiento:
    - Programados.
    - No programados.
  - Trabajos con baja afección a la operación. Son trabajos de menor entidad que pueden realizarse sin afectar al normal funcionamiento de las operaciones de aeronaves o que permiten restaurar los niveles normales de Seguridad Operacional en un tiempo inferior a 15 minutos.

2. Personal implicado y responsabilidades

Este apartado debe organizarse distinguiendo las unidades implicadas y sus responsabilidades en cada una de las diferentes tipologías de trabajos contempladas en el apartado 1 “Objeto del procedimiento”.

Con objeto de simplificar las tipologías de trabajos, en caso de que las actuaciones a seguir sean similares, se podrían agrupar en las siguientes categorías:

- Obras programadas (centralizadas y descentralizadas).
- Trabajos de mantenimiento programado.
- Situaciones excepcionales (trabajos de mantenimiento no programado y pequeñas obras no programadas).
- Trabajos con baja afección a la operación.

Para cada uno de los tipos de trabajo debe quedar claramente definido quién es el responsable de, al menos, las siguientes actividades:

- Activación del procedimiento.
- Designar a la Dirección de Obra para los expedientes del aeropuerto, o bien designar una coordinación con la Dirección de Obra de los expedientes externos al aeropuerto.
- Designar y asignar responsabilidades a técnicos encargados de la seguridad operacional tanto en las obras como en los trabajos de mantenimiento, así como técnicos encargados de

su supervisión. El aeropuerto debe aprobar dichos nombramientos cuando se trate de personal externo al mismo.

- Planificar y coordinar las obras y los trabajos de mantenimiento en función de la afección a la operatividad de las instalaciones y los riesgos para los usuarios de las mismas.
- Redactar, revisar y aprobar los estudios previos al inicio de los trabajos.
- Redactar, revisar y aprobar las solicitudes de trabajos antes o durante la realización de los mismos.
- Redactar un plan/procedimiento en el que se indique cómo el personal encargado de realizar los trabajos va a cumplir los requisitos mínimos, en materia de seguridad operacional, en la zona de los trabajos y su entorno.
- Revisar y aprobar un plan/procedimiento de cumplimiento de requisitos mínimos, en materia de seguridad operacional.
- Adquirir, suministrar, colocar, mantener y retirar o trasladar todos los medios de señalización, jalonamiento y protección previstos en los procedimientos de actuación en cada tajo, así como a lo largo de la zona aire asignada.
- Adecuar un plan/procedimiento de cumplimiento de requisitos mínimos, en materia de seguridad operacional, a las condiciones particulares de cada tajo de obra y a las alteraciones de la operatividad del aeropuerto.
- Realizar los trabajos de acuerdo a lo establecido en el plan/procedimiento de cumplimiento de requisitos mínimos, en materia de seguridad operacional, supervisando el cumplimiento de las condiciones establecidas e instruyendo al personal encargado de realizar los trabajos en el plan/procedimiento.
- Gestión de la publicación de información aeronáutica (solicitud, decisión y publicación).
- Coordinar, localizar y movilizar a todo el personal implicado en los trabajos durante la duración de éstos. Las responsabilidades en materia de seguridad operacional del personal de producción serán básicamente cumplir con la Normativa de Seguridad Operacional y con los procedimientos establecidos.
- Coordinar las actuaciones en lo que pueda afectar al control del movimiento de las aeronaves. Comunicación y coordinación con la Dirección de Obra de aquellas circunstancias especiales que se presenten en el curso de los trabajos, en relación con la operatividad del aeropuerto.
- Llevar a cabo los procedimientos de coordinación con empresas externas y entre las distintas unidades del aeropuerto (incluida TWR/ATC), indicando de forma rigurosa quién y cómo va a realizar la tarea de coordinación.
- Análisis aeronáutico del espacio de actuación considerando las posibles afecciones a la operatividad del aeropuerto. Realizar las gestiones de riesgos de acuerdo a lo establecido en el procedimiento correspondiente del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional.
- Analizar las incidencias surgidas y la resolución de conflictos derivados de la aplicación de este procedimiento, evaluando su correcta aplicación.
- Convocar y realizar reuniones de coordinación y seguimiento de los trabajos.
- Registrar información actualizada sobre los trabajos previstos, datos de contacto y tiempo estimado de evacuación de la zona y estado operativo de la misma.

- Registrar la información sobre los trabajos y los equipos que los acometen durante la ejecución y tras su finalización.
- Comunicar la evacuación de la zona de trabajos a petición de TWR (en caso de que se produzca una situación inesperada).
- Comunicar comienzo y fin de las obras. Coordinar y autorizar el cierre de la apertura al tráfico de las zonas operativas afectadas por los trabajos. Confirmar en el momento del inicio programado de la actuación la disposición para comienzo de los trabajos.
- Verificar la operatividad y en su caso el cierre de zonas de trabajo.
- Realizar las inspecciones de seguridad operacional, tanto durante los trabajos como a la finalización de los mismos, supervisando el cumplimiento de los requisitos mínimos establecidos en materia de seguridad operacional. Cumplimiento de partes y elaboración de los informes correspondientes. Gestión de no conformidades y observaciones (comunicación, análisis e implantación de medidas correctoras).
- Gestión de las incidencias detectadas y la resolución de conflictos (comunicación, análisis e implantación de medidas correctoras).
- Redacción de informes con la periodicidad establecida y aquellos que solicite la dirección de obra en cuanto a incidentes y estado de los tajos de obra.

3. Infraestructura, equipo o instalaciones utilizadas

- Las infraestructuras que pueden ser objeto de los trabajos incluidos en este procedimiento:
  - Pistas.
  - Calles de rodaje.
  - Plataformas.
  - Franjas, RESAs, vías de servicio, etc.
- Equipamiento:
  - Equipos y vehículos disponibles para el control de las zonas afectadas.
  - Equipamiento personal.
- Medios de comunicación:
  - Sistemas de información (NOTAM, HIRI, etc.).
  - Sistemas de comunicación (teléfono, fax, etc.).
- Medios informáticos.

4. Escenarios y activación del procedimiento

- Este apartado debe contener el desarrollo de los escenarios y la secuencia de activación del procedimiento para cada una de las diferentes tipologías de trabajos contempladas en los apartados anteriores.
- Deben incluirse en este apartado las acciones relativas al desarrollo de estudios y actuaciones previos al inicio de los trabajos en el ámbito de la seguridad operacional para

asegurar que el desarrollo de los trabajos en el lado aire del aeropuerto se realiza bajo unos niveles de seguridad operacional adecuados, en caso de que estos estudios sean necesarios.

5. Relación de normativa aplicable y documentación de referencia tenida en cuenta para la elaboración del procedimiento

Deberá incluirse una relación de la normativa utilizada, tanto nacional como internacional, para el desarrollo del procedimiento, así como otra documentación de referencia y/o regulación propia del aeropuerto (véase “4.0 Indicaciones generales para el desarrollo de los procedimientos”, apartado 5).

Al menos figurará la siguiente documentación:

- Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales.
- OACI. Anexo 15. Servicio de Información Aeronáutica.
- OACI. Doc. 9137. Manual de servicios de aeropuertos:
  - Parte 6. Limitación de obstáculos.
  - Parte 8. Servicios operacionales de aeropuerto.
- Instrucción técnica: Zonas fuera de servicio en el área del movimiento del aeropuerto

6. Descripción de la secuencia de actuaciones

Este apartado debe contener la secuencia de actuaciones del procedimiento para cada una de las diferentes tipologías de trabajos contempladas en los apartados, incluyendo a los implicados y responsables, de forma que se pueda seguir de forma calara el procedimiento seguido. La secuencia de actuaciones de cada uno de los trabajos debe seguir la siguiente estructura:

- Previas al inicio de los trabajos (estudios y documentos previos, autorizaciones de trabajos, obtención de acreditaciones de personas y vehículos, reuniones de coordinación previas, publicación de NOTAM, cierre de zonas y desconexión de ayudas visuales, etc.).
- Durante los trabajos:
  - Inicio de los trabajos (comunicación al Centro de Control de Operaciones, autorización de trabajos, tiempo de abandono de la zona en caso de incidencia, etc.).
  - Control de la zona de trabajo: Inspecciones de seguridad (frecuencia, instalaciones inspeccionadas, comunicación de resultados, tratamiento de irregularidades, etc.).
  - Incidencias (responsables de su detección y comunicación, criterios, tratamiento de incidencias, etc.).
  - Reuniones de seguimiento (periódicas/extraordinarias, contenido, frecuencia, unidades afectadas, etc.).
- Al finalizar los trabajos (comunicación, inspección, subsanación de deficiencias, apertura de la zona al tráfico, etc.).

Las siguientes directrices se deben tener en cuenta en las actividades de todas las tipologías de trabajo que se van a considerar:

- Se debe describir la coordinación entre las diferentes unidades implicadas. Asimismo se debe hacer referencia, según corresponda, a los procedimientos 4.18 “Coordinación con terceros” y 4.19 “Coordinación entre el gestor certificado y los proveedores de servicios de navegación aérea”.
- Se debe hacer referencia a las normas y procedimientos a seguir en el interior del recinto aeroportuario.
- Cuando proceda, deben incluirse los plazos establecidos para las actuaciones.
- En caso de que sea necesario comunicar cualquier tipo de información será necesario especificar:
  - Contenido de la información que se transmite.
  - Flujo de información (responsable de realizar la comunicación y receptor de la información).
  - Medio de comunicación utilizado. Se debe hacer referencia a los registros correspondientes en caso de que existan.
- Si existen partes o formularios establecidos para el registro de las actuaciones en esta fase, se debe hacer referencia a ellos en incluirlos en el punto 9.

7. Relación de procedimientos operacionales de menor nivel aplicados en el aeropuerto que se derivan del procedimiento en cuestión

8. Cualquier otra información de interés en el procedimiento

8.1. Formación

8.2 Licencias y autorizaciones del personal involucrado

- Acreditaciones personales.
- Autorizaciones de vehículos.
- Requisitos de conductores y vehículos.

9. Control y gestión de la documentación final

Véase “4.0 Indicaciones generales para el desarrollo de los procedimientos”, apartado 9.

4.9 GESTIÓN DE LA PLATAFORMA

Nota: El gestor de la infraestructura aeroportuaria incluirá la descripción del servicio de dirección en la plataforma establecida por el Real Decreto 1238/2011, de 8 de septiembre, por el que se regula el servicio de dirección en la plataforma aeroportuaria, en los procedimientos de Gestión de la plataforma, Gestión de la seguridad operacional en la plataforma, cuando el gestor de la infraestructura aeroportuaria preste directamente el servicio.

En primer lugar, es importante señalar que, en el ámbito de este procedimiento del Manual, se recomienda que el aeropuerto proporcione todos aquellos procedimientos locales y criterios establecidos, de uso operacional, de las infraestructuras del área de movimiento, incluyendo limitaciones y condicionantes operacionales definidos. En el caso de que el gestor aeroportuario no incluya alguno de estos aspectos mencionados en esta parte 4.9 del Manual, deberá indicar expresamente en qué otra parte del Manual de aeropuerto se aporta esta información.

1. Objeto del procedimiento

- Planificación del uso de la plataforma por las aeronaves.
- Coordinación entre las dependencias aeroportuarias para las actividades que se realizan en plataforma. Incluir listado de actividades.
  - Asignación de puestos de estacionamiento.
  - Procedimiento de llegada de aeronaves.
  - Procedimiento de salida de aeronaves.
  - Actuaciones en caso de saturación de plataforma.
  - Procedimiento en caso de operación de aeronaves de características superiores a las de la clave de referencia con la que el aeropuerto solicita ser certificado.
  - Guiado de aeronaves.
  - Prueba de motores.
  - Guiado de vehículos, servicio de escolta.
  - Cierre de pistas o calles de rodaje por incidencias operativas.
  - Operaciones de helicópteros.
  - Puesto de estacionamiento aislado.
  - Control de las empresas que realizan la asistencia en tierra.
  - Procedimiento de deshielo de aeronaves (si procede).
- Coordinación con los Servicios de Tránsito Aéreo y/o Servicio de Dirección de Plataforma: todos los usos operacionales de pista, estrategias de uso de calles de rodaje, apartaderos de espera, plataformas de viraje, plataformas de estacionamiento, viales de servicio, tipologías de acceso a pista etc., definidos por el gestor aeroportuario, y que deben ser compatibles con los requisitos incluidos en las Normas Técnicas, particularmente en función de la clave de referencia en cada caso y de los procedimientos de operación publicados, deben ser

conocidos por el proveedor ATS (y/o el proveedor SDP en su caso) como condicionante necesario que aplica en el ejercicio de sus funciones de control y guía de las aeronaves en el área de movimiento. Esta condición debe incluirse expresamente en los acuerdos que se establezcan entre ambas partes, y/o incluirse, donde corresponda, en el procedimiento 4.19 de Coordinación del gestor aeroportuario y los Servicio de Navegación Aérea.

2. Personal implicado y responsabilidades

Debe quedar claramente definido quién es el responsable de, al menos, las siguientes actividades:

- Realizar la planificación previa del uso de la plataforma por las aeronaves, asignación de los puestos a las operaciones.
- Mantener actualizada la información que permite asignar a cada aeronave un puesto adecuado a sus características.
- Analizar la información de las incidencias notificadas referentes a las actividades aeroportuarias recogidas en este procedimiento, para evaluar y controlar posibles riesgos a la seguridad de las aeronaves.
- Realizar las auditorías internas de cumplimento de las Normas Técnicas del Real Decreto 862/2009.
- Realizar la asignación de puestos de estacionamiento en tiempo real.
- Comunicar el puesto de estacionamiento asignado a la aeronave.
- Autorizar las Pruebas de motores.
- Gestionar las situaciones excepcionales en plataforma, como saturación de la misma o movimiento de aeronaves de clave superior a la de referencia del aeropuerto.
- Realizar el guiado de aeronaves.
- Realizar el guiado de vehículos en el área de movimiento, servicio de escolta.
- Verificar el estado de ocupación del estacionamiento antes de la llegada de una nueva aeronave asignada al mismo.
- Autorizar :
  - Arranque de motores.
  - Remolcado de aeronaves.
  - Rodaje de aeronaves.
- Realizar el control del desarrollo de las pruebas de motores.
- Realizar el servicio de asistencia a pasajeros de movilidad reducida.
- Controlar la actividad de las empresas que realizan la asistencia en tierra a las aeronaves.
- Asistir a las aeronaves en llegada y salida. Incluir relación actualizada de prestadores de servicios de asistencia en tierra en las categorías de servicio de rampa.
- Inspeccionar los puestos de estacionamiento antes del atraque de las aeronaves.

- Realizar una inspección visual de la posición de estacionamiento y retirada de objetos que puedan resultar peligrosos inmediatamente después de que la aeronave abandone la posición de estacionamiento
- Retirar los equipos de asistencia en tierra al finalizar el trabajo en el puesto de estacionamiento de la aeronave en la plataforma.
- Realizar la coordinación y el control de las tareas de deshielo de aeronaves.
- Coordinar las actuaciones en caso de saturación de la plataforma.
- En caso de incidencias operativas de corta duración que requieran el cierre total o parcial de pista o calle de rodaje, el responsable de:
  - Solicitar la publicación de NOTAM.
  - Colocación de las balizas u otro tipo de señalización necesaria de acuerdo con el capítulo 7 de las Normas Técnicas.
  - Adecuación de la iluminación, dando de baja los sistemas necesarios, iluminado las zonas necesarias de acuerdo con el capítulo 7 de las Normas Técnicas.

3. Infraestructura, equipo o instalaciones utilizadas

Infraestructuras

Se deben definir claramente todos los elementos que componen el área de movimiento del aeropuerto.

- Clave de referencia del aeródromo, indicando si se admiten operaciones de aeronaves de características superiores a esta clave.
- Clave de referencia de cada uno de los elementos, pista, calles de rodajes, plataforma de viraje, etc. indicando si existe alguna limitación operativa.
- Descripción operacional de los distintos elementos que componen el campo de vuelos, como apartaderos de espera, plataformas de viraje y otros elementos que en función de la señalización tengan una operación permitida y/o presenten condicionantes o restricciones a la operación.
- Plano que incluya todos los elementos del área de movimiento, claramente identificados y en el que se incluya la clave de referencia de cada uno de ellos.
- Rutas de rodaje normalizadas en el aeropuerto, en todas sus configuraciones. En el caso de que el gestor aeroportuario haya analizado y concluido la no necesidad de definir rutas de rodaje normalizadas, se incluirán en este apartado las rutas de rodaje habitualmente utilizadas en el aeropuerto. Se incluirán:
  - Rutas de entrada
  - Rutas de salida, describiendo expresamente aquellas que incluyen despegue desde intersección.
  - Rutas en condiciones LVP.
  - Restricciones

- Descripción de la/s plataforma/s de estacionamiento de aeronaves. Distribución de los estacionamientos.
- Plano y tabla de características de puestos de estacionamiento. Indicar, como mínimo, designación del puesto, tamaño máximo de aeronave, tipo de salida, incompatibilidades y observaciones.
- Sistema visual de guía de atraque.
- Vías de servicio en plataforma.
- Puesto de estacionamiento aislado.
- Hangares.
- Instalaciones disponibles para la prueba de motores.
- Instalaciones disponibles para el deshielo de aeronaves.
- Rutas de aproximación, despegue, rodaje, estacionamiento, para el caso de helicópteros.

Equipos

- Vehículos y equipos del Servicio de Pista y Plataforma.
- Herramientas informáticas.
- Equipos de comunicaciones.
- Material de señalización (balizas portátiles, conos, linternas).

4. Escenarios y activación del procedimiento

- Programación de la ocupación de la plataforma.
- Asignación de puestos de estacionamiento.
- Procedimiento de llegada de aeronaves.
- Procedimiento de salida de aeronaves.
- Actuaciones en caso de saturación de plataforma.
- Operación de aeronaves de características superiores a la clave de referencia. En caso de no realizarse, especificarlo.
- Guiado de aeronaves.
- Prueba de motores.
- Guiado de vehículos, servicio de escolta.
- Cierre de pistas o calles de rodaje por incidencias operativas.
- Operaciones de helicópteros.
- Puesto de estacionamiento aislado.
- Control de las empresas que realizan la asistencia en tierra.
- Operaciones de deshielo de aeronaves. En caso de no realizarse, especificarlo.

5. Relación de normativa aplicable y documentación de referencia tenida en cuenta para la elaboración del procedimiento

Deberá incluirse una relación de la normativa utilizada, tanto nacional como internacional, para el desarrollo del procedimiento, así como otra documentación de referencia y/o regulación propia del aeropuerto (véase "4.0 Indicaciones generales para el desarrollo de los procedimientos", apartado 5).

Al menos figurará la siguiente documentación:

- OACI. Anexo 2. Reglamento del Aire.
- OACI. Doc. 9157. Manual de Diseño de Aeródromos.
  - Parte 2. Calles de rodaje, plataformas y apartaderos de espera.
  - Parte 4. Ayudas visuales.
- OACI. Doc. 9137. Manual de Servicios de Aeropuertos. Parte 8. Servicios operacionales de aeropuertos.
- Instrucción técnica: Zonas fuera de servicio en el área del movimiento del aeropuerto.

6. Descripción de la secuencia de actuaciones

- Procedimiento de planificación de la ocupación de la plataforma.
- Procedimiento para la asignación de estacionamientos de aeronaves.
- Procedimiento a la llegada de aeronaves.
- Procedimiento a la salida de aeronaves. Tipos de maniobras autorizadas.
- Saturación de plataforma. Coordinación con el Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo.
- Procedimiento para la operación de aeronaves de características superiores a la clave de referencia del aeropuerto:

  Se realizará un procedimiento para cada tipo de aeronave de categoría superior que se prevea que puede operar ocasionalmente en el aeropuerto.

  Se debe incluir el procedimiento de rodaje y estacionamiento que se seguirá para la operación de la aeronave objeto del estudio. Dicho procedimiento también deberá contemplar las acciones que se van a llevar a cabo durante la operación de la aeronave en el aeropuerto (revisiones extraordinarias, limpiezas, guiados, etc.), así como las restricciones en lo que se refiere al uso de motores, salidas autónomas, puestos de estacionamiento inutilizados, etc.

  Finalmente, se deberá realizar un estudio de seguridad de la operación de esta aeronave, analizando el incumplimiento de las Normas Técnicas y estableciendo en su caso las medidas mitigadoras necesarias. Este estudio / análisis de riesgos realizado se incluirá como Anexo a este procedimiento de operación del tipo de aeronaves mencionado.
- Procedimiento para el guiado de aeronaves.
- Procedimiento de prueba de motores.
- Procedimiento para la prestación del servicio guiado de vehículos, servicio de escolta.
- Procedimientos para el cierre de pistas o calles de rodaje su totalidad o en parte y delimitación de las áreas fuera de servicio, tanto de corta duración como larga duración.

- Procedimiento de Operación de helicópteros. El gestor aeroportuario debe disponer de los procedimientos necesarios que describan perfectamente las maniobras de los helicópteros (rutas de aproximación, despegue, rodaje, estacionamiento, etc.). Cabe mencionarse que aunque la operación de los helicópteros sea igual a las aeronaves de ala fija, se deberá igualmente describir los procedimientos a seguir, justificando la viabilidad y condiciones de seguridad de la operación de los helicópteros.
- Procedimiento para el uso del puesto de estacionamiento aislado.
- Procedimiento de control de las empresas que realizan la asistencia en tierra.
- Procedimiento de deshielo de aeronaves (si procede).

7. Relación de procedimientos operacionales de menor nivel aplicados en el aeropuerto que se derivan del procedimiento en cuestión

8. Cualquier otra información de interés en el procedimiento

9. Control y gestión de la documentación final

Véase “4.0 Indicaciones generales para el desarrollo de los procedimientos”, apartado 9.

4.10 GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA PLATAFORMA

Nota: El gestor de la infraestructura aeroportuaria incluirá la descripción del servicio de dirección en la plataforma establecida el Real Decreto 1238/2011, de 8 de septiembre, por el que se regula el servicio de dirección en la plataforma aeroportuaria, en los procedimientos de Gestión de la plataforma, Gestión de la seguridad operacional en la plataforma, cuando el gestor de la infraestructura aeroportuaria preste directamente el servicio.

1. Objeto del procedimiento

El presente procedimiento incluye la descripción de las acciones realizadas para garantizar la operación segura en la plataforma. En particular, se exponen los procedimientos aplicados referentes a los siguientes aspectos:

- Protección contra el chorro de reactores.
- Barrido y limpieza de la plataforma.
- Comunicación, notificación y evaluación de incidentes y accidentes en la plataforma.
- Supervisión y auditoría del cumplimiento de las normas de seguridad de todo el personal que trabaja en la plataforma.
- Control del movimiento de pasajeros y otros usuarios distintos del personal que trabaja en plataforma.

2. Personal implicado y responsabilidades

Debe quedar claramente definido quién es el responsable de, al menos, las siguientes actividades:

- Definir las actuaciones a seguir contra el chorro de reactores.
- Labores de limpieza y barrido de la plataforma.
- Control de las labores de limpieza y barrido de la plataforma.
- Limpieza de derrames que afecten a la seguridad operacional del aeropuerto.
- Realizar la comunicación de los incidentes o accidentes que ocurran en plataforma a las dependencias responsables del aeropuerto, y su posterior notificación a las autoridades aeronáuticas establecidas.
- Analizar la información de las incidencias de seguridad operacional ocurridas en la plataforma, tanto de aeronaves, vehículos, trabajadores, instalaciones, etc., para de este modo poder identificar nuevos peligros de seguridad operacional, y así evaluar y controlar sus posibles riesgos asociados.
- Coordinar las actuaciones en caso de accidente/incidente en plataforma.
- Supervisar y realizar auditorías del cumplimiento de las normas de seguridad de todo el personal que trabaja en plataforma.
- Controlar la actividad de las empresas que realizan la asistencia en tierra de las aeronaves.
- Controlar el movimiento de pasajeros y otros usuarios distintos del personal que trabaja en plataforma.

3. Infraestructura, equipo o instalaciones utilizadas

- Vehículos, equipos y maquinaria específicos del procedimiento.
- Herramientas informáticas corporativas utilizadas para la gestión de los procedimientos.
- Protección contra el chorro:
  - Barreras. Descripción y plano con ubicación.
  - Letreros indicadores de peligro por chorro de motores.
  - Zonas de pruebas de motores.
- Material y equipos para limpieza y barrido de plataforma.
- Material de señalización y cierre de zonas de plataforma.
- Equipos, material e infraestructura utilizada para el tratamiento de derrames.
- Equipos y material para la supervisión y realización de auditorías de cumplimiento de las normas de seguridad en plataforma:
  - Vehículos y material específico.
  - Equipos para el control de la velocidad de los vehículos en plataforma.
  - Equipos para el control de alcoholemia de conductores en plataforma.
- Señalización para el control del movimiento de personas en plataforma (a incluir en plano).
  - Rutas peatonales.
  - Viales o equipos específicos para Personas con Movilidad Reducida (PMR).

4. Escenarios y activación del procedimiento

Deberán definirse las condiciones o causas que motivan la activación de cada procedimiento, quién es el responsable de activarlas, su duración, así como una planificación orientativa en el caso de actividades programadas temporalmente.

- Protección contra el chorro de reactores.
- Barrido y limpieza de la plataforma.
- Comunicación, notificación y evaluación de incidentes y accidentes en la plataforma.
- Supervisión y auditoría del cumplimiento de las normas de seguridad de todo el personal que trabaja en la plataforma.

5. Relación de normativa aplicable y documentación de referencia tenida en cuenta para la elaboración del procedimiento

Deberá incluirse una relación de la normativa utilizada, tanto nacional como internacional para el desarrollo del procedimiento, así como otra documentación de referencia y/o regulación propia del aeropuerto (véase “4.0 Indicaciones generales para el desarrollo de los procedimientos”, apartado 5).

Al menos figurará la siguiente documentación:

- Real Decreto 389/1998, de 13 de marzo, por el que se regula la investigación de accidentes e incidentes de aviación civil.
- Real Decreto 1334/2005, por el que se establece el Sistema de Notificación obligatoria de Sucesos de Aviación Civil.

6. Descripción de la secuencia de actuaciones

- Protección contra el chorro de reactores.
  - Diseño de zonas habilitadas para realizar las pruebas de motores, así como para la colocación de barreras antichorro e instalación de señalización informativa.
  - Procedimientos locales para la puesta en marcha y realización de pruebas de motores.
  - Evaluación de peligros y gestión de riesgos sobre incidentes por chorro de reactores en plataforma.
- Barrido y limpieza de plataforma.
  - Procedimiento para la solicitud de dichas tareas, así como las actuaciones que realiza el servicio de limpieza y barrido de la plataforma.
  - Descripción de las labores de control y supervisión del departamento responsable de dicho expediente.
- Comunicación, notificación y evaluación de incidentes y accidentes en la plataforma.
  - Procedimiento para levantar acta y efectuar la comunicación a la dependencia designada del aeropuerto de todo incidente o accidente ocurrido en plataforma.
  - Procedimiento para realizar la notificación de todo suceso, incidente o accidente ocurrido en plataforma a las autoridades aeronáuticas correspondientes.
  - Procedimiento para recabar toda la información de los incidentes y accidentes ocurridos y llevar a cabo un análisis exhaustivo de las causas para identificar posibles peligros de seguridad operacional para controlar sus posibles riesgos con la aplicación de medidas correctoras, así como su pertinente archivo y reporte a los implicados y otros comités de seguridad afectados del aeropuerto.
- Supervisión y auditoría del cumplimiento de las normas de seguridad de todo el personal que trabaja en la plataforma.
  - Procedimiento para la realización permanente de las actuaciones de supervisión del cumplimiento de las normas de seguridad en plataforma, detallando las responsabilidades, actuaciones a realizar, modo de efectuarlas y dejarlas documentadas para su posterior registro y evaluación.
  - Procedimiento para la realización de auditorías planificadas del cumplimiento de las normas de seguridad en plataforma, en la que se detalle un calendario orientativo de los aspectos a auditar, posibles listas de verificación a rellenar, modo de efectuar dichas auditorías y sus responsables de ejecución y seguimiento posterior.
  - Procedimiento para la tramitación administrativa de posibles sanciones o medidas correctoras, resultantes de las infracciones detectadas en las auditorías de las normas de

seguridad, con la descripción de registros utilizados, vías de comunicación entre departamentos y herramientas de gestión utilizadas.

- Control del movimiento de pasajeros y otros usuarios distintos del personal que trabaja en plataforma.
  - Procedimiento para el guiado y control de pasajeros y otros usuarios que no trabajen en el aeropuerto, incorporando actuaciones de embarques/desembarques a pie, en remoto o en pasarela, guiado hasta terminal o jardineras, atención especial a PMRs, etc.

7. Relación de procedimientos operacionales de menor nivel aplicados en el aeropuerto que se derivan del procedimiento en cuestión

8. Cualquier otra información de interés en el procedimiento

9. Control y gestión de la documentación final

Véase “4.0 Indicaciones generales para el desarrollo de los procedimientos”, apartado 9.

4.11 CONTROL DE VEHÍCULOS EN LA PARTE AERONÁUTICA

1. Objeto del procedimiento

El presente procedimiento incluye la descripción de las actuaciones establecidas para el control de conductores, vehículos y equipos que operan en el área de movimiento del aeropuerto, tanto en lo que tiene que ver con las normas y procedimientos aplicados a la operación y autorización de acceso de los vehículos y equipos, como con la emisión de los permisos de conducción en plataforma y área de maniobras.

En particular, se exponen los procedimientos aplicados referentes a los siguientes aspectos:

- Establecer y difundir la Normativa de Seguridad y los procedimientos aplicados a la operación de personas, vehículos y equipos, así como los requisitos técnicos de estos en el interior del recinto aeroportuario.
- Normas y condiciones de acceso de personas, vehículos y equipos a la parte aeronáutica.
- Emisión, gestión y control de las acreditaciones y autorizaciones de acceso de personas y vehículos al recinto aeroportuario.
- Emisión, gestión y control de los permisos de conducción en plataforma y área de maniobras.

2. Personal implicado y responsabilidades

Debe quedar claramente definido quién es el responsable de las siguientes actividades:

- Controlar el acceso de personas y vehículos a la zona restringida del aeropuerto.
- Controlar la circulación de los vehículos y equipos en plataforma.
- Controlar la circulación de los vehículos y equipos en el área de maniobras.
- Establecer o actualizar la normativa de seguridad aplicada a la operación y circulación de personas, vehículos y equipos en el área de movimiento del aeropuerto, con la pertinente comunicación de los cambios a las empresas afectadas.
- Supervisar el cumplimiento de las normas de seguridad, de circulación y requisitos técnicos de los vehículos que circulan en plataforma y en el área de maniobras.
- Solicitar las autorizaciones de acceso de vehículos y personas.
- Emitir y gestionar todo lo relacionado con las solicitudes de autorizaciones de acceso de vehículos y personas.
- Solicitar los permisos de conducción en la parte aeronáutica del aeropuerto.
- Emitir y gestionar todo lo relacionado con las solicitudes de permisos de conducción en el lado aires del aeropuerto.

3. Infraestructura, equipo o instalaciones utilizadas

- Medios para el control de acceso de vehículos a la parte aeronáutica.
- Herramientas informáticas corporativas utilizadas en la gestión de las actuaciones descritas en el procedimiento.
- Material de señalización.

- Medios para realizar la supervisión del cumplimiento de las normas de seguridad en la parte aeronáutica del aeropuerto.

4. Escenarios y activación del procedimiento

Deberán definirse las condiciones o causas que motivan la activación de cada procedimiento, quién es el responsable de activarlas, su duración, así como una planificación orientativa en el caso de actividades programadas temporalmente.

- Control de acceso de vehículos en el área de movimiento.
- Control del movimiento y operación de personas, vehículos y equipos en la parte aeronáutica.
- Supervisión del cumplimiento de las normas de seguridad, operación y requisitos técnicos de vehículos y equipos en la parte aeronáutica.
- Procedimiento para la emisión, modificación y comunicación a todos los afectados de las nuevas ediciones de la Normativa de Seguridad establecida por el aeropuerto.
- Procedimiento para la solicitud, emisión y gestión de autorizaciones de personas y vehículos que accedan al área de movimiento.
- Procedimiento para la solicitud, emisión y gestión de permisos de conducción de personas que circulen por plataforma y área de maniobras.

5. Relación de normativa aplicable y documentación de referencia tenida en cuenta para la elaboración del procedimiento

Deberá incluirse una relación de la normativa utilizada, tanto nacional como internacional para el desarrollo del procedimiento, así como otra documentación de referencia y/o regulación propia del aeropuerto (véase “4.0 Indicaciones generales para el desarrollo de los procedimientos”, apartado 5).

Al menos figurará la siguiente documentación:

- Documento que recoja las normas de seguridad, circulación y operativas establecidas por el aeropuerto para el movimiento de personas, vehículos y equipos en la parte aeronáutica.

6. Descripción de la secuencia de actuaciones

- Procedimiento de emisión, modificación y comunicación a todos los afectados de las nuevas ediciones de la Normativa de Seguridad establecida por el aeropuerto.
- Procedimiento para la supervisión del cumplimiento de las normas de seguridad, operación y requisitos técnicos de vehículos y equipos en la parte aeronáutica.
- Control de acceso de vehículos en el área de movimiento.
- Control del movimiento y operación de personas, vehículos y equipos en la parte aeronáutica.
- Procedimiento para la solicitud, emisión y gestión de autorizaciones de personas y vehículos que acceden al área de movimiento.
- Establecer las normas y condiciones de utilización de los titulares de autorizaciones de acceso y de los permisos de conducción en la parte aeronáutica.
- Procedimiento para la solicitud, emisión y gestión de permisos de conducción para conductores que circulen por plataforma y área de maniobras.

- Establecer las normas de operación y requisitos técnicos que deben cumplir los vehículos y equipos que operen en el área de movimiento:
  - Requisitos para la conducción de vehículos y equipos móviles en el interior del recinto aeroportuario.
  - Normas operativas en plataforma y área de maniobras.
  - Requisitos técnicos, habilitaciones y certificados específicos para cada tipo de vehículo.

7. Relación de procedimientos operacionales de menor nivel aplicados en el aeropuerto que se derivan del procedimiento en cuestión

8. Cualquier otra información de interés en el procedimiento

- Modelo de solicitud y de autorizaciones de acceso de personas y vehículos utilizados por el aeropuerto.
- Modelo de solicitud y de permisos de conducción utilizados por el aeropuerto.
- Modelos de otros certificados relacionados con el procedimiento, etc.

9. Control y gestión de la documentación final

Véase “4.0 Indicaciones generales para el desarrollo de los procedimientos”, apartado 9.

4.12 GESTIÓN DEL PELIGRO DE LA FAUNA

1. Objeto del procedimiento

- Desarrollar la información relativa actuaciones implantadas en el aeropuerto con la finalidad de enfrentar y minimizar los peligros derivados de la presencia de aves y otros animales sobre las operaciones de aeronaves en los circuitos de vuelo o en el área de movimiento del aeropuerto, incluyendo:
  - Procedimientos de evaluación del peligro de la fauna, incluyendo la evaluación y paliación de la creación de zonas que puedan estimular la actividad de la fauna en el entorno de la zona de movimientos de la aeropuerto.
  - Elaborar e implantar un Programa de Coordinación y Control de Fauna en el aeropuerto.

2. Personal implicado y responsabilidades

Deben quedar claramente definidas las responsabilidades de cada implicado, quedando especificado al menos el responsable de las siguientes actividades:

- Elaboración e implantación de un Programa de Control de Fauna en el aeropuerto.
- Observación del comportamiento de las aves y realización de estudios biológicos en el aeropuerto.
- Programación de actuaciones para el control de aves y otro tipo de fauna.
- Control y dirección de las empresas externas afectadas e implicadas en el procedimiento.
- Realización de labores, tanto preventivas como correctivas, para el control de fauna.
- Comunicación a la dependencia de Control de Tránsito Aéreo y a la responsable del control de fauna del avistamiento de aves u otros animales, así como de los sucesos o incidentes relacionados con la fauna.
- Análisis de sucesos relacionados con la fauna.
- Notificación a AESA de los incidentes con aves.
- Inspección y mantenimiento de las áreas no pavimentadas o referencia al 4.5.
- Inspección y mantenimiento del vallado perimetral o referencia al 4.5
- Valoración de medidas para el control de fauna y revisión de las mismas.

3. Infraestructura, equipo o instalaciones utilizadas

- Instalación para albergar al personal y aves de presa destinadas a vuelos disuasorios (halconera). Ubicación. Incluir plano.
- Vehículos específicos para el transporte de personas, animales y equipos.
- Herramientas de comunicación disponibles para el desarrollo del procedimiento.
- Aplicaciones informáticas específicas del procedimiento.
- Medios ópticos para vigilancia, observación e identificación de fauna.

- Medios mecánicos para dispersión de fauna.
- Medios animales.
- Equipos para el mantenimiento de áreas no pavimentadas.
- Vallado perimetral para evitar el paso inadvertido de fauna al área de movimiento. Características y plano con detalle de tipo de cerramiento.

4. Escenarios y activación del procedimiento

- Medidas preventivas del Programa de Control de Fauna.
- Medidas correctivas del Programa de Control de Fauna.
- Notificación de incidentes o accidentes causados por la fauna.

5. Relación de normativa aplicable y documentación de referencia tenida en cuenta para la elaboración del procedimiento

Deberá incluirse una relación de la normativa utilizada, tanto nacional como internacional para el desarrollo del procedimiento, así como otra documentación de referencia y/o regulación propia del aeropuerto (véase “4.0 Indicaciones generales para el desarrollo de los procedimientos”, apartado 5).

Al menos figurará la siguiente documentación:

- OACI. Doc. 9137 – Manual de Servicios de Aeropuertos. Parte 3. Reducción del peligro que representan las aves.
- Declaración de Impacto Ambiental del Aeropuerto.

6. Descripción de la secuencia de actuaciones

- Procedimiento de evaluación del peligro de la fauna. Zonas de concentración de aves en el aeropuerto y sus proximidades.
- Actuaciones generales.
  - Acciones preventivas.
  - Acciones correctivas.
  - Notificación de la presencia de fauna por ATC, compañías aéreas u otro personal operativo del aeropuerto.
- Actuaciones fuera del horario operativo de la dependencia encargada del control de fauna.
- Actuaciones ante incidentes causados por la fauna.
- Informe anual para la valoración de la eficacia de los medios con vistas a una posible revisión del programa.
- Coordinación entre el Gestor Aeroportuario y la/las Comunidades Autónomas y/o el/los Ayuntamientos correspondientes para el control de fauna fuera del entorno del aeropuerto.

7. Relación de procedimientos operacionales de menor nivel aplicados en el aeropuerto que se derivan del procedimiento en cuestión

8. Cualquier otra información de interés en el procedimiento.

- Autorizaciones, licencias y certificados correspondientes, que habilitan para la realización de las actuaciones.

9. Control y gestión de la documentación final.

Véase “4.0 Indicaciones generales para el desarrollo de los procedimientos”, apartado 9.

Se incluirán todos los registros utilizados en el procedimiento, incluyendo los de las actividades realizadas por el Servicio de Control de Fauna y los relacionados con la notificación de los choques con aves.

4.13 VIGILANCIA Y CONTROL DE OBSTÁCULOS DENTRO Y FUERA DEL RECINTO AEROPORTUARIO

1. Objeto del procedimiento

- Desarrollar, implantar y vigilar de forma continua las superficies limitadoras de obstáculos para detectar cualquier invasión indebida de dichas superficies.
- Control de los obstáculos bajo la autoridad del Gestor Aeroportuario, dentro y fuera del recinto del aeropuerto.
- Establecimiento de medidas de mitigación apropiadas, dentro del ámbito de competencia del Gestor del Aeropuerto, con objeto de minimizar dichos riesgos para la seguridad aérea.

Se indicará:

- Que cualquier ocupación de las superficies limitadoras de obstáculos definidas en las Normas Técnicas del Real Decreto 862/2009 requerirá una evaluación para determinar si el objeto colocado crea un riesgo inaceptable. Todo riesgo inaceptable será eliminado o paliado.
- Que cualquier obstáculo que permanezca como tal, deberá publicarse y, según las necesidades, señalizarse y, en su caso, equiparse con luces.

2. Personal implicado y responsabilidades

Debe quedar claramente definido quién es el responsable de, al menos, las siguientes actividades:

- Revisión de las superficies limitadoras de obstáculos, realizada desde el interior del aeropuerto.
- Revisión de las superficies limitadoras de obstáculos en el exterior del Aeropuerto.
- Realización del estudio de obstáculos de forma periódica.
- Revisión del estudio de obstáculos de las superficies limitadoras de obstáculos.
- Inspección de las áreas sensibles.
- Registro y control de la resoluciones de la AESA en materia de SSAA recibidas.
- Coordinación con Ayuntamientos, CCAA, autoridades locales y Autoridad Aeronáutica del modo de impedir la aparición de nuevos obstáculos o su retirada.
- Evaluación del riesgo que supone la aparición de un posible nuevo obstáculo o la modificación de los ya existentes.
- Toma de decisiones tras la notificación de la aparición de posibles nuevos obstáculos o la modificación de los ya existentes.
- Inspección del balizamiento de obstáculos.
- Canalización de la notificación de la detección de nuevos obstáculos o la modificación de los ya existentes a la dependencia establecida.
- Notificación de la aparición de potenciales nuevos obstáculos a la Autoridad Aeronáutica.

Asimismo, debe quedar claramente definido que:

- El Ayuntamiento es el responsable de asegurarse de que, durante la tramitación de sus expedientes, las edificaciones que se construyen en las zonas afectadas por servidumbres aeronáuticas cuentan con la autorización de la AESA. Es decir, no podrán autorizar construcciones, instalaciones o plantaciones en los espacios y zonas afectadas por servidumbres aeronáuticas sin previa resolución favorable (autorización) de la AESA.
- El Gestor Aeroportuario debe vigilar de forma continuada las superficies limitadoras de obstáculos, garantizando que no se vulneran, y manteniendo la vigilancia continua del cumplimiento de las Normas Técnicas.

3. Infraestructura, equipo o instalaciones utilizadas

- Superficies limitadoras de obstáculos.
  - Superficies limitadoras de obstáculos establecidas en el aeropuerto.
  - Otras superficies (si las hubiera) definidas en las Normas Técnicas del RD 862/2009, como son aquellas para protección del PAPI y contra deslumbramientos de radiación láser.
  - Planos de las superficies definidas donde se identifiquen los obstáculos que vulneran las superficies limitadoras de obstáculos.
  - Relación de obstáculos señalizados/iluminados en el interior y exterior del recinto aeroportuario.

  A modo de ejemplo se incluye el siguiente formato de tabla para el listado de equipos:

REFERENCIA	DESCRIPCIÓN	AFECCIÓN	DETALLE (IMAGEN)

- Señalización e iluminación de instalaciones y equipos.
  - Listado de equipos e instalaciones señalizados e iluminados por vulnerar alguna/s de las superficies limitadoras o por considerarse un objeto aislado cercano al área de maniobras.
  - Plano de equipos e instalaciones señalizados e iluminados.
- Zonas sensibles a vigilar:
  - Método empleado para su definición, indicando si se ha establecido una distancia vertical mínima medida desde las SLO y si se han tenido en cuenta las SSAA en su determinación.
  - Plano de zonas sensibles.
- Equipos y medios específicos para realizar las inspecciones.

4. Escenarios y activación del procedimiento

- **Medidas preventivas:**
  - Inspección de las proximidades del aeropuerto. Indicar periodicidad.
  - Inspección del balizamiento e iluminación de los obstáculos interiores y exteriores bajo la autoridad de la dirección del aeropuerto. Indicar periodicidad.
  - Inspecciones fuera del aeropuerto. Indicar periodicidad.
  - Revisión del estudio de obstáculos de las superficies limitadoras de obstáculos. Indicar periodicidad.
  - Inspección de las áreas sensibles. Indicar periodicidad.
  - Registro y control de las resoluciones de la AESA recibidas en materia de servidumbres aeronáuticas. Indicar periodicidad.
  - Levantamientos topográficos de las superficies limitadoras de obstáculos. Indicar periodicidad.
  - Coordinación con Ayuntamientos afectados por servidumbres aeronáuticas.
- **Establecimiento de medidas de mitigación:**
  - Su activación se realizará ante la detección de nuevos obstáculos o la modificación de los ya existentes.

5. Relación de normativa aplicable y documentación de referencia tenida en cuenta para la elaboración del procedimiento

Deberá incluirse una relación de la normativa utilizada, tanto nacional como internacional, para el desarrollo del procedimiento, así como otra documentación de referencia y/o regulación propia del aeropuerto (véase “4.0 Indicaciones generales para el desarrollo de los procedimientos”, apartado 5).

Al menos figurará la siguiente documentación:

- OACI. Doc. 9137. Manual de Servicios de Aeropuertos. Parte 6. Limitación de obstáculos.
- Reglamento (CE) Nº 1108/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009.
- Reales Decretos de aprobación de las Servidumbres Aeronáuticas que sean de aplicación.

6. Descripción de la secuencia de actuaciones

- Medidas preventivas.
  - Inspección periódica de las proximidades del aeropuerto.
  - Inspección periódica del balizamiento e iluminación de los obstáculos interiores y exteriores bajo la autoridad de la dirección del aeropuerto.
  - Inspecciones periódicas fuera del aeropuerto.
  - Levantamientos topográficos de las superficies limitadoras de obstáculos.

- Revisión del estudio de obstáculos.
- Inspección de las áreas sensibles.
- Registro y control de las resoluciones de la AESA recibidas en materia de servidumbres aeronáuticas.
- Coordinación con Ayuntamientos y/o Autoridades Locales.

- Medidas de mitigación.
  - Procedimiento de notificación de nuevos obstáculos o modificación de uno existente.
  - Evaluación preliminar del riesgo detectado y, si fuera necesario, toma de decisiones de forma inmediata.
  - Gestión de eliminación de obstáculos que afecten a las superficies limitadoras de obstáculos.
  - Gestión de eliminación de obstáculos que afecten a las servidumbres aeronáuticas.
  - Evaluación de la afección de la incidencia detectada a la seguridad del movimiento de las aeronaves en el aeródromo y sus alrededores.

Nota: Aunque en la Parte 4.5 “Inspección del Área de Movimiento y Superficies Limitadoras de Obstáculos” se describen actuaciones que competen a este procedimiento, es necesario que dichas actuaciones se contemplen también en el procedimiento 13 puesto que éste debe definir explícitamente cómo se realiza la vigilancia y control de obstáculos. La información comprendida en ambos procedimientos debe ser análoga para evitar, en la medida de lo posible, posibles confusiones.

7. Relación de procedimientos operacionales de menor nivel aplicados en el aeropuerto que se derivan del procedimiento en cuestión

Se debe incluir, en caso de que hubiera:

- Procedimiento Operativo para la Vigilancia de Obstáculos que pudieran vulnerar las Superficies Limitadoras de Obstáculos.
- Procedimiento de Coordinación entre el Aeropuerto y los Ayuntamientos afectados por SSAA para la protección de las Servidumbres Aeronáuticas.

8. Cualquier otra información de interés en el procedimiento

9. Control y gestión de la documentación final

Véase “4.0 Indicaciones generales para el desarrollo de los procedimientos”, apartado 9.

Se incluirán todos los registros utilizados en el procedimiento, incluyendo los derivados de las siguientes inspecciones:

- Inspección periódica de las proximidades del aeropuerto.
- Inspección periódica del balizamiento de obstáculos.
- Inspecciones periódicas fuera del aeropuerto.

- Revisión del estudio de obstáculos.
- Registro (histórico) de los estudios periódicos de obstáculos.
- Registro de las resoluciones de la AESA recibidas.

4.14 TRASLADO DE AERONAVES INUTILIZADAS

En caso de que exista Plan de Traslado de Aeronaves Inutilizadas del aeropuerto, no puede haber ninguna discrepancia entre éste y el procedimiento.

El procedimiento 4.14 del Manual debe poseer la información mínima indispensable para su comprensión y hacer referencia a cada apartado del Plan de Traslado de Aeronaves Inutilizadas del aeropuerto donde se localiza dicha información, si existiese dicho Plan.

Los puntos descritos a continuación corresponden a una casuística general, y pueden no tener en cuenta las particularidades de cada aeropuerto de forma individual, por lo cual el Gestor aeroportuario deberá adaptarlo convenientemente a sus propias prácticas, dejando siempre cubiertos todos los aspectos contemplados en cuanto a las actuaciones a realizar, bien por la asignación de las responsabilidades o bien por una justificación suficiente de la no necesidad o modificación de las mismas.

1. Objeto del procedimiento

- Definir las actuaciones para reducir al mínimo la incidencia de las operaciones de movilización y traslado de una aeronave inutilizada en el área de movimiento o en sus proximidades.
- Además se incluirá la secuencia de actuaciones que se seguirá para la notificación del accidente a la autoridad encargada de la investigación.

2. Personal implicado y responsabilidades

Lo expuesto a continuación corresponde a un caso particular que puede diferir con la realidad particular de un aeropuerto en concreto. En particular, puede llevarse a cabo este procedimiento sin establecer PMP o PMA, y sin activar el Plan de emergencias

Debe indicarse qué personal (puestos concretos) puede asumir las responsabilidades del Puesto de Mando Principal (PMP) y del Puesto de Mando Avanzado (PMA) y quién designa a estas personas.

Se debe indicar qué colectivos formarán parte del Puesto de Mando Avanzado.

Como mínimo deben indicarse estas responsabilidades para los siguientes implicados:

- PMP o designación equivalente en caso que no se active el Plan de emergencias.
  - Comprobar el grado de operatividad del aeropuerto de acuerdo con la normativa OACI contrastando la información con la dependencia ATC y, si es preciso, generar una petición de NOTAM.
  - Coordinarse con el Puesto de Mando Avanzado y realizar el seguimiento de los trabajos de traslado de la aeronave.
  - En caso de incidente/accidente, recibir la comunicación, por parte de TWR o de cualquier otro colectivo que lo haya detectado y notificado, sobre la situación de la aeronave inutilizada e iniciar las comunicaciones preliminares.

- PMA o designación equivalente en caso que no se active el Plan de emergencias:
  - Comunicar al PMP la constitución del PMA y las necesidades, si proceden, de evacuar pasajeros, de publicar y cancelar NOTAM, de retirada de combustible, de retirada de carga, de informar al resto de compañías y de avisos por megafonía.
  - Transmitir las órdenes del Puesto de Mando Principal a los colectivos implicados en el traslado.
  - Coordinar y supervisar in situ las actuaciones que se estén llevando a cabo.
  - Levantar acta en caso de ausencia o negativa para realizar el traslado del representante/propietario de la aeronave.
  - Informar a PMP sobre penetraciones adicionales en las superficies limitadoras de obstáculos, debidas a maniobras de grúas y resto de equipos durante el levantamiento de la aeronave.
  - Solicitar al Servicio de Mantenimiento del aeropuerto la comprobación de todas las áreas antes de reanudar las actividades normales.
  - En caso de incidente/accidente, garantizar la seguridad en el lugar del accidente y comunicar/coordinar con las autoridades encargadas de la investigación, las medidas que han de adoptarse antes de comenzar la operación de traslado de la aeronave.
- SSEI:
  - Aportar los medios recogidos en el inventario y colaborar con los medios disponibles en la retirada de la aeronave.
  - En caso de incidente/accidente, mantener las dotaciones precisas en la zona del incidente.
  - En caso de incidente/accidente, colaborar en la limpieza de cualquier vertido que se hubiera producido sobre el campo de vuelos.
- Suministrador de Combustibles (Agente Handling de combustible):
  - Formar parte (su representante) del PMA, y poner a disposición del Gestor Aeroportuario todos los medios materiales y humanos a su alcance.
  - Retirar el combustible de la aeronave, y si procede almacenarlo y custodiarlo. Entregar las muestras correspondientes a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad si fuese necesario.
- Explotador de la Aeronave/Compañía Aérea
  - Notificar por escrito si asume el traslado de la aeronave indicando el tiempo previsto para la retirada de la aeronave o delegar este traslado en el Gestor Aeroportuario en caso de no hacerse responsable.
  - Realizar el acopio de personal y material necesario para el traslado de la aeronave.
  - Colaborar con el gestor aeroportuario, informando sobre la marcha de los trabajos y la necesidad de utillajes especiales o mancomunados.

  - En caso de ser necesario, gestionar la llegada en el menor tiempo posible del equipo especial mancomunado (IATP).

- TWR/AFIS
  - Comunicar la presencia de una aeronave inutilizada en pista o inmediaciones y los datos en relación a la aeronave.
  - Coordinar y gestionar el acceso al área de movimiento, si fuera necesario, de aquellos implicados en el traslado de la aeronave siniestrada. En caso de AFIS determinar el responsable.
- ACC:
  - Recibir comunicaciones del PMP o PMA o responsable equivalente (según esté procedimentado) en cuanto al inicio del traslado de la aeronave, tiempo estimado para la retirada de la aeronave y pista en servicio.
- CIAIAC:
  - Coordinar con el PMP o PMA o responsable equivalente (según esté procedimentado), una vez informado por éste del incidente/accidente, las medidas a adoptar antes de comenzar la operación de traslado de la aeronave inutilizada para garantizar la seguridad del lugar del suceso.

Por otro lado debe quedar claramente definido quién es el responsable de, al menos, las siguientes actividades:

- Registrar las actuaciones y las comunicaciones que se produzcan.
- Activar el procedimiento/plan de Traslado de Aeronaves, en coordinación con los otros implicados responsables del procedimiento/plan y organizar las operaciones subsiguientes que se llevarán a cabo en el procedimiento.
- Coordinar la información suministrada a los medios de comunicación, si fuera necesario.
- Poner a disposición de la compañía explotadora de la aeronave los medios materiales y humanos disponibles.
- Hacer un estudio crítico de la operación de traslado, con la participación de todas las partes interesadas, incluyendo al menos:
  - Itinerarios entre el área terminal y el lugar del incidente/accidente.
  - Aligerar la aeronave.
  - Necesidades y disponibilidad de equipo para el traslado de la aeronave.
  - Activación de los medios de apoyo externos, si fuera necesario.
  - Condiciones meteorológicas durante las operaciones de traslado.
  - Iluminación del lugar.
- Coordinar y dirigir los trabajos de traslado de la aeronave en caso de que el explotador de la aeronave no se haga responsable del traslado de la misma y supervisar la operación de traslado en caso de que el explotador de la aeronave sí se haga responsable del traslado.

- Asegurar, tras petición del PMA, que todas las áreas afectadas son seguras entes de reanudar las actividades normales, de acuerdo a como se especifica en el procedimiento 5, parte I, de este Manual.
- Comprobar, a petición del PMP o PMA (quién corresponda) que todas las áreas afectadas por el incidente están libres de obstáculos, FOD, etc.
- Colaborar en el traslado de los equipos de asistencia necesarios para la evacuación, si los hubiere.
- Guiar y enlazar con ATC a los equipos de traslado de la aeronave y posterior traslado de ésta.
- Tomar medidas encaminadas a garantizar la protección del contenido de la aeronave y de los medios de prueba, para garantizar su conservación y la del entorno afectado.
- Asistir a los pasajeros y sus equipajes.
- Trasladar los pasajeros y equipajes al edificio Terminal, de forma rápida y segura.
- Revisar periódicamente la validez del inventario del material disponible en el aeropuerto para el traslado de aeronaves inutilizadas.
- Actualizar y mantener el documento que compone el Procedimiento/Plan de Traslado de Aeronaves Inutilizadas.
- Comunicar a la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes, en caso de aeronaves siniestradas. Si el aeropuerto ha designado un puesto para la investigación interna, también se deberá nombrar como parte de los implicados en este procedimiento.
- En caso de accidente, establecer la vigilancia que garantice, en general, la conservación de los elementos de las posibles pruebas que pudieran servir para determinar las causas del accidente.
- Retirar el correo, mercancías y equipajes, previa autorización de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil.

Además:

- Relación actualizada de prestadores de servicios de asistencia en tierra en las categorías de servicio de rampa.
- Identificar a los responsables del aeropuerto de coordinar y controlar las actividades con terceros.
- Mantenimiento de los equipos específicos de recuperación de aeronaves.
- Acuerdos con las empresas externas que aportan equipamiento general disponible localmente.

3. Infraestructura, equipo o instalaciones utilizadas

- Infraestructuras disponibles para el almacenamiento del material de recuperación propio del aeropuerto.
- Listado de equipos empleados en el procedimiento:
  - Equipo general para recuperación de aeronaves disponible en el aeropuerto.

- Equipo específico para recuperación de aeronaves disponible en el aeropuerto.
- Equipo general disponible localmente, en entidades o empresas ajenas al aeropuerto, especificando el tiempo medio estimado para la recepción del equipo en el aeropuerto.

- Acuerdos con empresas externas para la aportación del material.
- Especificar aeronaves empleadas para realizar la lista de equipo. Justificar convenientemente que dichas aeronaves normalmente puede esperarse que operen en el aeropuerto.
- Si procede, equipo especial mancomunado, especificando las limitaciones (compañías a las que aplica y las que no, equipamiento, tiempos de actuación, etc.).

4. Escenarios y activación del procedimiento

- Condiciones de activación.

  En particular, se indicará que este procedimiento se activa cuando se produce la circunstancia de que una aeronave queda inmovilizada en el área de movimiento o en sus proximidades, como consecuencia de un accidente o incidente, de manera tal que interfiere en la operatividad del aeropuerto.

- Responsable de la activación.

5. Relación de normativa aplicable y documentación de referencia tenida en cuenta para la elaboración del procedimiento

Deberá incluirse una relación de la normativa utilizada, tanto nacional como internacional para el desarrollo del procedimiento, así como otra documentación de referencia y/o regulación propia del aeropuerto (véase “4.0 Indicaciones generales para el desarrollo de los procedimientos”, apartado 5).

Al menos figurará la siguiente documentación:

- OACI. Doc. 9137. Manual de servicios de aeropuertos.
  - Parte 5. Traslado de Aeronaves Inutilizadas.
- Reglamento (CE) Nº 1108/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009.
- Real Decreto 389/1998, de 13 de marzo, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil.

6. Descripción de la secuencia de actuaciones

Es habitual que la secuencia de actuaciones, desde la activación hasta la vuelta a la operatividad normal del aeropuerto, sea estructurada en fases, con el fin de facilitar su desarrollo, una posible organización de las fases es la que se presenta a continuación:

- Fase 0: Caso de accidente de aeronave.

  En esta fase se indicarán las actuaciones particulares, previas a la Fase 1, que se llevarán a cabo en caso de que la inmovilización de una aeronave sea debida a un accidente aéreo, así como las actuaciones a llevar a cabo en el resto de incidencias de aeronaves inutilizadas en el área de movimiento. En caso necesario distinguir claramente los dos tipos de actuación, y

su relación con la activación o no del Plan de Emergencias Aeronáuticas, así como la coordinación entre ambos procedimientos en caso de accidente

- Fase 1: Inicio de la incidencia.

  Esta fase comprende las actuaciones a realizar destinadas, principalmente, a la gestión de la operación de traslado, de forma que ésta tenga la menor influencia posible sobre la operatividad del aeropuerto, y por tanto, recogerá aspectos como la coordinación de las operaciones del aeropuerto, la notificación del suceso a través de NOTAM, la coordinación con las autoridades encargadas de la investigación, la creación de un comité para la gestión de la operación de traslado y el establecimiento de un puesto de mando en el lugar en el que se haya producido el incidente/accidente.

- Fase 2: Traslado de la aeronave.

  Esta fase comprende las actuaciones destinadas a autorizar la operación de traslado, bien en el caso en que sea la Compañía Operadora la que asuma la dirección de la operación de traslado, o bien en el caso en que ésta delegue a la Autoridad Aeroportuaria.

  Estas actuaciones deben quedar completamente atendidas en ambos casos, e incluso haber tenido en cuenta la posibilidad de que no se contacte con los responsables de la compañía explotadora.

  Para realizar la labor de traslado, propiamente dicha, el método de recuperación será establecido por el comité establecido al efecto y será acorde a las características de la aeronave siniestrada, los medios de recuperación y personal disponible, y las características del lugar en el que se haya producido el incidente.

- Fase 3: Vuelta a la operación normal.

  Se indicarán las actuaciones destinadas a recuperar la situación de operatividad del aeropuerto.

7. Relación de procedimientos operacionales de menor nivel aplicados en el aeropuerto que se derivan del procedimiento en cuestión

- Plan de Traslado.

8. Cualquier otra información de interés en el procedimiento

- Métodos típicos para la realización del traslado en el aeropuerto. Describir secuencia de tareas.
  - Elevación de la aeronave.
  - Anclaje de la aeronave.
- Mantenimiento de los equipos destinados a realizar el traslado de aeronaves.
- Formación.

9. Control y gestión de la documentación final

Se incluirán todos los registros utilizados en el procedimiento, incluyendo los derivados de las inspecciones, y los utilizados para notificación de incidencias.

Entre otros deben estar:

- Comunicación a la CIAIAC.
- Registros del Plan de Mantenimiento.
- Registro de todas las comunicaciones entre el Gestor Aeroportuario y la Compañía explotadora de la aeronave.
- Registro de los datos de actuaciones y comunicaciones de antes, durante y después de la activación del Plan.
- Informe sobre la operación de traslado.

4.15 MANIPULACIÓN DE MATERIALES PELIGROSOS

- PARTE I: Manipulación de mercancías peligrosas.
- PARTE II: Manipulación de consumibles y residuos peligrosos.
- PARTE III: Servicio de reabastecimiento de combustible.
- PARTE IV: Tratamiento de derrames de materiales peligrosos.

Parte I. Mercancías peligrosas

1. Objeto del procedimiento

- Establecer la forma de proceder del gestor aeroportuario y de los terceros en relación con la manipulación de materiales peligrosos.
- Dar fe de la seguridad en la que se desenvuelven las operaciones de manipulación de mercancías peligrosas en el aeropuerto.

2. Personal implicado y responsabilidades

Se recomienda separar el personal implicado como sigue:

- Por un lado, las unidades del gestor aeroportuario afectadas por este procedimiento, sus responsabilidades asociadas y los puestos responsables y
- Por otro lado, la relación de los agentes de asistencia en tierra implicados en la manipulación de mercancías peligrosas. Y de cada uno de ellos definir sus responsabilidades, expediente del que es adjudicataria la empresa externa y su director de expediente.

Debe quedar claramente definido quién es el responsable de, al menos, las siguientes actividades:

- Realizar el control de la documentación de los agentes de handling que pueda afectar al tratamiento de mercancías peligrosas (contratos y autorizaciones).
- Controlar la actividad de las empresas presentes en el aeropuerto que realicen manipulación de mercancías peligrosas. Asegurarse de que los terceros:
  - Tienen autorización para la prestación de servicios aeroportuarios de asistencia en tierra, otorgada por la AESA (DGAC).
  - Disponen de procedimientos específicos para el manejo de mercancías peligrosas, están actualizados, son conocidos por el personal relacionado y se utilizan en el día a día.
  - Cumplen con lo estipulado en los contratos en vigor con el aeropuerto.
  - Mantienen al personal adecuadamente formado en las materias en las que esté involucrado. Se acreditará mediante los correspondientes certificados.
  - Poseen el resto de habilitaciones o autorizaciones expresas que la legislación aplicable a cualquiera de las distintas actividades.

- El responsable de llevar a cabo la carga y descarga, estiba, manipulación y almacenamiento de las mercancías peligrosas transportadas por aire por aeronaves, con origen o destino en el aeropuerto, y el del transporte y manipulación de mercancías peligrosas por carretera (plataforma y viales).

3. Infraestructura, equipo o instalaciones utilizadas

- Instalaciones específicas para el desarrollo del procedimiento de cada uno de los agentes de Handling. Indicar propiedad, ubicación y características de los lugares de almacenamiento. Sería recomendable incluir un croquis donde se represente la superficie destinada al almacenamiento de mercancías peligrosas e indique de forma aproximada el área disponible para tal fin, de cada uno de los agentes que realiza manipulación de mercancías peligrosas.
- Tipo de mercancías almacenadas, cantidades máximas que se almacenan y equipamiento de los agentes de asistencia, específicos para el desarrollo del procedimiento.

4. Escenarios y activación del procedimiento

- Explicar en qué casos se activa este procedimiento y la vigencia del mismo, que será, en principio, durante la vigencia del contrato con el tercero.
- Referencia al procedimiento 4.18 Coordinación con terceros.

5. Relación de normativa aplicable y documentación de referencia tenida en cuenta para la elaboración del procedimiento

Deberá incluirse una relación de la normativa utilizada, tanto nacional como internacional, para el desarrollo del procedimiento, así como otra documentación de referencia y/o regulación propia del aeropuerto (véase “4.0 Indicaciones generales para el desarrollo de los procedimientos”, apartado 5).

6. Descripción de la secuencia de actuaciones

- Respecto a las actividades del aeropuerto, es necesario describir brevemente las actuaciones encaminadas al control de las actividades de los terceros, la periodicidad de las mismas, las acciones a llevar a cabo si se detectan problemas, la forma de registrar los resultados, etc.
- Respecto a las actividades de los terceros, es necesario un breve resumen explicativo de todas las actividades que lleva a cabo cada uno de los terceros, relacionadas con el transporte de mercancías peligrosas. El objetivo es que una persona que desconozca dichas actividades en un aeropuerto determinado sea capaz de comprenderlas.

Esta descripción de la secuencia podría responder al siguiente esquema:

6.1 Transporte de mercancías peligrosas

- Llegada de mercancía
- Salida de mercancía

6.2 Control por parte del gestor aeroportuario de la actividad de las empresas externas: breve descripción de las supervisiones que las distintas unidades del gestor aeroportuario realizan así como la periodicidad de las mismas

7. Relación de procedimientos operacionales de menor nivel aplicados en el aeropuerto que se derivan del procedimiento en cuestión

8. Cualquier otra información de interés en el procedimiento

9. Control y gestión de la documentación final

Véase “4.0 Indicaciones generales para el desarrollo de los procedimientos”, apartado 9.

Entre los registros han de incluirse:

- Autorización para la prestación de servicios de la AESA (DGAC)
- Registro de aeronaves atendidas con mercancías peligrosas y mercancías peligrosas manipuladas
- Listado de los procedimientos propios para la manipulación de materiales peligrosos de los agentes de asistencia en tierra
- Registro de las supervisiones llevadas a cabo por el gestor aeroportuario para el control de la actividad de las empresas externas.

Parte II. Consumibles y residuos peligrosos

1. Objeto del procedimiento

- Establecer la forma de proceder del gestor aeroportuario y de los terceros en relación con los consumibles y residuos peligrosos.
- Incorporar la relación de consumibles y residuos peligrosos ubicados en el lado aire, con justificación de los mismos, memoria técnica y emplazamiento, para llevar a cabo un control adecuado de:
  - procedimientos de recepción,
  - procedimientos de almacenamiento,
  - procedimientos de manipulación y transporte,
  - procedimientos de suministro y utilización, y
  - procedimientos de inspección.

Nota: En caso de gran extensión o complejidad este procedimiento puede desarrollarse en dos partes: A) Consumibles peligrosos y B) Gestión de residuos peligrosos.

2. Personal implicado y responsabilidades

Sería recomendable que la información se presentase de forma separada:

- Por un lado, las unidades del gestor aeroportuario afectadas por este procedimiento, sus responsabilidades asociadas y los puestos responsables, y
- Por otro lado, las empresas externas que gestionan y almacenan consumibles y residuos peligrosos, sus responsabilidades y el responsable del gestor aeroportuario que controla su actividad.

  Es decir, de cada empresa externa implicada deberá especificarse sus responsabilidades, el expediente del que es adjudicataria y director del mismo.

Respecto al gestor aeroportuario, debe quedar claramente definido quién es el responsable de, al menos, las siguientes actividades:

- Los almacenamientos de sustancias y consumibles peligrosos del aeropuerto.
- Legalización, mantenimiento y uso de los tanques de combustible (quedan excluidos de esta parte los tanques de combustible de aviación. Éstos deberán incluirse en la Parte III).
- El almacenamiento y gestión de los residuos peligrosos generados por el gestor aeroportuario.
- Dirección del expediente de gestión de residuos.
- Gestión de la documentación.
- Seguimiento de requisitos legales.
- Controlar la actividad de todas las empresas que dispongan de consumibles o generen residuos peligrosos. Asegurarse de que:

- Disponen de la autorización de la AESA (DGAC) para la prestación de servicios aeroportuarios
- Disponen de procedimientos específicos para la gestión de residuos, están actualizados, son conocidos por el personal relacionado y se utilizan en el día a día
- Cumplen con lo estipulado en los contratos en vigor con el aeropuerto
- Mantienen al personal adecuadamente formado en las materias en las que esté involucrado. Se acreditará mediante los correspondientes certificados
- Poseen el resto de habilitaciones o autorizaciones expresas que la legislación aplicable a cualquiera de las distintas actividades

Indicar la relación de empresas y servicios que dispongan de consumibles o generen residuos peligrosos en lado aire. De cada empresa indicar el responsable de:

- Mantenimiento y uso de los tanques de combustible de que dispongan
- El almacenamiento de otros consumibles peligrosos
- El almacenamiento y gestión de los residuos peligrosos generados

3. Infraestructura, equipo o instalaciones utilizadas

- Relación de los almacenamientos de consumibles peligrosos de que disponen (tanto del gestor como de las empresas externas).
- Relación de los residuos peligrosos generados por el gestor y por las empresas.
- Instalaciones específicas para el almacenamiento de combustible (propias y del tercero). Indicar propiedad, localización y características de dichas instalaciones.
- Instalaciones específicas para el almacenamiento de residuos peligrosos (propias y del tercero).

La información anteriormente requerida se podría ajustar al siguiente esquema:

- Consumibles peligrosos: sustancia / localización / cantidad máxima almacenada
  - Del gestor aeroportuario
  - De empresas externas
- Almacenamiento de residuos peligrosos: residuo / origen / localización / cantidad máxima almacenada / gestión del residuo
  - Del gestor aeroportuario
  - De empresas externas

- Equipamiento específico para el desarrollo del procedimiento.
- Ubicación de los depósitos de gasóleo o gasolina utilizados por las empresas

4. Escenarios y activación del procedimiento

- Explicar en qué casos se activa este procedimiento y la vigencia del mismo, que será, en principio, durante la vigencia del contrato con el tercero.

- Referencia al procedimiento 4.18 Coordinación con terceros.

5. Relación de normativa aplicable y documentación de referencia tenida en cuenta para la elaboración del procedimiento

Deberá incluirse una relación de la normativa utilizada, tanto nacional como internacional, para el desarrollo del procedimiento, así como otra documentación de referencia y/o regulación propia del aeropuerto (véase “4.0 Indicaciones generales para el desarrollo de los procedimientos”, apartado 5).

6. Descripción de la secuencia de actuaciones

- Respecto a las actividades del aeropuerto, es necesario describir brevemente las actuaciones relacionadas con el control de los consumibles peligrosos y la gestión de residuos generados por el gestor aeroportuario en el lado aire. Se deberán describir también las actuaciones encaminadas al control de las actividades de los terceros, la periodicidad de las mismas, las acciones a llevar a cabo si se detectan problemas, la forma de registrar los resultados, etc.
- Respecto a las actividades de los terceros, es necesario un breve resumen explicativo de todas las actividades que lleva a cabo cada uno de los terceros relacionadas con los consumibles y la gestión de residuos peligrosos que generan. El objetivo es que una persona que desconozca dichas actividades en un aeropuerto determinado sea capaz de comprenderlas.

7. Relación de procedimientos operacionales de menor nivel aplicados en el aeropuerto que se derivan del procedimiento en cuestión

8. Cualquier otra información de interés en el procedimiento

9. Control y gestión de la documentación final

Véase “4.0 Indicaciones generales para el desarrollo de los procedimientos”, apartado 9.

Parte III. Servicio de reabastecimiento de combustible

1. Objeto del procedimiento

- Describir el sistema para el reabastecimiento de combustible de aviación disponible en el aeropuerto.
- Describir el control que realiza el gestor aeroportuario para asegurar que las empresas concesionarias cumplen con los requisitos necesarios para llevar a cabo sus actividades.
- Establecer la forma de proceder del gestor aeroportuario y de los terceros en relación con los procedimientos de abastecimiento de combustible.

2. Personal implicado y responsabilidades

Sería recomendable que la información se presentase de forma separada:

- Por un lado, las unidades del gestor aeroportuario afectadas por este procedimiento, sus responsabilidades asociadas y los puestos responsables, y
- Por otro lado las empresas externas implicadas en el reabastecimiento de combustible, sus responsabilidades y el responsable del gestor aeroportuario que controla su actividad.

  Es decir, de cada empresa externa implicada deberá especificarse sus responsabilidades, expediente del que es adjudicataria y director del mismo.

Debe quedar claramente definido quién es el responsable de, al menos, las siguientes actividades:

Respecto al gestor aeroportuario, debe quedar claramente definido quién es el responsable de, al menos, las siguientes actividades:

- Controlar la actividad de las empresas relacionadas con el combustible de aviación tanto almacenamiento como suministro y puesta a bordo. Asegurándose de que las empresas externas:
  - Tienen autorización para la prestación de servicios aeroportuarios de suministro de combustible, otorgada por la AESA (DGAC).
  - Disponen de procedimientos específicos para la actividad que realicen relacionada con el combustible de aviación, están actualizados, son conocidos por el personal relacionado y se utilizan en el día a día.
  - Cumplen con lo estipulado en los contratos en vigor con el aeropuerto.
  - Mantienen al personal encargado del almacenamiento, suministro y puesta a bordo de combustible adecuadamente formado en las materias en las que esté involucrado. Se acreditará mediante los correspondientes certificados de la formación recibida.
  - Poseen el resto de habilitaciones o autorizaciones expresas que la legislación aplicable a cualquiera de las distintas actividades, en particular para el transporte de combustible.
- Dirección del expediente (o expedientes) de abastecimiento de combustible.
- Responsabilidades de los bomberos del aeropuerto en caso de reabastecimiento con pasajeros a bordo, embarcando o desembarcando.

Respecto a los terceros, incluir relación actualizada de las empresas y servicios implicados en el abastecimiento de combustible de aviación a las aeronaves. Definir quién es el responsable de:

- La gestión y explotación de la instalación de almacenamiento de combustible de aviación, y de la distribución y puesta a bordo de combustibles de aviación.
- Legalización y mantenimiento de los tanques de combustible de aviación.
- Mantenimiento y uso de otros depósitos (de purga, auxiliares, etc.).
- Mantenimiento de la red de suministro de combustible, incluyendo tuberías, red de hidrantes (si la hay), puntos de abastecimiento a vehículos cisterna, etc.
- Mantenimiento de los vehículos cisterna y vehículos dispenser, incluyendo las autorizaciones pertinentes.
- Gestión de la documentación.
- Seguimiento de requisitos legales, como legalización de los tanque de combustible, renovación autorizaciones ADR para vehículos cisterna (en caso de ser necesarias), cumplimiento de la ITA, etc.
- Formación del personal.

3. Infraestructura, equipo o instalaciones utilizadas

- Instalaciones de almacenamiento y distribución de combustible de aviación.
  - Tipos de combustibles, cantidad almacenada y ubicación.
  - Lubricantes y ubicación.
- Número y tipo de vehículos cisterna y vehículos dispenser.
- Plano esquemático de las instalaciones de almacenamiento de combustible.
- Plano esquemático de la red de suministro de combustible y de la red de hidrantes en plataforma (en caso de haberla).
  - Situación de los puntos de suministro de los vehículos cisterna.

4. Escenarios y activación del procedimiento

- Explicar en qué casos se activa este procedimiento y la vigencia del mismo, que será, en principio, durante la vigencia del contrato con el tercero.
- Referencia al procedimiento 4.18 Coordinación con terceros.

5. Relación de normativa aplicable y documentación de referencia tenida en cuenta para la elaboración del procedimiento

Deberá incluirse una relación de la normativa utilizada, tanto nacional como internacional, para el desarrollo del procedimiento, así como otra documentación de referencia y/o regulación propia del aeropuerto (véase “4.0 Indicaciones generales para el desarrollo de los procedimientos”, apartado 5).

6. Descripción de la secuencia de actuaciones

- Respecto a las actividades del aeropuerto, es necesario describir brevemente las actuaciones encaminadas al control de las actividades de los terceros, la periodicidad de las mismas, las acciones a llevar a cabo si se detectan problemas, la forma de registrar los resultados, etc.
- Respecto a las actividades de los terceros, es necesario un breve resumen explicativo de todas las actividades que lleva a cabo cada uno de los terceros desde que el combustible llega a la instalación hasta su puesta a bordo en la aeronave; actividades relacionadas con el almacenamiento de combustible, la procedencia del mismo, la forma de distribución y el suministro y la puesta a bordo en el aeropuerto. Se debe indicar además el nº máx de repostajes con pasajeros a bordo, embarcando o desembarcando, tanto con el SSEI en estado de alerta como a pie de avión, que se realiza en el aeropuerto. El objetivo es que una persona que desconozca dichas actividades en un aeropuerto determinado sea capaz de comprenderlas.

7. Relación de procedimientos operacionales de menor nivel aplicados en el aeropuerto que se derivan del procedimiento en cuestión

Se debe incluir, en caso de que hubiera:

- Procedimiento de suministro de combustible con pasajeros a bordo, embarcando o desembarcando.

8. Cualquier otra información de interés en el procedimiento

9. Control y gestión de la documentación final

Véase “4.0 Indicaciones generales para el desarrollo de los procedimientos”, apartado 9.

Parte IV. Tratamiento de derrames de materiales peligrosos

1. Objeto del procedimiento

- Evitar y/o minimizar las consecuencias de derrames accidentales, agrupados en:
  - Vertidos que se originan durante las operaciones de reabastecimiento o descarga de combustible de aeronaves.
  - Vertidos que se originan durante el reabastecimiento a equipos móviles, vertido de líquidos hidráulicos, aceites anticongelantes, etc.

2. Personal implicado y responsabilidades

Sería recomendable que la información se presentase de forma separada:

- Por un lado, las unidades del aeropuerto afectadas por este procedimiento, sus responsabilidades asociadas y los puestos responsables, y
- Por otro lado, las empresas externas implicadas en el tratamiento de derrames de materiales peligrosos, sus responsabilidades y el responsable del gestor aeroportuario que controla su actividad.

  Es decir, de cada empresa externa implicada deberá especificarse sus responsabilidades, expediente del que es adjudicataria y director del mismo.

Debe quedar claramente definido quién es el responsable de, al menos, las siguientes actividades:

- Vigilancia del área de movimiento para la detección de derrames.
- Realizar la recogida del derrame.
- Realizar las labores de gestión del derrame posteriores a su retirada.
- Controlar la actividad de las empresas externas implicadas en el tratamiento de derrames de materiales peligrosos, asegurándose de que las empresas externas:
  - Tienen autorización para la prestación de servicios aeroportuarios otorgada por la AESA (DGAC).
  - Disponen de procedimientos específicos para el tratamiento de derrames, están actualizados, son conocidos por el personal relacionado y se utilizan en el día a día.
  - Cumplen con lo estipulado en los contratos en vigor con el aeropuerto.
  - Mantienen al personal adecuadamente formado en las materias en las que esté involucrado. Se acreditará mediante los correspondientes certificados.
- Poseen el resto de habilitaciones o autorizaciones expresas que la legislación aplicable a cualquiera de las distintas actividades.

3. Infraestructura, equipo o instalaciones utilizadas

- Equipamiento específico para la recogida de derrames. Vehículos, mantas, palas, escobas.

- Si aplica, sistemas de comunicación/información para la notificación y comunicación durante la operación o cualquier herramienta informática usada para registrar todas aquellas incidencias relativas a derrames.
- Ubicación en la que se depositarán los derrames recogidos.

4. Escenarios y activación del procedimiento

– Procedimiento de actuación en caso de derrame, especificando quién puede activarlo.

5. Relación de normativa aplicable y documentación de referencia tenida en cuenta para la elaboración del procedimiento

Deberá incluirse una relación de la normativa utilizada, tanto nacional como internacional, para el desarrollo del procedimiento, así como otra documentación de referencia y/o regulación propia del aeropuerto (véase “4.0 Indicaciones generales para el desarrollo de los procedimientos”, apartado 5).

6. Descripción de la secuencia de actuaciones

- Respecto a las actividades del aeropuerto, es necesario describir brevemente las actuaciones encaminadas a la gestión de los derrames: cómo se procede en el momento de detectarse un vertido, comunicaciones pertinentes, tratamiento en función de su tipología, las soluciones para evitar los mismos, la forma de registrar los resultados, etc.
- Respecto a las actividades de los terceros, es necesario un breve resumen explicativo de todas las actividades que lleva a cabo el tercero (si lo hay) relacionadas con la retirada del derrame y su posterior tratamiento. El objetivo es que una persona que desconozca dichas actividades en un aeropuerto determinado sea capaz de comprenderlas. Asimismo, en este caso se deberá describir el control que el gestor aeroportuario hace de la actividad de las empresas externas implicadas en el tratamiento de derrames de materiales peligrosos.

Si se considera necesario, se pueden distinguir los siguientes casos:

- Derrame que proviene de una aeronave
- Derrame que proviene de un vehículo de handling o vehículo de asistencia
- Derrame que proviene de una compañía suministradora de combustible u otra empresa que opera en el aeropuerto.

7. Relación de procedimientos operacionales de menor nivel aplicados en el aeropuerto que se derivan del procedimiento en cuestión

8. Cualquier otra información de interés en el procedimiento

9. Control y gestión de la documentación final

Véase “4.0 Indicaciones generales para el desarrollo de los procedimientos”, apartado 9.

4.16 OPERACIONES EN CONDICIONES DE VISIBILIDAD REDUCIDA

Se describe el desarrollo de este procedimiento los dos casos siguientes:

Caso 1: En el aeropuerto se realizan operaciones que conllevan la necesidad de establecer Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP).

Caso 2: No se realizan operaciones que conllevan la necesidad de establecer Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP), que son operaciones de aproximación instrumentales de Categorías II/III y/o despegues de visibilidad reducida (despegues en el que el RVR es inferior a 400 m), y por lo tanto el aeropuerto no dispondrá de LVP, y dicho hecho debe figurar expresamente en el en este procedimiento, y desarrollarse adicionalmente un "Procedimiento de paralización de las operaciones en el área de movimiento para RVR inferior a YYY m (PPOAM YYY)."

Caso 1

Este procedimiento deberá seguir las indicaciones del Anexo I “Guía para la elaboración de procedimientos de visibilidad reducida – Responsabilidad del Gestor Aeroportuario (LVP – RGA)” que figura en la Resolución, de 25 de mayo de 2010, de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, para la aprobación de los procedimientos de visibilidad reducida (LVP).

1. Objeto del procedimiento

- Proporcionar seguridad y regularidad al movimiento de todo tránsito (aeronaves, vehículos y personas) en el área de movimiento del aeropuerto en condiciones de visibilidad reducida.
- Comprende:
  - Guía adecuada a pilotos y conductores para su correcta orientación en la superficie del aeródromo.
  - Control eficaz del tránsito en la superficie del aeródromo, para evitar posibles colisiones, manteniendo, en la medida de lo posible su flujo regular.
  - Garantía de funcionamiento correcto, y en su caso, la notificación urgente de la degradación al usuario, de los siguientes sistemas:
    - Ayudas instrumentales para la aproximación, el aterrizaje y el despegue.
    - Ayudas visuales para la aproximación, el aterrizaje, el despegue y el rodaje.
    - Sistemas contra intrusión en áreas críticas, sensibles y pista.
    - Otras ayudas o sistemas disponibles.
  - Control de los movimientos de aeronaves y de vehículos en el área de maniobras.
  - Adecuada separación del tránsito aéreo, al objeto de garantizar la integridad de las señales de guiado radiadas por los subsistemas del ILS durante las aproximaciones de las aeronaves.
  - Control y vigilancia de las obras en el área de movimiento que pueden afectar a las operaciones.
- En todos los aeropuertos en los que se prevea realizar operaciones de aproximación y aterrizaje de precisión de Categorías II y III, y/o despegues de visibilidad reducida (LVTO), en

los que el alcance visual en pista (RVR) sea inferior a 400 m se deberá especificar cuál es el tipo de operación que pretende realizar el aeropuerto.

2. Personal implicado y responsabilidades

Deberá diseñarse una distribución de funciones y responsabilidades de los distintos servicios procurando la máxima eficiencia y evitando duplicidad o incompatibilidades. El esquema a seguir en la organización de los servicios contempla lo siguiente:

- Identificación de los servicios implicados.
- Asignación de funciones y responsabilidades, incluyéndolas en los procedimientos de manera clara y concisa.

  Los diferentes servicios realizarán las tareas que establezca el aeropuerto durante el tiempo en que se den las condiciones de visibilidad reducida, pero al menos deberán tener asignadas una serie de responsabilidades, sin perjuicio de que el aeropuerto establezca otras adicionales, o reordene las tareas de un servicio a otro según su organización interna.
- Indicaciones sobre los expedientes externalizados afectados por el procedimiento, las empresas adjudicatarias y los correspondientes directores de expediente, o bien organismos colaboradores, indicando el responsable por parte del aeropuerto. Incluir tabla.

3. Infraestructura, equipo o instalaciones utilizadas

- Infraestructura.
  - Ayudas Visuales:
    - Señales. Listado en una tabla de la tipología de señales en cada pista. Indicar o incluir plano.
      - Señal designadora de pista
      - Señal de eje de pista
      - Señal de umbral
      - Señal de punto de visada
      - Señal de zona de toma de contacto
      - Señal de faja lateral de pista
      - Señal de eje de calle de rodaje
      - Señal de plataforma de viraje en la pista
      - Señal de punto de espera de la pista
      - Señal de punto de espera intermedio
      - Señales de puestos de estacionamiento de aeronaves
      - Líneas de seguridad en plataforma
      - Señal de punto de espera en la vía de vehículos
      - Señales con instrucciones obligatorias
      - Señales de información

- Luces. Listado en una tabla de las tipologías de luces en cada pista. Indicar o incluir planos.
  - Sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categorías II/III
  - Sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación (PAPI)
  - Luces de identificación de umbral
  - Luces de borde de pista
  - Luces de umbral de pista
  - Luces de extremo de pista
  - Luces de eje de pista
  - Luces de zona de toma de contacto
  - Luces indicadoras de calle de salida rápida
  - Luces de zona de parada
  - Luces de eje de calle de rodaje
  - Luces de borde de calle de rodaje
  - Luces de plataforma de viraje en la pista
  - Barras de parada
  - Luces de punto de espera intermedio
  - Luces de protección de pista
  - Iluminación de plataforma
  - Luces de guía para maniobras en los puestos de estacionamiento de aeronaves
  - Luces de punto de espera en la vía de vehículos
- Letreros. Listado en una tabla de las tipologías de letreros en cada pista. Indicar o incluir planos.
  - Letreros con instrucciones obligatorias (para identificar el lugar más allá del cual una aeronave en rodaje o un vehículo no debe proseguir, a menos que lo autorice la torre de control)
  - Letreros de información (cuando sea necesario, desde el punto de vista de las operaciones, identificar, por medio de un letrero, un emplazamiento específico o proporcionar información de encaminamiento –dirección o destino-)
  - Letreros de identificación de puesto de estacionamiento (se recomienda que complementen a las señales, siempre que sea posible)
  - Letreros de punto de espera en la vía de vehículos.
- Varios, que deberá incluir:
  - Iluminación de los indicadores de la dirección del viento
  - Señalización o iluminación de los obstáculos en el aeropuerto o en sus proximidades

- Requisitos de la fuente secundaria de energía, diferentes según sea para una pista de aproximaciones de precisión Categoría II/III, o una pista para despegues en condiciones de RVR < 800 m
- Dispositivo monitor de los sistemas de iluminación
- Sistemas de guía y control del movimiento en superficie
- Sistema de mantenimiento preventivo de las ayudas visuales, a fin de asegurar la fiabilidad de la iluminación y de la señalización

– Radioayudas a la navegación (listado de las mismas).

– Instalaciones meteorológicas (listado de las mismas).

– Radar de movimiento en superficie.

– Superficies limitadoras de obstáculos definidas para el procedimiento. Indicar o incluir planos.

▪ Listado de obstáculos que penetren las superficies definidas.

- Equipamiento del aeropuerto y vías de servicio.

  – Indicar las instalaciones del aeropuerto para indicar la activación del LVP, como pueden ser: Semáforos LVP, conos para cierre de viales, carteles de prohibición, etc.

  – Vías de servicio autorizadas y no autorizadas con LVP. Incluir plano de vías de servicio y puestos de estacionamiento deshabilitados con LVP activados.

- Equipamiento personal.

4. Escenarios y activación del procedimiento

- Esquema de activación de los LVP.

  – Fases (explicar cada una de las fases).

- Estados de operatividad del aeropuerto.

  – Operatividad normal.

  – Operatividad restringida.

5. Relación de normativa aplicable y documentación de referencia tenida en cuenta para la elaboración del procedimiento

- OACI. Anexo 3. Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional.
- OACI. Anexo 6. Operación de aeronaves.
- OACI. Anexo 10. Telecomunicaciones aeronáuticas.
- OACI. Anexo 11. Servicios de tránsito aéreo.
- OACI. Anexo 15. Servicios de información aeronáutica.
- OACI. Doc. 4444. Reglamento del aire y servicios de tránsito aéreo.

- OACI. Doc. 9137. Manual de servicios de aeropuertos.
- OACI. Doc. 9157. Manual de diseño de aeródromos.
- OACI. Doc. 9328. Manual de métodos para la observación y la información del RVR.
- OACI. Doc. 9365. Manual de operaciones todo tiempo.
- OACI. Doc. 9476. Manual de sistema de guía y control del movimiento en la superficie (SMGCS).
- OACI. Doc. 9830. Manual de sistema avanzado de guía y control del movimiento en la superficie (A-SMGCS).
- OACI. Doc. 13. European guidance material on aerodrome operation under limited visibility conditions.
- EU-OPS 1(EASA). Common technical requirements and administrative procedures applicable to commercial transportation by aircraft.
- Reglamento (CE) Nº 1899/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se modifica el reglamento (CE) Nº 3922/91 del Consejo relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil.
- Reglamento (CE) Nº 8/2008 de la Comisión, por el que se modifica el Reglamento (CE) Nº 3922/91 del Consejo en lo relativo a los requisitos técnicos y los procedimientos administrativos comunes aplicables al transporte comercial por avión.
- Reglamento (CE) Nº 859/2008 de la Comisión, por el que se modifica el Reglamento (CE) Nº 3922/91 del Consejo en lo relativo a los requisitos técnicos y los procedimientos administrativos comunes aplicables al transporte comercial por avión.
- ECAC. Doc. 17. Common European procedures for the authorization of category II and III operations.
- European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions (EAPRI).
- DGAC-OPS/01-8. Normativa para el establecimiento y ejecución de las operaciones ILS de categorías II y III.
- Reglamento (CE) Nº 1108/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009.
- Resolución, de 25 de mayo de 2010, de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, para la aprobación de los procedimientos de visibilidad reducida (LVP).
- RD 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 aeropuertos de competencia del estado.
- Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, por el que se regula el procedimiento de emisión de los informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos, y se modifica el 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, el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas y el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la ordenación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social

- 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.

6. Descripción de la secuencia de actuaciones

- Desarrollo cronológico de las actuaciones. Esquema para cada una de las distintas fases.
- Diagrama por proveedores de servicio.
- Incluir un cronograma describiendo el desarrollo cronológico de las actuaciones que implican los procedimientos de visibilidad reducida en el área de maniobras.
- Fichas de actuación.
  - Incluir: Responsabilidad, tarea y descripción de la tarea para los distintos servicios afectados y en cada una de las fases.

7. Relación de procedimientos operacionales de menor nivel aplicados en el aeropuerto que se derivan del procedimiento en cuestión

Se listarán aquellos procedimientos operacionales relacionados con el procedimiento de visibilidad reducida, que figuren en los apartados 4 y/o 6 de este Procedimiento (véase “4.0 Indicaciones generales para el desarrollo de los procedimientos”, apartado 7).

8. Cualquier otra información de interés en el procedimiento

- Publicación en el AIP.

  Incluir lo que figura en el apartado 22 del AIP AD2.

  Deberá tener, como mínimo, los siguientes apartados:

  1. General
     - Condiciones de inicio y cancelación.
     - Pistas aptas para operaciones en visibilidad reducida.
     - Información a los pilotos.
       - Medios de comunicación de incidencias.
       - Información de RVR.
       - Condiciones de la autorización para aterrizar.
  2. Movimientos en tierra
     - Instrucciones a los pilotos.
     - Condiciones de iluminación y RVR mínimo para permisos de puesta en marcha.
     - Vías de servicio de vehículos a cerrar.
     - Procedimientos de rodaje.
       - Calles de salida y entrada a pista a utilizar.
       - Rutas de rodaje normalizadas para salidas y llegadas de aeronaves.

- Medios de notificación de los pilotos al abandonar el LSA y la OFZ.
- Puestos de estacionamiento asistidos por señaleros.
- Maniobras de retroceso.
- Puntos de espera.

3. Fallo de las comunicaciones y situaciones anómalas en el área de maniobras.
   - Instrucciones para aeronaves y vehículos.

- Planos relacionados con los LVP.

  Deberán figurar al menos los siguientes planos, o indicación sobre su ubicación en el Manual de Aeropuerto:

  – Configuración general del aeropuerto.
  – Cierre de vías de servicio y puestos de estacionamiento.
  – Ubicación de los diferentes puntos de espera a pista, así como su señalización, balizamiento y colocación de letreros en los mismos.
  – Áreas críticas del ILS: localizador y senda de planeo.
  – Áreas sensibles del ILS: localizador y senda de planeo.
  – Planos de obstáculos de la OFZ.
  – Rutas de rodaje normalizadas para las aeronaves durante los LVP, según diferentes configuraciones.
  – Hotspots maps.

- Formación del personal implicado (véase “4.0 Indicaciones generales para el desarrollo de los procedimientos”, apartado 8).
- Normas aplicables a vehículos (especificar la parte correspondiente de la Normativa de Seguridad en Plataforma).
- Coordinación con proveedores de servicios de navegación aérea.

  Según establece la Resolución de 25 de Mayo de 2010, de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, para la aprobación de los Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP), en su artículo 8 indica que: “Para una correcta coordinación, es necesario que se establezca en un escrito la conformidad por parte de todos los agentes o proveedores implicados en el procedimiento, donde se indique que cualquier cambio en sus correspondientes manuales operativos que pueda afectar al resto de implicados, será comunicado inmediatamente al resto de afectados, y se incluirá una fecha común relacionada con este procedimiento para la entrada en vigor de las modificaciones en los respectivos manuales operativos. Dicho escrito deberá figurar en todos los manuales operativos de los diferentes proveedores de servicios del gestor aeroportuario”.

  Incorporar aquí escaneado dicho *Escrito de conformidad por parte de todos los agentes o proveedores implicados, según apartado 8 de la Resolución, de 25 de mayo de 2010*.

- Gestión de riesgos para modificaciones del procedimiento. Metodología.

En el caso de cualquier modificación del presente procedimiento, se empleará la metodología de "gestión de riesgos de la seguridad operacional", que incluye la identificación de peligros, y la evaluación y mitigación de riesgos de seguridad operacional durante las operaciones de visibilidad reducida (LVO).

- Densidad de tránsito del aeropuerto.
- Procedimientos de rodaje en superficie en condiciones de LVP.
- Incidencias en los sistemas de ayudas visuales.

  En caso de anomalías de funcionamiento de las ayudas visuales, se hará referencia a que en dicho aeropuerto se ha realizado la particularización, mediante un "Procedimiento Local del Aeropuerto", de la EXA 27 "Procedimiento relativo a las normas aplicables en caso de incidencias en los sistemas de ayudas visuales y meteorológicos".

  Se indicará expresamente que para la particularización del citado Procedimiento Local, en caso de incidencias en los sistemas de ayudas visuales, el aeropuerto ha tenido en cuenta en sus actuaciones las "Normas Técnicas de diseño y operación del aeródromos de uso público" que figura en el "RD 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", así como las indicaciones de la EU-OPS, principalmente en lo indicado en el Apéndice 1 del OPS 1.430, que figuran en los Reglamentos (CE) Nº 8/2008 y Reglamento (CE) Nº 859/2008.

9. Control y gestión de la documentación final

Véase "4.0 Indicaciones generales para el desarrollo de los procedimientos", apartado 9.

El Departamento de Operaciones, o en su caso el departamento que el aeropuerto designe, se encargará de mantener el archivo de los registros de comunicaciones de coordinación con las diferentes dependencias durante la aplicación de los Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP).

En dicho registro figurará al menos la siguiente información:

- Cargo, nombre y firma del responsable de realizar las labores de coordinación con las diferentes dependencias.
- Diferentes dependencias coordinadas, con sus teléfonos o medios de comunicación.
- Horas de todas las comunicaciones de coordinación de las diferentes fases, incluyendo también las comunicaciones de incidencias.
- Responsables contactados de las diferentes dependencias.
- Fraseología utilizada.
- Incidencias durante la duración de los LVP.

El resto de dependencias implicadas en la aplicación de estos procedimientos establecerá un registro donde se indique al menos la siguiente información:

- Cargo, nombre y firma del responsable de rellenar el registro en cada dependencia.
- Dependencia de la que recibe las llamadas de inicio y cancelación.
- Horas de las diferentes comunicaciones: inicio, respuesta de comprobaciones realizadas, incidencias (en su caso) y cancelación.

- Incidencias durante la duración de los LVP.

Estos registros se conservarán, por cada una de las diferentes dependencias implicadas, durante al menos tres años.

Caso 2:

Debe figurar expresamente en el Procedimiento 4.16 Operaciones en condiciones de visibilidad reducida del Manual de Aeropuerto con el siguiente texto:

"El Aeropuerto de XXXX no dispone de Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP)"

En este sentido, en el apartado 22 del AIP AD-2 figura el siguiente texto: "PROCEDIMIENTO DE VISIBILIDAD REDUCIDA (LVP) - El Aeropuerto de XXX no dispone de Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP)".

Se debe desarrollar "Procedimiento de paralización de las operaciones en el área de – movimiento para RVR inferior a YYY m (PPOAM YYY).", debiendo indicar el Aeropuerto XXX los valores de RVR/Visibilidad por debajo del cual no es posible realizar las operaciones en el área de movimiento del Aeropuerto. Dicho Procedimiento tendrá una filosofía similar a la indicada para los LVP en la "Resolución, de 25 de mayo de 2010, de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, para la aprobación de los Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP)", en cuanto a la necesidad de separar en el Procedimiento las partes que corresponderían al Gestor Aeroportuario, y a los diferentes proveedores de servicios de Navegación Aérea y de Meteorología.

Por lo tanto, en el Manual de Aeropuerto únicamente debe figurar la parte del citado Procedimiento de paralización de las operaciones en el área de – movimiento para RVR inferior a YYY m - Responsabilidad del Gestor Aeroportuario (PPOAM YYY-RGA), incluida la posible interrelación con los otros proveedores de servicios, y en los correspondientes manuales operativos de los diferentes proveedores de servicio, las partes objeto de su ámbito de aplicación.

De igual forma deberá existir un "Acuerdo de coordinación" entre el Gestor Aeroportuario y todos los proveedores implicados en el Procedimiento, donde se indique que cualquier cambio en sus correspondientes manuales operativos, que pueda afectar al resto de implicados, será consensuado y comunicado al resto de afectados, y se incluirá una fecha común relacionada con este Procedimiento para la entrada en vigor de las modificaciones en los respectivos manuales operativos.

1. Objeto del procedimiento

Se debe explicar el objeto del mismo (paralización de las operaciones en el área de movimiento cuando el RVR sea inferior a YYY m) e indicar con claridad que la responsabilidad de la paralización de las operaciones corresponde al Gestor Aeroportuario, si bien podrá delegar, si lo estima necesario, la toma de decisión u otras actuaciones en terceros y documentarlo debidamente en el desarrollo de la parte del procedimiento contenida en el Manual de Aeropuerto.

2. Personal implicado y responsabilidades

Indicar a todo el personal implicado, así como las responsabilidades de aquellas dependencias correspondientes al Gestor Aeroportuario, incluidos los expedientes externalizados y agentes de asistencia en tierra.

3. Infraestructura, equipo o instalaciones utilizadas

Especificar lo necesario para el desarrollo del Procedimiento.

4. Escenarios y activación del procedimiento

Indicar las diferentes fases de activación del procedimiento y su explicación, así como los estados de operatividad del aeropuerto.

El Procedimiento en cuestión constará de tres fases:

- Fase I: Aviso

- Fase II: Paralización de operaciones

- Fase III: Reanudación de operaciones

NOTA: Una vez cancelado el Procedimiento de paralización de las operaciones, y previamente a la vuelta de las mismas, se deberán realizar las comprobaciones, de igual forma que si se tratara de la apertura al tráfico a primera hora de la mañana, con el fin de comprobar que el estado del sistema (pista, balizamiento, etc.) es adecuado.

5. Relación de normativa aplicable y documentación de referencia tenida en cuenta para la elaboración del procedimiento

Deberá incluirse una relación de la normativa utilizada, tanto nacional como internacional para el desarrollo del procedimiento, así como otra documentación de referencia y/o regulación propia del aeropuerto (véase “4.0 Indicaciones generales para el desarrollo de los procedimientos”, apartado 5).

6. Descripción de la secuencia de actuaciones

Indicar el desarrollo cronológico de las actuaciones, mediante flujogramas de cada una de las fases del procedimiento. También se debe presentar un flujograma de proveedores de servicios teniendo en cuenta todas las fases.

Deben figurar también las fichas de actuación de las dependencias correspondientes al Gestor Aeroportuario.

7. Relación de procedimientos operacionales de menor nivel aplicados en el aeropuerto, que se derivan del procedimiento en cuestión

Indicar todos los necesarios. Al menos deberán figurar como referencias:

- Manual operativo TWR - Responsabilidad del Proveedor de Servicios de Navegación Aérea (apartados correspondientes), para ATS, CNS y AIS.

- Manual operativo Oficina Meteorológica - Responsabilidad del Proveedor de Servicios de Meteorología (apartados correspondientes)

8. Cualquier otra información del procedimiento

Publicación en AIP del procedimiento (dentro del ítem AD 2.22 Procedimientos de vuelo).

Normas aplicables a vehículos. Coordinación con proveedores de servicio. (Incluir también “Nota” indicando que en el Procedimiento 4.19 "Coordinación con los Proveedores de Servicio de Navegación Aérea" del Manual de Aeropuerto se debe especificar la correspondiente coordinación relacionada con el Procedimiento de paralización de las operaciones en el área de movimiento).

Gestión de riesgos para modificaciones del procedimiento (se deberá presentar inicialmente para este Procedimiento documentación justificativa de haber utilizado la metodología de gestión de riesgos de la seguridad operacional, que incluye la identificación de peligros, y la evaluación y mitigación de riesgos de seguridad operacional.

Formación del personal implicado.

Otra información de interés en el Procedimiento.

9. Control y gestión de la documentación

Véase “4.0 Indicaciones generales para el desarrollo de los procedimientos”, apartado 9.

Anexo: Incluir copia del "Acuerdo de coordinación".

4.17 PROTECCIÓN DE EMPLAZAMIENTOS E INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS AERONÁUTICAS

1. Objeto del procedimiento

- Definir las actuaciones para la protección de los emplazamientos de radar y radioayudas, con el fin de evitar intrusiones en las áreas próximas a los mismos que puedan alterar su funcionamiento.
- Definir igualmente las directrices para definir las actuaciones de control de acceso a las áreas críticas y sensibles, el control de actividades en las cercanías de éstas y las actividades de inspección y mantenimiento de los elementos de protección y señalización de las áreas que deben ser protegidas.

Se hará referencia a que para el desarrollo de este procedimiento será necesaria la coordinación entre el Gestor Certificado y los Proveedores de los Servicios de Navegación Aérea que será detallado en el Procedimiento 4.19 del presente Manual.

2. Personal implicado y responsabilidades

Debe quedar claramente definido quién es el responsable de, al menos, las siguientes actividades:

- Realizar la inspección y mantenimiento del vallado/carteles de protección de radioayudas.
- Definir las Áreas críticas y sensibles de los sistemas ILS instalados en el aeropuerto.
- Instalar los elementos de protección necesarios para evitar el acceso inadvertido al área crítica del ILS.
- Inspeccionar y realizar el mantenimiento de los elementos de protección de las áreas críticas del ILS.
- Controlar la vegetación y el estado general de las áreas críticas y sensibles del ILS.
- Coordinar con la unidad responsable de las ayudas a la navegación aérea los accesos que sean necesarios para revisión de las áreas críticas y sensibles del ILS definidas.
- Controlar el acceso a las áreas sensibles del ILS en tiempo real.
- Coordinar con el proveedor de servicios de navegación aérea (CNS) la realización de las tareas de mantenimiento en las proximidades de las instalaciones radioeléctricas de ayudas a la navegación aérea.
- Inspeccionar y realizar el mantenimiento de la iluminación de obstáculos de aquellas instalaciones de las ayudas a la navegación que constituyen un obstáculo y son competencia del propio proveedor del servicio.

Igualmente habrá de ser tenido en cuenta que si las actividades de inspección y mantenimiento son realizadas por Mantenimiento de Navegación Aérea del Proveedor de Servicios de Navegación Aérea, se hará referencia al procedimiento 4.19 Coordinación entre el Gestor Certificado y los Proveedores de Servicios de Navegación Aérea, no olvidando referenciar datos de contacto con ATC (Jefe de Torre u otros interlocutores apropiados); así como concretamente el acceso a las áreas críticas y sensibles estará en concordancia con lo establecido en el capítulo 4.8 del Manual.

3. Infraestructura, equipo o instalaciones utilizadas

- Instalaciones
  - Listado de instalaciones. Incluir plano con ubicación. Indicar si se dispone de vallado de protección en cada uno de ellos.
  - Áreas críticas y sensibles de los sistemas ILS.
    - Método de cálculo utilizado.
    - Plano de áreas críticas y sensibles definidas para cada uno de los elementos integrantes de los sistemas ILS. Indicar dimensiones.
  - Elementos de señalización para la protección de las áreas críticas de los sistemas ILS.
  - Listado de datos y características publicadas en AIP de cada uno de los sistemas. (Sistema, frecuencia, coordenadas geográficas WGS-84, Altura MSL/ Elipsoidal).
    - ILS/DME para cada cabecera de pista.
    - VOR/DME.
    - NDB.
    - Radares y Estaciones de Multilateración.
  - Comunicaciones (instalación, coordenadas geográficas WGS-84, Altura MSL/ Elipsoidal, frecuencia, servicio prestado, dependencia emisora y dependencia receptora).
    - Centro de emisores.
    - Torre de Control.
- Aplicaciones informáticas específicas del procedimiento.

4. Escenarios y activación del procedimiento

- Inspección y mantenimiento del vallado de protección de radioayudas.
- Inspección y mantenimiento de los elementos de señalización de las áreas críticas del ILS.
- Control de la vegetación y el estado general de las áreas críticas y sensibles del ILS.
- Control del acceso a las áreas sensibles del ILS en tiempo real.
- Inspección y mantenimiento de la iluminación de obstáculos de las instalaciones de las ayudas a la navegación que constituyen un obstáculo.

5. Relación de normativa aplicable y documentación de referencia tenida en cuenta para la elaboración del procedimiento

Deberá incluirse una relación de la normativa utilizada, tanto nacional como internacional para el desarrollo del procedimiento, así como otra documentación de referencia y/o regulación propia del aeropuerto (véase “4.0 Indicaciones generales para el desarrollo de los procedimientos”, apartado 5).

Al menos figurará la siguiente documentación:

- OACI. Anexo 10. Telecomunicaciones Aeronáuticas.

- Reglamento (CE) Nº 1108/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009.

6. Descripción de la secuencia de actuaciones

- Inspección y mantenimiento del vallado de protección de radioayudas.
- Inspección y mantenimiento de los elementos de señalización de las áreas críticas del ILS.
- Control de la vegetación y el estado general de las áreas críticas y sensibles del ILS.
- Control de acceso a áreas críticas y sensibles.
  - Notificación de intrusión en las áreas críticas y/o sensibles.
- Inspección y mantenimiento de la iluminación de obstáculos de las instalaciones de las ayudas a la navegación que constituyen un obstáculo.
- Normas para realización de actuaciones en zonas cercanas a emplazamientos de ayudas a la navegación. Coordinación con dependencias implicadas.

7. Relación de procedimientos operacionales de menor nivel aplicados en el aeropuerto que se derivan del procedimiento en cuestión

8. Cualquier otra información de interés en el procedimiento

- Definición de áreas críticas y sensibles de sistemas ILS. Posibles afecciones operacionales a las señales. Medidas mitigadoras y/o correctoras.

9. Control y gestión de la documentación final

Véase “4.0 Indicaciones generales para el desarrollo de los procedimientos”, apartado 9.

Los registros generados por las actividades desarrolladas por el proveedor de servicios de Navegación Aérea son gestionados por ellos mismos que, como Proveedor Certificado, debe cumplir los requisitos correspondientes en cuanto al tratamiento de la información.

Especial relevancia tendrán cómo se gestionan las notificaciones de intrusión en áreas críticas y sensibles del ILS, del Servicio de Pista y Plataforma.

4.18 COORDINACIÓN CON TERCEROS

Nota: El gestor de la infraestructura aeroportuaria incluirá la descripción del servicio de dirección en la plataforma establecida el Real Decreto 1238/2011, de 8 de septiembre, por el que se regula el servicio de dirección en la plataforma aeroportuaria, en el procedimiento Coordinación con terceros (proveedores de servicio, compañías aéreas, fuerzas de seguridad y cualquier otro agente cuyas actuaciones tengan un impacto en la seguridad operacional del aeropuerto), cuando el gestor de la infraestructura aeroportuaria designe a un tercero para la provisión del servicio de dirección en la plataforma.

Los objetivos principales de este procedimiento son:

- Incluir los acuerdos entre el Gestor Aeroportuario y los terceros que operen en el aeropuerto para garantizar la provisión de los servicios.
- Incluir la descripción de la coordinación entre el aeropuerto y los terceros en cada uno de los 17 primeros procedimientos del Manual.
- Fijar las actuaciones que en materia de seguridad operacional rigen las relaciones entre el Aeropuerto y los terceros.
- Fijar los requisitos que deben cumplir los terceros en materia de seguridad operacional para dar cumplimiento al Sistema de Gestión de Seguridad Operacional del Aeropuerto.
- Sistematizar el seguimiento para verificar que los terceros dan cumplimiento a dichas actuaciones.
- Describir la coordinación con Organismos Oficiales (Ministerio, CCAA, Ayuntamientos, etc.) e incluir los acuerdos entre ambas partes (líneas generales de actuación e instalaciones del Aeropuerto a disposición de cada uno de ellos).
- Especificar a qué entidades es de aplicación este procedimiento (proveedores externos que realizan su actividad en el lado aire del Aeropuerto, terceros cuya actividad pueda afectar a la seguridad operacional, terceras empresas subcontratadas, etc.).

Este procedimiento se estructurará en las siguientes partes:

Parte 1. Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado (FFCCSE).

Parte 2. Organismos oficiales (Comunidades Autónomas y Ayuntamientos).

Parte 3. Compañías aéreas.

Parte 4. Otros proveedores.

Parte 1. Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado (FFCCSE)

1. Objeto del procedimiento

- Dar cumplimiento a los requisitos establecidos en el Real Decreto 862/2009 en relación a la coordinación entre el Gestor Certificado y las FFCCSE durante el desarrollo de la actividad en el aeropuerto de estos colectivos y más concretamente en el ámbito de la seguridad operacional.

2. Personal implicado y responsabilidades

- Indicar las unidades del aeropuerto responsables y afectadas por el procedimiento.
- Establecer el interlocutor con el aeropuerto de cada una de las FFCCSE presentes en el aeropuerto.
- Establecer las unidades del aeropuerto implicadas en la coordinación con cada una de las FFCCSE presentes en el aeropuerto.
- Especificar que las FFCCSE prestan sus servicios de acuerdo a lo establecido en la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

3. Infraestructura, equipo o instalaciones utilizadas

- Especificar las instalaciones de las que dispone cada uno de los cuerpos de FFCCSE presentes en el aeropuerto.

4. Escenarios y activación del procedimiento

5. Relación de normativa aplicable y documentación de referencia tenida en cuenta para la elaboración del procedimiento

- Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.
- Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.
- Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil (23 de julio de 2009).

6. Descripción de la secuencia de actuaciones

- Indicar quién es el interlocutor en cuestiones operativas y en cuestiones de seguridad operacional (Responsable de Seguridad Operacional) de cada uno de los cuerpos de FFCCSE presentes en el aeropuerto.
- Indicar los comités relacionados con la seguridad operacional en los que participa como miembro cada uno de los cuerpos de las FFCCSE presentes en el aeropuerto. (En la Parte 5, Administración del Aeropuerto del Manual se detallan las características y funcionamiento de dichos comités).
- Indicar que la Dirección del aeropuerto podrá solicitar su participación en aquellas reuniones que afecten al servicio suministrado o a los procedimientos operativos que pudieran afectarlos.

- Indicar que las FFCCSE y la Dirección del aeropuerto se mantendrán mutuamente informadas de cualquier situación que pudiera afectarles con la mayor antelación posible.
- Para aquellas unidades de las FFCCSE que accedan al interior del recinto aeroportuario deberá establecerse que:
  - Tanto las personas como los vehículos que acceden al interior del recinto aeroportuario se ajustarán a los procedimientos establecidos en la normativa de aplicación.
  - La Dirección del aeropuerto facilitará a las FFCCSE toda la normativa y procedimientos de aplicación.
  - Si bien los efectivos de las FFCCSE no disponen de permiso de conducción en el área de movimiento, el propio Cuerpo establece los mecanismos internos para acreditar que su personal está capacitado para conducir por dicha área.
- Si alguno de los Cuerpos de las FFCCSE realiza labores relacionadas con la vigilancia del cumplimiento de la Normativa de Seguridad Operacional se tendrán en cuenta los siguientes aspectos:
  - Los incumplimientos de las normas de circulación y de seguridad en el área de movimiento se tramitarán por el aeropuerto según lo establecido en la propia norma. El personal del Cuerpo de las FFCCSE responsable de este control hará llegar las denuncias al aeropuerto. Si a juicio de una o ambas partes se considera que los hechos trascienden el alcance de dicha norma, se cursará la correspondiente denuncia a la AESA.
  - En caso de incumplimientos de los requisitos relativos a la identificación de las personas (instrucción SA-7) el personal del Cuerpo de las FFCCSE responsable de este control procederá a retirar la identificación cuando ésta esté caducada o no pertenezca a esa persona. Estos hechos se tramitarán como infracciones a la Ley de Seguridad Aérea ante la AESA, si bien el Cuerpo responsable hará llegar al aeropuerto la tarjeta retirada y una copia de la denuncia tramitada.
  - De forma general, se informará a la Dirección del aeropuerto de todas las denuncias que se tramiten a la AESA por incumplimientos de la Ley de Seguridad Aérea.
- Las FFCCSE comunicarán a la Dirección del aeropuerto los accidentes/ incidentes en los que se vea involucrado alguno de sus miembros.
- Los accidentes/ incidentes en que se vean involucradas las FFCCSE serán analizados y se definirán medidas para evitar su repetición, manteniendo informada a la Dirección del aeropuerto.
- En el ámbito de la seguridad operacional, se coordinará con la Dirección del aeropuerto las actividades relativas al análisis de riesgos, notificación de incidencias y comunicaciones de seguridad, de forma que se garantice la seguridad operacional de forma global.
- Las FFCCSE establecerán y difundirán entre su personal el compromiso con el principio no punitivo en las comunicaciones de seguridad operacional y establecerá un programa de difusión de la cultura de seguridad operacional.
- La Dirección del aeropuerto vigilará el cumplimiento de estas condiciones.

7. Relación de procedimientos operacionales de menor nivel aplicados en el aeropuerto que se derivan del procedimiento en cuestión

8. Cualquier otra información de interés en el procedimiento

Se incluirá en este apartado la referencia correspondiente a los acuerdos o convenios de colaboración entre el Gestor Aeroportuario y el Ministerio del Interior o la Comunidad Autónoma.

9. Control y gestión de la documentación final

Parte 2. Organismos oficiales (Comunidades Autónomas y Ayuntamientos)

1. Objeto del procedimiento

- Describir los mecanismos de control y coordinación entre el Gestor Aeroportuario y la Comunidad Autónoma y los Ayuntamientos en aquellos aspectos del Manual de Aeropuerto donde estos organismos se vean implicados.

Deben recogerse aspectos de coordinación, al menos, para los siguientes casos:

- Plan de Emergencia del Aeropuerto (Parte 4.3 del Manual).
- Coordinación entre el aeropuerto y las Autoridades Autonómicas y/o locales en aspectos relacionados con el control de fauna.
- Coordinación entre el aeropuerto y los Ayuntamientos afectados por sus servidumbres aeronáuticas.

2. Personal implicado y responsabilidades

3. Infraestructura, equipo o instalaciones utilizadas

4. Escenarios y activación del procedimiento

- Incluir la activación de las actuaciones de coordinación de, al menos, los tres aspectos desarrollados en el objeto del procedimiento.

5. Relación de normativa aplicable y documentación de referencia tenida en cuenta para la elaboración del procedimiento

6. Descripción de la secuencia de actuaciones

- Desarrollar las acciones de coordinación de, al menos, los tres aspectos desarrollados en el objeto del procedimiento.

7. Relación de procedimientos operacionales de menor nivel aplicados en el aeropuerto que se derivan del procedimiento en cuestión

8. Cualquier otra información de interés en el procedimiento

9. Control y gestión de la documentación final

Parte 3. Compañías aéreas

1. Objeto del procedimiento

- Dar cumplimiento a los requisitos establecidos en el Real Decreto 862/2009 en relación a la coordinación entre el Gestor Certificado y las Compañías aéreas durante el desarrollo de la actividad en el aeropuerto de éstas y más concretamente en el ámbito de la seguridad operacional.

2. Personal implicado y responsabilidades

3. Infraestructura, equipo o instalaciones utilizadas

4. Escenarios y activación del procedimiento

5. Relación de normativa aplicable y documentación de referencia tenida en cuenta para la elaboración del procedimiento

6. Descripción de la secuencia de actuaciones

Se desarrollarán al menos los siguientes aspectos de coordinación entre el Gestor Aeroportuario y las Compañías aéreas:

- Indicar los comités en los que participan como miembros las Compañías aéreas presentes en el aeropuerto (compañías con base en el aeropuerto o con un peso importante en la operación del mismo). (En la Parte 5, Administración del Aeropuerto del Manual se detallan las características y funcionamiento de dichos comités).
- Indicar las instrucciones, normas y procedimientos que las Compañías aéreas deben cumplir en el aeropuerto o el lugar donde pueden consultarse dichos aspectos (en el AIP, ficha AD del aeropuerto, sección AD1 o en otra cualquier otra sección según sea conveniente).
- Así mismo, en el apartado del AIP correspondiente a Asistencia en Tierra, se informa que todas las operaciones, incluidas las no comerciales, deben establecer, obligatoriamente, los acuerdos necesarios con los agentes de asistencia en tierra del aeropuerto de destino, salvo que tengan auto-asistencia. A través de dichos agentes, con los que el Gestor sí tiene contratos en vigor, también se realizarán las acciones de coordinación pertinentes tal como se establece en los Pliegos de Cláusulas de Explotación que rigen la prestación de los servicios a terceros o bien en los Contratos de Autoasistencia, y de acuerdo a lo indicado en el procedimiento correspondiente del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional del Aeropuerto, que se detalla en la Parte 6 de este Manual.

7. Relación de procedimientos operacionales de menor nivel aplicados en el aeropuerto que se derivan del procedimiento en cuestión

8. Cualquier otra información de interés en el procedimiento

9. Control y gestión de la documentación final

Parte 4. Otros proveedores

1. Objeto del procedimiento

- Dar cumplimiento a los requisitos establecidos en el Real Decreto 862/2009 en relación a la coordinación entre el Gestor Certificado y las empresas que desarrollan su actividad en el lado aire del Aeropuerto durante el desarrollo de la actividad en el aeropuerto de éstos y más concretamente en el ámbito de la seguridad operacional.

Son objeto de este apartado del procedimiento los Agentes Handling y aquellos proveedores externos no incluidos en los puntos anteriores.

Los principales objetivos de este procedimiento son:

- Fijar las actuaciones de coordinación general de la actividad, actuaciones en tiempo real y actuaciones en situación de emergencia entre el aeropuerto y cada uno de los terceros objeto de este procedimiento.
- Fijar las actuaciones que en materia de seguridad operacional rigen las relaciones entre el aeropuerto y los terceros.
- Fijar los requisitos que deben cumplir los proveedores externos en materia de seguridad operacional para dar cumplimiento al Sistema de Gestión de Seguridad Operacional implantado en el aeropuerto.
- Sistematizar el seguimiento que realiza el aeropuerto para verificar que estos terceros cumplen con los requisitos establecidos.

2. Personal implicado y responsabilidades

- Establecer el interlocutor con el aeropuerto de cada uno de los Agentes Handling y otros proveedores presentes en el aeropuerto.
- Establecer el Responsable de Seguridad Operacional de cada uno de los Agentes Handling y otros proveedores presentes en el aeropuerto.
- Establecer las unidades del aeropuerto implicadas en la coordinación con cada uno de los Agentes Handling y otros proveedores presentes en el aeropuerto.

3. Infraestructura, equipo o instalaciones utilizadas

4. Escenarios y activación del procedimiento

Debe indicarse al menos que:

- Aquellas empresas o proveedores externos, que desarrollen su actividad, total o parcialmente en el lado aire y afecten o puedan afectar a las operaciones y a la seguridad operacional, deben seguir las pautas establecidas por el aeropuerto.
- Las actuaciones de control que realiza el aeropuerto sobre la actividad de los terceros están establecidas el procedimiento correspondiente del SGS descrito en la parte 6 del Manual.

5. Relación de normativa aplicable y documentación de referencia tenida en cuenta para la elaboración del procedimiento

6. Descripción de la secuencia de actuaciones

- Indicar dónde se han establecido las actuaciones de coordinación entre el Gestor Certificado y los Agentes Handling (Pliegos de Cláusulas de Explotación que rigen la prestación de los servicios a terceros o bien en los contratos de auto-asistencia).
- Desarrollar la secuencia de actuaciones de coordinación entre el Gestor Aeroportuario y los terceros para realizar la coordinación general de la actividad, la coordinación en tiempo real y la coordinación en situación de emergencia.
- Desarrollar la secuencia de actuaciones establecida para las labores de control y supervisión a los terceros. Puede remitirse a lo establecido en el procedimiento correspondiente del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional del aeropuerto.
- Establecer que todos los proveedores externos deben nombrar un Responsable de Seguridad Operacional encargado de realizar el seguimiento y control de los aspectos de seguridad Operacional y que sirva de interlocutor con el aeropuerto para estos temas.

7. Relación de procedimientos operacionales de menor nivel aplicados en el aeropuerto que se derivan del procedimiento en cuestión

8. Cualquier otra información de interés en el procedimiento

9. Control y gestión de la documentación final

4.19 COORDINACIÓN ENTRE EL GESTOR CERTIFICADO Y LOS PROVEEDORES DE LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

Nota: El gestor de la infraestructura aeroportuaria incluirá la descripción del servicio de dirección en la plataforma establecida el Real Decreto 1238/2011, de 8 de septiembre, por el que se regula el servicio de dirección en la plataforma aeroportuaria, en el procedimiento Coordinación entre el gestor certificado o verificado y los proveedores de los servicios de navegación aérea, cuando el servicio de dirección en la plataforma lo suministre el proveedor designado para la prestación de servicios de tránsito aéreo de aeródromo.

- Objetivos generales del procedimiento.
  - Establecer y describir los mecanismos de cooperación y coordinación entre el Gestor del Aeropuerto y los Proveedores de Servicios de Navegación Aérea en lo relacionado con la seguridad operacional:
    - Garantizar la coordinación de los movimientos de vehículos y personas con los movimientos de aeronaves.
    - Concertar acuerdos con las organizaciones pertinentes para garantizar el cumplimiento continuo de los requisitos esenciales establecidos. Acuerdos con los proveedores de servicios de navegación aérea.
    - Verificar que se cumplen en todo momento los requisitos que se enumeran a continuación, o tomar las medidas adecuadas para mitigar los riesgos que aseguran su incumplimiento:
      - Establecer rutas o zonas de llegada y salida para proteger las aeronaves que se aproximen a un aeródromo para aterrizar o que salgan de un aeródromo. Estas rutas o zonas proporcionarán a las aeronaves el necesario margen de franqueamiento respecto a los obstáculos ubicados en los alrededores del aeródromo, teniendo en cuenta las características físicas locales.
      - Este margen de franqueamiento de obstáculos será adecuado a la fase de vuelo en que se esté y el tipo de operación que se efectúe. También tendrá en cuenta el equipo que se emplee para determinar la posición de la aeronave.
- PARTE I. Servicio de Tránsito Aéreo (ATS)
- PARTE II. Servicio de Comunicación, Navegación y Vigilancia (CNS)
- PARTE III. Servicio de Información de Vuelo de Aeródromo (AFIS)
- PARTE IV. Servicios Meteorológicos destinados a la Navegación Aérea
- PARTE V. Servicios de Información Aeronáutica (AIS)

Parte I. Coordinación entre el Gestor Aeroportuario y el proveedor ATS

1. Objeto del procedimiento

- Establecer y describir los mecanismos de cooperación y coordinación entre el Proveedor del Servicio de Tránsito Aéreo (ATS) y el Gestor Aeroportuario en lo relacionado con la seguridad operacional.
  - Relaciones entre el Servicio de Control de Aeródromo proporcionado por la Torre de Control y el Gestor Aeroportuario.

2. Personal implicado y responsabilidades

Se indicará que el proveedor del Servicio de Tránsito Aéreo está certificado como proveedor de servicios de navegación aérea cumpliendo los Requisitos Comunes aplicables al conjunto de servicios que provee.

Se adjuntará en este punto una lista incluyendo:

- Tipos de servicios que se proveen
- Parte del servicio a proveer.

Debe quedar claramente definido quién es el responsable de, al menos, las siguientes actividades:

- Coordinación por parte del proveedor. Niveles jerárquicos.
- Coordinación por parte del Gestor. Coordinación preventiva y en tiempo real.

3. Infraestructura, equipo o instalaciones utilizadas

- Instalaciones.
  - Torre de Control. Incluir plano con ubicación.
  - Centro de Control de área en coordinación con el aeropuerto.
- Equipos para realizar comunicaciones con cada una de las unidades del aeropuerto.

4. Escenarios y activación del procedimiento

- Coordinación proveedor de Servicios de Navegación Aérea ATS y Gestor en procedimientos de operación del Manual de Aeropuerto, para los procedimientos del 4.2 al 4.17.
- Otras situaciones.
  - Participación en Comités de aeropuerto.
  - Incidencias.
  - ATIS.
  - Selección de pista en uso y configuración.

5. Relación de normativa aplicable y documentación de referencia tenida en cuenta para la elaboración del procedimiento

6. Descripción de la secuencia de actuaciones

- Coordinación proveedor de Servicios de Navegación Aérea ATS y Gestor en procedimientos de operación del Manual de Aeropuerto, para los procedimientos del 4.2 al 4.17.
- Otras situaciones.
  - Participación en Comités de aeropuerto.
  - Incidencias.
  - ATIS.

– Selección de pista en uso y configuración.

7. Relación de procedimientos operacionales de menor nivel aplicados en el aeropuerto que se derivan del procedimiento en cuestión

8. Cualquier otra información de interés en el procedimiento

- Carta/acuerdo entre el Gestor aeroportuario y el proveedor ATS

9. Control y gestión de la documentación final

Parte II. Coordinación entre el Gestor Aeroportuario y el proveedor CNS

1. Objeto del procedimiento

- Establecer y describir los mecanismos de cooperación y coordinación entre el Proveedor del Servicio de Comunicación, Navegación y Vigilancia (CNS) y el Gestor Aeroportuario en lo relacionado con la seguridad operacional.

2. Personal implicado y responsabilidades

Se indicará que el proveedor del Servicio de Comunicación, Navegación y Vigilancia está certificado como proveedor de servicios de navegación aérea cumpliendo los Requisitos Comunes aplicables al conjunto de servicios que provee.

Se adjuntará en este punto una lista incluyendo:

- Tipos de servicios que se proveen
- Parte del servicio a proveer.

Debe quedar claramente definido quién es el responsable de, al menos, las siguientes actividades:

- Coordinación por parte del proveedor.
- Coordinación por parte del Gestor. Coordinación preventiva y en tiempo real.

3. Infraestructura, equipo o instalaciones utilizadas

- Equipos e instalaciones para fines de navegación aérea en el interior y exterior del recinto aeroportuario.

4. Escenarios y activación del procedimiento

- Coordinación proveedor de Servicios de Navegación Aérea CNS y Gestor en procedimientos de operación del Manual de Aeropuerto, para los procedimientos:
  - 4.8 Trabajos en el aeropuerto. Seguridad Operacional.
  - 4.17 Protección de emplazamientos de instalaciones radioeléctricas aeronáuticas.
- Otras situaciones.

5. Relación de normativa aplicable y documentación de referencia tenida en cuenta para la elaboración del procedimiento

6. Descripción de la secuencia de actuaciones

- Coordinación proveedor de Servicios de Navegación Aérea CNS y Gestor en procedimientos de operación del Manual de Aeropuerto, para los procedimientos:
  - 4.8 Trabajos en el aeropuerto. Seguridad Operacional.
  - 4.17 Protección de emplazamientos de instalaciones radioeléctricas aeronáuticas.
- Otras situaciones.

7. Relación de procedimientos operacionales de menor nivel aplicados en el aeropuerto que se derivan del procedimiento en cuestión

8. Cualquier otra información de interés en el procedimiento

- Carta/acuerdo entre el Gestor aeroportuario y el proveedor CNS.

9. Control y gestión de la documentación final

Parte III. Coordinación entre el Gestor Aeroportuario y el proveedor AFIS

1. Objeto del procedimiento

- Establecer y describir los mecanismos de cooperación y coordinación entre el Proveedor del Servicio de Información de Vuelo de Aeródromo (AFIS) y el Gestor Aeroportuario en lo relacionado con la seguridad operacional.

2. Personal implicado y responsabilidades

Se indicará que el proveedor del Servicio de Tránsito Aéreo está certificado como proveedor de servicios de navegación aérea cumpliendo los Requisitos Comunes aplicables al conjunto de servicios que provee.

Debe quedar claramente definido quién es el responsable de, al menos, las siguientes actividades:

- Coordinación por parte del proveedor.
- Coordinación por parte del Gestor. Coordinación preventiva y en tiempo real.

3. Infraestructura, equipo o instalaciones utilizadas

- Instalaciones. Incluir plano con ubicación.
- Equipos para realizar comunicaciones.
- Señales del servicio AFIS.
  - Señales luminosas para el tránsito de aeronaves.
  - Señales luminosas para tránsito que no sean de aeronaves.
  - Señales visuales en tierra.

4. Escenarios y activación del procedimiento

- Coordinación proveedor de Proveedor del Servicio de Información de Vuelo de Aeródromo (AFIS) y Gestor en procedimientos de operación del Manual de Aeropuerto, para los procedimientos del 4.2 al 4.17.
- Otras situaciones.
  - Participación en Comités de aeropuerto.
  - Incidencias.
  - ATIS.
  - Selección de pista en uso y configuración.

5. Relación de normativa aplicable y documentación de referencia tenida en cuenta para la elaboración del procedimiento

6. Descripción de la secuencia de actuaciones

- Coordinación Proveedor del Servicio de Información de Vuelo de Aeródromo (AFIS) y Gestor en procedimientos de operación del Manual de Aeropuerto, para los procedimientos del 4.2 al 4.17.
- Otras situaciones.
  - Participación en Comités de aeropuerto.
  - Incidencias.
  - ATIS.
  - Selección de pista en uso y configuración.

7. Relación de procedimientos operacionales de menor nivel aplicados en el aeropuerto que se derivan del procedimiento en cuestión

8. Cualquier otra información de interés en el procedimiento

- Carta/acuerdo entre el Gestor aeroportuario y el proveedor AFIS.

9. Control y gestión de la documentación final

Parte IV. Coordinación entre el Gestor Aeroportuario y el proveedor de Servicios Meteorológicos destinados a la Navegación Aérea

1. Objeto del procedimiento

- Establecer y describir los mecanismos de cooperación y coordinación entre el Proveedor de Servicios Meteorológicos y el Gestor Aeroportuario en lo relacionado con la seguridad operacional.

2. Personal implicado y responsabilidades

Debe quedar claramente definido quién es el responsable de, al menos, las siguientes actividades:

- Coordinación por parte del proveedor.
- Coordinación por parte del Gestor. Coordinación preventiva y en tiempo real.

3. Infraestructura, equipo o instalaciones utilizadas

- Oficina de Meteorología. Ubicación.
- Instalaciones meteorológicas en el campo de vuelos. Incluir plano con ubicación.

4. Escenarios y activación del procedimiento

- Coordinación proveedor de Servicios Meteorológicos destinados a la Navegación Aérea y Gestor en procedimientos de operación del Manual de Aeropuerto, para los procedimientos:
  - 4.3 Plan de emergencia del aeropuerto.
  - 4.8 Trabajos en el aeropuerto. Seguridad Operacional.
  - 4.16 Operaciones en condiciones de visibilidad reducida.
- Otras situaciones.

5. Relación de normativa aplicable y documentación de referencia tenida en cuenta para la elaboración del procedimiento

6. Descripción de la secuencia de actuaciones

- Coordinación proveedor de Servicios Meteorológicos destinados a la Navegación Aérea y Gestor en procedimientos de operación del Manual de Aeropuerto, para los procedimientos:
  - 4.3 Plan de emergencia del aeropuerto.
  - 4.8 Trabajos en el aeropuerto. Seguridad Operacional.
  - 4.16 Operaciones en condiciones de visibilidad reducida.
- Otras situaciones.

7. Relación de procedimientos operacionales de menor nivel aplicados en el aeropuerto que se derivan del procedimiento en cuestión

8. Cualquier otra información de interés en el procedimiento

- Carta/acuerdo entre el Gestor aeroportuario y el proveedor de Servicios Meteorológicos destinados a la Navegación Aérea.

9. Control y gestión de la documentación final

Parte V. Coordinación entre el Gestor Aeroportuario y el proveedor de Servicios de Información Aeronáutica (AIS)

1. Objeto del procedimiento

- Establecer y describir los mecanismos de cooperación y coordinación entre el Proveedor de Servicios de Información Aeronáutica (AIS) y el Gestor Aeroportuario en lo relacionado con la seguridad operacional.

2. Personal implicado y responsabilidades

Debe quedar claramente definido quién es el responsable de, al menos, las siguientes actividades:

- Coordinación por parte del proveedor.
- Coordinación por parte del Gestor. Coordinación preventiva y en tiempo real.

3. Infraestructura, equipo o instalaciones utilizadas

- Oficina de Información Aeronáutica. Ubicación.

4. Escenarios y activación del procedimiento

- Referencia al procedimiento 4.1 Notificaciones de aeródromo.

5. Relación de normativa aplicable y documentación de referencia tenida en cuenta para la elaboración del procedimiento

6. Descripción de la secuencia de actuaciones

- Coordinación proveedor de Servicio de Información Aeronáutica (AIS) y Gestor en procedimientos de operación del Manual de Aeropuerto.
- Otras situaciones.

7. Relación de procedimientos operacionales de menor nivel aplicados en el aeropuerto que se derivan del procedimiento en cuestión

8. Cualquier otra información de interés en el procedimiento

- Carta/acuerdo entre el Gestor aeroportuario y el proveedor del Servicio de Información Aeronáutica.

9. Control y gestión de la documentación final

4.20 COORDINACIÓN ENTRE EL GESTOR CERTIFICADO Y LA AUTORIDAD MILITAR CORRESPONDIENTE (CUANDO PROCEDA)

1. Objeto del procedimiento

- Establecer y describir los mecanismos de cooperación y coordinación entre la Autoridad Militar correspondiente y el Gestor Aeroportuario en lo relacionado con la seguridad operacional.

2. Personal implicado y responsabilidades

Debe quedar claramente definido quién es el responsable de, al menos, las siguientes actividades:

- Coordinación por parte de la Autoridad Militar.
- Coordinación por parte del Gestor. Coordinación preventiva y en tiempo real.

3. Infraestructura, equipo o instalaciones utilizadas

4. Escenarios y activación del procedimiento

Desarrollar según la casuística del aeropuerto.

5. Relación de normativa aplicable y documentación de referencia tenida en cuenta para la elaboración del procedimiento

6. Descripción de la secuencia de actuaciones

Desarrollar según la casuística del aeropuerto.

7. Relación de procedimientos operacionales de menor nivel aplicados en el aeropuerto que se derivan del procedimiento en cuestión

8. Cualquier otra información de interés en el procedimiento

9. Control y gestión de la documentación final

PARTE 5. ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO

En esta Parte del Manual deben desarrollarse los siguientes puntos como se indica a continuación:

1. Estructura organizativa del aeropuerto

Se realizará una descripción de la estructura organizativa del aeropuerto, describiendo las responsabilidades y la formación del personal principal, y en particular, de los puestos de estructura que tienen funciones en los procedimientos contenidos en el Manual de Aeropuerto.

Se identificarán los datos (nombre, dirección, teléfono, etc.) de, al menos, los siguientes puestos:

- Director del aeropuerto.
- Responsable de operaciones.
- Responsable del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional.
- Responsables ejecutivos del aeropuerto durante el período de apertura al tráfico aéreo.

Se incluirá la cadena de mando establecida en el aeropuerto, donde se establezca la delegación de responsabilidades, incluyendo los puestos implicados en la cadena y los datos de contacto de cada uno de los responsables.

Por último, se incluirá un organigrama del aeropuerto a nivel de designación de puestos de estructura y se desarrollarán las responsabilidades de cada uno de los componentes del mismo.

2. Comités del aeropuerto

Según el RD 862/2009 se establecerán comités locales de seguridad operacional en los aeropuertos, que estarán presididos por el gestor aeroportuario y del que formarán parte los representantes de las compañías aéreas y los servicios de navegación aérea, así como el responsable del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional del aeropuerto. Será competencia de este comité el asesoramiento al gestor en todo lo relacionado con la seguridad operacional en cada aeropuerto.

En aquellos aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto, en los que el Ejército del Aire preste servicios de navegación aérea a la circulación aérea general, la composición y funciones de los comités locales de seguridad operacional deberán ser previamente acordadas entre el jefe de la base aérea y el director del aeropuerto.

Así pues, en esta parte del Manual se incluirá una descripción de los comités de aeropuerto implantados en el mismo, debiendo incluir, al menos los siguientes:

- <u>Comité Local de Seguridad</u>

  Son competencia de este Comité todos aquellos temas que conciernen a la Seguridad en el aeropuerto. Actúa como órgano asesor, coordinando las medidas de seguridad y vigilando el cumplimiento de todas las instrucciones/ normas de seguridad aprobadas por el Comité Nacional de Seguridad.

- <u>Comités locales de seguridad operacional</u>

- Comité Local de Seguridad en Pista.: Su función principal es proponer y llevar a cabo una adecuada gestión de los temas de seguridad en pista (debe entenderse área de maniobras a efectos de alcance y aplicación) e identificar medidas para potenciarla.
- Comité Local de Seguridad en Plataforma: Serán competencia de este Comité todos aquellos temas que conciernan a la seguridad en las operaciones que se llevan a cabo en la plataforma del aeropuerto, promover medidas de concienciación del personal de plataforma sobre seguridad y coordinar la aplicación de Normas de Seguridad en Plataforma en el Aeropuerto. Se incluye en el mismo las cuestiones relativas a seguridad operacional en calles de rodaje.

El gestor aeroportuario, en función de las características de su aeropuerto y de su organización, podrá decidir formalizar únicamente un comité de seguridad operacional, que incluya al menos las competencias y funciones de los dos comités anteriormente mencionados.

- Comité del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional

  La misión principal de este Comité será realizar el seguimiento del funcionamiento del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional del aeropuerto. El objeto de este comité por tanto debe estar focalizado en promover y gestionar la completa implantación del Sistema de Gestión de la Seguridad en la organización, así como realizar seguimiento del correcto funcionamiento de los procedimientos, realizar análisis de los resultados de la implantación de los mismos y elaborar propuestas de mejor continua de la seguridad operacional.

  La composición de este comité podrá estar constituida exclusivamente por personal del gestor aeroportuario, no siendo estrictamente necesario en este caso la presencia de las partes a las que se hace referencia en el RD 862/2009 en lo relativo a la composición de los comités locales de seguridad. No obstante lo anterior, deberá expresamente incluirse entre las funciones de este comité la de asegurar que cualquier aspecto de seguridad operacional relevante identificado como resultado de las reuniones convocadas, y susceptible de tener que ser tratado, analizado y evaluado por representantes de compañías aéreas y proveedores de servicios de navegación aérea, deberá elevarse a los Comités locales de seguridad operacional mencionados en el apartado anterior.

- Comité de Autoprotección

  La creación de un Comité de Autoprotección permite al gestor establecer el marco en el que obtener el acuerdo o conformidad de los colectivos externos que participan en caso de emergencias a la parte del plan que les corresponde (medios aportados, procedimientos de coordinación y compromiso a participación en simulacros).

  Por tanto, este comité constituye la vía para que el gestor consiga dar cumplimiento a los requisitos que establecen que el Plan de Autoprotección debe contar con el acuerdo de todos los medios externos participantes.

  El Comité de Autoprotección participará en la revisión, actualización, aprobación e implantación del Plan de Autoprotección así como en la planificación, realización y evaluación de simulacros.

  Por todo lo anterior, en este comité deben estar representados todos los colectivos internos y externos que pueden participar en caso de emergencia.

Entre los **colectivos internos** se encontrarán medios propios del aeropuerto y otros externos pero que realizan su actividad en el recinto aeroportuario. En relación a todos ellos, debe existir, al menos, representación de:

- Director del aeropuerto
- Director del Plan de Autoprotección
- Responsable de Seguridad Operacional (RSO)
- Jefe de Operaciones
- Responsable del SSEI del aeropuerto
- Responsable de los servicios médicos del aeropuerto
- Representante de las FFCCSE (Guardia Civil)
- Representante de las FFCCSE (Policía Nacional)
- Responsable de Navegación Aérea (TWR)
- Responsable de la Oficina Meteorológica de AEMET en el aeropuerto
- Responsable de compañías aéreas y handling

Entre los **colectivos externos** debe existir, al menos, representación de:

- Delegación / Subdelegación del Gobierno
- Director de las actuaciones en caso de emergencia en zona E
- Representante del centro coordinación de emergencias 112
- Representante de los servicios de protección civil de la comunidad autónoma
- Representante de los servicios de bomberos de la comunidad autónoma
- Representante de los servicios médicos y de ambulancias de la comunidad autónoma
- Representantes de los servicios de protección civil de los ayuntamientos próximos
- Representante de los servicios de bomberos de ayuntamientos próximos
- Representante de los servicios médicos y de ambulancias de ayuntamientos próximos
- Otros colectivos de salvamento, extinción de incendios y atención médica con participación en el plan.

Nota: La información incluida en esta parte del manual respecto al Comité de Autoprotección debe ser coherente con la que se describa en el Plan de Autoprotección y en el procedimiento 4.3 del manual (composición, responsabilidades, etc.).

- <u>Resto de comités implantados en el aeropuerto</u>

Nota: En el caso que en un aeropuerto no se haya establecido alguno de los Comités indicados anteriormente, se indicará en que Comité se tratan los aspectos indicados.

Para cada comité se desarrollará, al menos, la siguiente información:

- Designación del comité.
- Ámbito de competencia.
- Composición.
  - Presidencia. Cargo, nombre, dirección, teléfono, fax, e-mail.
  - Secretaría. Cargo, nombre, dirección, teléfono, fax, e-mail.
  - Vocales. Componentes, cargo, nombre, dirección, teléfono, fax, e-mail.
- Funcionamiento.
  - Periodicidad de las reuniones.
  - Convocatorias ordinarias y extraordinarias.
  - Actas de las reuniones. Unidad responsable de su archivo.

Por último, al final del apartado se incluirá una relación de la normativa y documentación de referencia aplicable a los comités de aeropuerto y se anexarán los documentos tipo (orden del día, actas, etc.) utilizados por dichos comités.

PARTE 6. SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

Para el desarrollo de la Parte 6, Sistema de Gestión de las Seguridad Operacional (SMS), se seguirán las indicaciones establecidas en la “Guía Técnica para el desarrollo del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional en un aeropuerto”.

ANEXOS

ANEXO I. PLANTILLA PARA LA CUMPLIMENTACIÓN DEL PROCEDIMIENTO *4.3 PLAN DE EMERGENCIA DEL AEROPUERTO*

La siguiente plantilla tiene como objeto guiar al gestor aeroportuario en la elaboración del procedimiento 4.3, completando el contenido mínimo requerido y presentando una propuesta de texto que da cumplimiento a lo exigido en la "Guía técnica para la elaboración del manual del aeropuerto" de AESA.

Dada la naturaleza de este procedimiento, con el fin de evitar la duplicidad entre la información contenida en el mismo y el Plan de Autoprotección del aeropuerto, se deberá evitar añadir más información de la que se requiere.

El texto incluido en azul se refiere a la información que debe ser completada por el gestor.

El texto precedido de OBS - se corresponde a observaciones de AESA.

1. Objeto del procedimiento

Este procedimiento tiene como objetivo el establecimiento de un Plan de Autoprotección en el aeropuerto que guarde relación con las operaciones de aeronaves y demás actividades desplegadas en el mismo, que establezca un marco orgánico y funcional para prevenir y controlar los riesgos sobre las personas y los bienes y que dé una respuesta adecuada a las posibles situaciones de emergencia.

El aeropuerto de *nombre del aeropuerto* dispone de un Plan de Autoprotección (PA) en el que se aborda la identificación y evaluación de los riesgos, las acciones y medidas necesarias para su prevención y control, así como las medidas de protección y otras actuaciones a adoptar en caso de emergencia. Además, en el Plan de Autoprotección se establecen los procedimientos de coordinación, mando y comunicación que deben seguirse para coordinar la intervención de las diversas dependencias o servicios del aeropuerto y de las entidades de la comunidad circundante, en caso de que ocurra una emergencia en el aeropuerto o en sus inmediaciones.

La finalidad de dicha planificación consiste en reducir al mínimo las repercusiones de una emergencia, especialmente por lo que respecta a salvar vidas humanas y no interrumpir las operaciones de aeronaves.

Las emergencias que se contemplan en el Plan de Autoprotección comprenden: emergencias aeronáuticas (incidente y accidente de aeronave, incidente de aeronave y/o vehículo en el área de movimiento…), emergencias en edificios (incendio, explosión, derrumbamiento…) y emergencias comunes a aeronaves y edificios (sanitarias, mercancías peligrosas, amenaza de bomba, apoderamiento ilícito, catástrofes naturales…) (ver PA, capítulo __, apartado __).

Con el fin de evitar la duplicidad de la información contenida en el Manual respecto a la recogida en el Plan de Autoprotección del aeropuerto, este procedimiento incluirá, en muchos casos, solamente las referencias a la ubicación dentro del documento del Plan de la información requerida para los planes de emergencias según los requisitos del RD 862/2009 y la normativa de OACI.

La información recogida en este procedimiento está basada en el contenido del Plan de Autoprotección del aeropuerto de *nombre del aeropuerto*, Ed/rev __.__, aprobado el *dd/mm/aaaa*.

El Plan de Autoprotección anterior entró en vigor con fecha *dd/mm/aaaa*.

OBS - Cuando proceda, se indicará si el Plan de Autoprotección ha sido homologado por alguna/s Autoridad/es o Entidad/es, la fecha de dicha homologación y si existen condicionantes a la misma.

Asimismo, el Plan de Autoprotección *versión/revisión*, ha sido implantado en el aeropuerto de *nombre del aeropuerto*, con fecha *dd/mm/aaaa*, de acuerdo a los requisitos del RD 393/2007 por el que se aprueba la "Norma Básica de Autoprotección".

2. Personal implicado y responsabilidades

La siguiente tabla incluye el personal implicado en el procedimiento del Plan de Autoprotección del aeropuerto y sus responsabilidades:

PERSONAL IMPLICADO		ADSCRIPCIÓN	RESPONSABILIDADES
Director del Plan de Autoprotección		*Puesto / cargo* Ver PA Capítulo __ Apartado __	Aprobación e implantación del Plan de Autoprotección Ver PA Capítulo __ Apartado __
Director del Plan de Actuación ante emergencias	En el aeropuerto (Zona A)	*Puesto / cargo* Ver PA Capítulo __ Apartado __	Activación del Plan de Autoprotección Dirección de las actuaciones en el aeropuerto Ver PA Capítulo __ Apartado __
	Fuera del aeropuerto (Zona E-tierra)	*Puesto / cargo* Ver PA Capítulo __ Apartado __	Activación del Plan de Autoprotección del aeropuerto Dirección de las actuaciones en el aeropuerto Ver PA Capítulo __ Apartado __
		Puesto / cargo Ver PA Capítulo __ Apartado __	Activación del plan de ámbito superior que afecta a la zona E-tierra Dirección de las actuaciones en zona E-tierra Ver PA Capítulo __ Apartado __
	Fuera del aeropuerto (Zona E-mar) *(si aplica)*	*Puesto / cargo* Ver PA Capítulo __ Apartado __	Activación del Plan de Autoprotección del aeropuerto Dirección de las actuaciones en el aeropuerto Ver PA Capítulo __ Apartado __
		Puesto / cargo Ver PA Capítulo __ Apartado __	Activación del plan de ámbito superior que afecta a la zona E-mar Dirección de las actuaciones en zona E-mar Ver PA Capítulo __ Apartado __
Responsable de las actuaciones específicas de emergencias en edificios		*Puesto / cargo* Ver PA Capítulo __ Apartado __	Dirección de las actuaciones específicas de emergencias en edificios Ver PA Capítulo __ Apartado __

PERSONAL IMPLICADO		ADSCRIPCIÓN	RESPONSABILIDADES
Responsable de las actuaciones específicas de emergencias sanitarias		*Puesto / cargo* Ver PA Capítulo __ Apartado __	Dirección de las actuaciones específicas de emergencias sanitarias Ver PA Capítulo __ Apartado __
Responsable de las actuaciones específicas de emergencias por actos ilícitos		*Puesto / cargo* Ver PA Capítulo __ Apartado __	Dirección de las actuaciones específicas de emergencias por actos ilícitos Ver PA Capítulo __ Apartado __
Responsable de las actuaciones específicas de emergencias con mercancías peligrosas		*Puesto / cargo* Ver PA Capítulo __ Apartado __	Dirección de las actuaciones específicas de emergencias con mercancías peligrosas Ver PA Capítulo __ Apartado __
Puesto de Mando Principal (PMP)	Responsable del PMP (RPMP)	*Puesto / cargo* Ver PA Capítulo __ Apartado __	*Breve descripción de las responsabilidades* Ver PA Capítulo __ Apartado __
	Otros (responsables de ronda de llamadas, de activación de medios, de coordinación…)	*Puesto / cargo* Ver PA Capítulo __ Apartado __	*Breve descripción de las responsabilidades* Ver PA Capítulo __ Apartado __
Puesto de Mando Avanzado (PMA)	Responsable del PMA (RPMA)	*Puesto / cargo* Ver PA Capítulo __ Apartado __	*Breve descripción de las responsabilidades* Ver PA Capítulo __ Apartado __
	Responsable de medios de intervención en el PMA	*Puesto / cargo* Ver PA Capítulo __ Apartado __	*Coordinar la actuación de los medios de extinción (externos y del aeropuerto) y mantener informado al RPMA* Ver PA Capítulo __ Apartado __
	Responsable de medios sanitarios en el PMA	*Puesto / cargo* Ver PA Capítulo __ Apartado __	*Coordinar la actuación de los medios sanitarios (externos y del aeropuerto) y mantener informado al RPMA* Ver PA Capítulo __ Apartado __
	Responsable de medios de seguridad en el PMA	*Puesto / cargo* Ver PA Capítulo __ Apartado __	*Coordinar la actuación de los medios de seguridad (externos y del aeropuerto) y mantener informado al RPMA* Ver PA Capítulo __ Apartado __
	Otros responsables en el PMA	*Puesto / cargo* Ver PA Capítulo __ Apartado __	*Breve descripción de las responsabilidades* Ver PA Capítulo __ Apartado __

PERSONAL IMPLICADO		ADSCRIPCIÓN	RESPONSABILIDADES
Medios de Intervención (bomberos)	Comunidad Autónoma	*Colectivo / Responsable* Ver PA Capítulo __ Apartado __	*Breve descripción de las responsabilidades* Ver PA Capítulo __ Apartado __
	Ayuntamiento	*Colectivo / Responsable* Ver PA Capítulo __ Apartado __	*Breve descripción de las responsabilidades* Ver PA Capítulo __ Apartado __
	Aeropuerto	*Colectivo / Responsable* Ver PA Capítulo __ Apartado __	*Breve descripción de las responsabilidades* Ver PA Capítulo __ Apartado __
Medios sanitarios	Comunidad Autónoma	*Colectivo / Responsable* Ver PA Capítulo __ Apartado __	*Breve descripción de las responsabilidades* Ver PA Capítulo __ Apartado __
	Ayuntamiento	*Colectivo / Responsable* Ver PA Capítulo __ Apartado __	*Breve descripción de las responsabilidades* Ver PA Capítulo __ Apartado __
	Aeropuerto	*Colectivo / Responsable* Ver PA Capítulo __ Apartado __	*Breve descripción de las responsabilidades* Ver PA Capítulo __ Apartado __
Medios de seguridad	FFCCSE	*Colectivo / Responsable* Ver PA Capítulo __ Apartado __	*Breve descripción de las responsabilidades* Ver PA Capítulo __ Apartado __
	Policía Autonómica *(si aplica)*	*Colectivo / Responsable* Ver PA Capítulo __ Apartado __	*Breve descripción de las responsabilidades* Ver PA Capítulo __ Apartado __
	Policía Local	*Colectivo / Responsable* Ver PA Capítulo __ Apartado __	*Breve descripción de las responsabilidades* Ver PA Capítulo __ Apartado __
	Seguridad Privada	*Colectivo / Responsable* Ver PA Capítulo __ Apartado __	*Breve descripción de las responsabilidades* Ver PA Capítulo __ Apartado __
Guiado de medios		*Colectivo / Responsable* Ver PA Capítulo __ Apartado __	*Breve descripción de las responsabilidades* Ver PA Capítulo __ Apartado __
Medios de apoyo logístico		*Colectivo / Responsable* Ver PA Capítulo __ Apartado __	*Breve descripción de las responsabilidades* Ver PA Capítulo __ Apartado __

PERSONAL IMPLICADO		ADSCRIPCIÓN	RESPONSABILIDADES
Centro coordinador de emergencias (112)		*Colectivo / Responsable* Ver PA Capítulo __ Apartado __	*Breve descripción de las responsabilidades* Ver PA Capítulo __ Apartado __
Navegación Aérea	Torre de control (TWR)	*Colectivo / Responsable* Ver PA Capítulo __ Apartado __	*Breve descripción de las responsabilidades* Ver PA Capítulo __ Apartado __
	Centro de control de área (ACC)	*Colectivo / Responsable* Ver PA Capítulo __ Apartado __	*Breve descripción de las responsabilidades* Ver PA Capítulo __ Apartado __
Centro coordinador de salvamento (SAR-Ejército del Aire)		*Colectivo / Responsable* Ver PA Capítulo __ Apartado __	*Breve descripción de las responsabilidades* Ver PA Capítulo __ Apartado __
Medios especiales de salvamento y extinción de incendios (si aplica)	En el mar	*SASEMAR / Responsable* Ver PA Capítulo __ Apartado __	*Breve descripción de las responsabilidades* Ver PA Capítulo __ Apartado __
		Servicio Marítimo de la Guardia Civil / Responsable Ver PA Capítulo __ Apartado __	*Breve descripción de las responsabilidades* Ver PA Capítulo __ Apartado __
	En lagunas/ríos	*Colectivo / Responsable* Ver PA Capítulo __ Apartado __	*Breve descripción de las responsabilidades* Ver PA Capítulo __ Apartado __
	En terrenos de difícil acceso	*Colectivo / Responsable* Ver PA Capítulo __ Apartado __	*Breve descripción de las responsabilidades* Ver PA Capítulo __ Apartado __
Evacuación de edificios		*Colectivo / Responsable* Ver PA Capítulo __ Apartado __	*Breve descripción de las responsabilidades* Ver PA Capítulo __ Apartado __

La siguiente tabla recoge los responsables relacionados con la elaboración, aprobación, implantación y revisión del documento del Plan de Autoprotección:

PERSONAL IMPLICADO	ADSCRIPCIÓN	RESPONSABILIDADES
Director del Plan de Autoprotección	*Puesto / cargo* Ver PA Capítulo __ Apartado __	*Breve descripción de las responsabilidades* Ver PA Capítulo __ Apartado __
Comité de Autoprotección externo	Ver PA Capítulo __ Apartado __	*Breve descripción de las responsabilidades* Ver PA Capítulo __ Apartado __

Comité de Autoprotección interno	Ver PA Capítulo __ Apartado __	*Breve descripción de las responsabilidades* Ver PA Capítulo __ Apartado __
Responsable de la revisión y actualización del documento	Ver PA Capítulo __ Apartado __	*Breve descripción de las responsabilidades* Ver PA Capítulo __ Apartado __

OBS – En caso de que no coincidan con los anteriores responsables, se indicarán además los relacionados con la elaboración, aprobación, implantación y revisión del documento del Plan de Autoprotección.

OBS – Entre las responsabilidades se incluirán al menos, las relacionadas con la planificación de simulacros, la evaluación de los resultados, la aplicación de medidas de subsanación y el control de las mismas.

OBS – La información relativa a los comités de autoprotección debe ser coherente con la incluida en la parte 5 del manual.

Los datos de contacto de todos los implicados en el procedimiento (nombre, teléfono, dirección de correo electrónico) se incluyen en el Plan de Autoprotección (ver PA, capítulo __, apartado __).

3. Infraestructura, equipo o instalaciones utilizadas

El aeropuerto cuenta con los siguientes medios de actuación ante emergencias:

MEDIOS DE DETECCIÓN Y ALARMA	
Centros detectores de emergencias aeronáuticas (TWR, SSEI,…)	Ver PA Capítulo __ Apartado __
Sistemas de detección y alarma de emergencias en edificios	Ver PA Capítulo __ Apartado __

MEDIOS DE EXTINCIÓN		
Estación/es de salvamento y extinción de incendios (SSEI)		Ver PA Capítulo __ Apartado __ Ver Procedimiento 4.4 del Manual
Vehículos de salvamento y extinción de incendios		Ver PA Capítulo __ Apartado __ Ver Procedimiento 4.4 del Manual
Material de salvamento en vehículos de extinción		Ver PA Capítulo __ Apartado __ Ver Procedimiento 4.4 del Manual
Agentes extintores (espuma, polvo químico)	En vehículos	Ver PA Capítulo __ Apartado __ Ver Procedimiento 4.4 del Manual

MEDIOS DE EXTINCIÓN		
	En reserva	Ver PA Capítulo __ Apartado __ Ver Procedimiento 4.4 del Manual
Sistemas de extinción en edificios		Ver PA Capítulo __ Apartado __
Medios de abastecimiento de agua (aljibes)		Ver PA Capítulo __ Apartado __
Red de hidrantes		Ver PA Capítulo __ Apartado __

MEDIOS SANITARIOS	
Vehículo/s sanitario (si aplica)	Ver PA Capítulo __ Apartado __
Material sanitario	Ver PA Capítulo __ Apartado __

MEDIOS DE COMUNICACIÓN	
Teléfonos / transmisores / receptores fijos / portátiles	Ver PA Capítulo __ Apartado __

OTROS MEDIOS DE ACTUACIÓN		
Instalación PMA		Ver PA Capítulo __ Apartado __
Medios especiales de salvamento	Vehículos/material para salvamento en el mar (si aplica)	*Organismo que los proporciona* Ver PA Capítulo __ Apartado __
	Vehículos/material para salvamento en lagunas/ríos (si aplica)	*Organismo que los proporciona* Ver PA Capítulo __ Apartado __
	Vehículos/material para salvamento en terreno de difícil acceso (si aplica)	*Organismo que los proporciona* Ver PA Capítulo __ Apartado __
Instalaciones/medios NRBQ		Ver PA Capítulo __ Apartado __ *Si no se disponen, indicar "No disponible"*

MEDIOS INFORMÁTICOS (PROGRAMAS, HERRAMIENTAS…)		
Programa o herramienta informática	*Breve descripción de su función y principales usuarios*	Ver PA Capítulo __ Apartado __

4. Escenarios y activación del procedimiento

El ámbito de aplicación del Plan de Autoprotección del aeropuerto de *nombre del aeropuerto*, considera las siguientes zonas de actuación:

- Zona A (ver PA, capítulo __, apartado__).
- Zona E – tierra (ver PA, capítulo __, apartado __).
- Zona E – mar (ver PA, capítulo __, apartado __).

OBS – Las referencias anteriores deben indicar tanto la definición de las zonas como el plano donde se representan

El Plan de Autoprotección contempla los siguientes escenarios de activación y procedimientos correspondientes:

ESCENARIO		PROCEDIMIENTO DE ACTIVACIÓN
Incidente de aeronave en vuelo	Alerta local	Ver PA, Capítulo __ Apartado __
	Alarma general	Ver PA, Capítulo __ Apartado __
Incidente de aeronave en tierra		Ver PA, Capítulo __ Apartado __
Accidente de aeronave	Zona A	Ver PA, Capítulo __ Apartado __
	Zona E - tierra	Ver PA, Capítulo __ Apartado __
	Zona E - mar (si aplica)	Ver PA, Capítulo __ Apartado __
Emergencia sanitaria	En aeronave	Ver PA, Capítulo __ Apartado __ *Especificar para cada una de las fases (alerta local, alarma general, emergencia)*
	En edificio	Ver PA, Capítulo __ Apartado __ *Especificar para cada una de las fases establecidas*
Emergencia con mercancías peligrosas	En aeronave	Ver PA, Capítulo __ Apartado __ *Especificar para cada una de las fases (alerta local, alarma general, emergencia)*
	En edificio	Ver PA, Capítulo __ Apartado __ *Especificar para cada una de las fases establecidas*
Emergencia por apoderamiento ilícito	En aeronave	Ver PA, Capítulo __ Apartado __ *Especificar para cada una de las fases (alerta local, alarma general, emergencia)*
	En edificio	Ver PA, Capítulo __ Apartado __ *Especificar para cada una de las fases establecidas*

ESCENARIO		PROCEDIMIENTO DE ACTIVACIÓN
Emergencia por sabotaje, incluida amenaza de bomba	En aeronave	Ver PA, Capítulo __ Apartado __ *Especificar para cada una de las fases (alerta local, alarma general, emergencia)*
	En edificio	Ver PA, Capítulo __ Apartado __ *Especificar para cada una de las fases establecidas*
Incidente por derrame de combustible		Ver PA, Capítulo __ Apartado __
Catástrofes naturales (vientos, inundaciones…)		Ver PA, Capítulo __ Apartado __ *Especificar para cada una de las fases establecidas*
Incendio/ derrumbamiento en edificio		Ver PA, Capítulo __ Apartado __ *Especificar para cada una de las fases establecidas*

OBS – La referencia al Plan de Autoprotección debe corresponder al punto del plan donde se describe la secuencia de actuaciones para la activación del procedimiento, para cada una de las fases correspondientes y para cada tipo de emergencia considerada.

5. Relación de normativa aplicable y documentación de referencia tenida en cuenta para la elaboración del procedimiento

NORMATIVA SECTORIAL

- Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeropuertos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos competencia del Estado.
- Orden FOM 1189/2011, por la que se modifica el Real Decreto 862/2009.
- Orden FOM 2086/2011, por la que se modifican las normas técnicas incluidas en anexo al Real Decreto 862/2009.
- OACI. Doc. 9137. Manual de servicios de aeropuertos. Parte 1. Salvamento y extinción de incendios.
- OACI. Doc. 9137. Manual de servicios de aeropuertos. Parte 7. Planificación de emergencias en los aeropuertos.

NORMATIVA NACIONAL

- Real Decreto 393/2007, de 23 de marzo, por el que se aprueba la Norma Básica de Autoprotección de los centros, establecimientos y dependencias dedicados a actividades que puedan dar origen a situaciones de emergencia.

NORMATIVA AUTONÓMICA Y LOCAL *(si aplica)*

DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA

- Plan de Autoprotección del aeropuerto de *nombre del aeropuerto*. Fecha *dd/mm/aaaa*. Ed/rev __.__.
- Estudio de riesgos naturales en el aeropuerto de *nombre del aeropuerto* Ed/rev Fecha *dd/mm/aaaa*.

6. Descripción de la secuencia de actuaciones

El Plan de Autoprotección del aeropuerto de *incluir nombre* incluye procedimientos de actuación para las siguientes situaciones:

ESCENARIO		PROCEDIMIENTO DE ACTUACIÓN
Incidente de aeronave en vuelo	Alerta local	Ver PA, Capítulo __ Apartado __
	Alarma general	Ver PA, Capítulo __ Apartado __
Incidente de aeronave en tierra		Ver PA, Capítulo __ Apartado __
Accidente de aeronave	Zona A	Ver PA, Capítulo __ Apartado __
	Zona E - Tierra	Ver PA, Capítulo __ Apartado __
	Zona E - Mar (si aplica)	Ver PA, Capítulo __ Apartado __
Emergencia sanitaria	En aeronave	Ver PA, Capítulo __ Apartado __
	En edificio	Ver PA, Capítulo __ Apartado __
Emergencia con mercancías peligrosas	En aeronave	Ver PA, Capítulo __ Apartado __
	En edificio	Ver PA, Capítulo __ Apartado __
Emergencia por apoderamiento ilícito	En aeronave	Ver PA, Capítulo __ Apartado __
	En edificio	Ver PA, Capítulo __ Apartado __
Emergencia por sabotaje, incluida amenaza de bomba	En aeronave	Ver PA, Capítulo __ Apartado __
	En edificio	Ver PA, Capítulo __ Apartado __
Incidente por derrame de combustible		Ver PA, Capítulo __ Apartado __
Catástrofes naturales (vientos, inundaciones…)		Ver PA, Capítulo __ Apartado __
Incendio/ derrumbamiento en edificio		Ver PA, Capítulo __ Apartado __

OBS – La referencia al Plan de Autoprotección debe corresponder al punto del plan donde se describe la secuencia de actuaciones para la actuación en el procedimiento, para cada una de las fases correspondientes y para cada tipo de emergencia considerada.

Para los casos en los que existe una actuación de colectivos externos, el Plan de Autoprotección incluye los procedimientos de coordinación entre los medios del aeropuerto y los medios externos:

PERSONAL IMPLICADO	ADSCRIPCIÓN	RESPONSABILIDADES
Medios de extinción de incendios	Comunidad Autónoma	Ver PA, Capítulo __ Apartado __
	Ayuntamiento	Ver PA, Capítulo __ Apartado __
Medios especiales de salvamento y extinción de incendios *(si aplica)*	SASEMAR	Ver PA, Capítulo __ Apartado __
	Servicio Marítimo de la Guardia Civil (SEMAR)	Ver PA, Capítulo __ Apartado __
	Otros	Ver PA, Capítulo __ Apartado __
Medios sanitarios	Comunidad Autónoma	Ver PA, Capítulo __ Apartado __
	Ayuntamiento	Ver PA, Capítulo __ Apartado __
Medios de seguridad	Policía Autonómica	Ver PA, Capítulo __ Apartado __
	Policía Local	Ver PA, Capítulo __ Apartado __

El Plan de Autoprotección contempla los siguientes puntos de concentración de medios:

- Puntos de reunión: en el exterior del perímetro del aeropuerto, para concentración de recursos externos (ver PA, capítulo __, apartado __).
- Puntos de guiado: en el interior del recinto aeroportuario, para guiado de medios por el interior del aeropuerto (ver PA, capítulo __, apartado __).

7. Relación de procedimientos operacionales de menor nivel aplicados en el aeropuerto que se derivan del procedimiento en cuestión

OBS - Entre los procedimientos de menor nivel se deben incluir, al menos, los relativos a la planificación, realización y evaluación de simulacros y evaluación de riesgos naturales en el aeropuerto.

8. Cualquier otra información de interés en el procedimiento

8.1 Programa de difusión del Plan de Autoprotección

El aeropuerto ha previsto los medios necesarios para la difusión e información del Plan de Autoprotección, a todo el personal, implicado o no en la actuación de emergencias (ver PA, capítulo __, apartado __) y ha establecido un calendario de formación al respecto (ver PA, capítulo __, apartado __).

Los contenidos del programa de difusión e información se recogen en el Plan de Autoprotección (ver PA, capítulo __, apartado __).

OBS – En caso de que parte o la totalidad de la información anterior no se encuentre en el Plan de Autoprotección, se debe hacer referencia (capítulo/apartado) que la contiene.

8.2 Formación del personal implicado en el Plan de Autoprotección

El aeropuerto ha previsto los medios necesarios para la formación del personal implicado en las actuaciones previstas en el Plan de Autoprotección (ver PA, capítulo __, apartado __).

La formación del personal contempla aspectos teóricos y prácticos (simulacros).

OBS – En caso de que parte o la totalidad de la información anterior no se encuentre en el Plan de Autoprotección, se debe hacer referencia (capítulo/apartado) que la contiene.

8.2.1 Formación teórica

Los contenidos del programa de formación teórica, para cada uno de los colectivos implicados se recogen en el Plan de Autoprotección (ver PA, capítulo __, apartado __) y se ha establecido un calendario de formación teórica al respecto (ver PA, capítulo __, apartado __).

OBS – En caso de que parte o la totalidad de la información anterior no se encuentre en el Plan de Autoprotección, se debe hacer referencia (capítulo/apartado) que la contiene.

8.2.2 Formación práctica (simulacros)

Los contenidos del programa de simulacros, para cada uno de los colectivos implicados se recogen en el *código - Procedimiento para la planificación, realización y evaluación de simulacros* y se ha establecido un calendario de realización de simulacros al respecto (ver capítulo __, apartado __).

8.3.3 Formación del personal en seguridad operacional

El personal implicado en este procedimiento pertenece a los colectivos identificados en el procedimiento *código aeropuerto-PGS-07* y la formación en seguridad operacional que se entiende necesaria para la realización de las tareas definidas en este procedimiento queda cubierta por el itinerario formativo desarrollado en dicho procedimiento.

8.3 Certificados del Plan de Autoprotección

A continuación se incluye copia de los certificados relacionados con el Plan de Autoprotección del aeropuerto de *nombre del aeropuerto*, *versión.revisión*, fecha *dd/mm/aaaa*:

- Documento de homologación del Plan de Autoprotección por la/s Autoridad/es o Entidad/es correspondiente/s *(si aplica)*

  OBS – Incluir copia del documento de homologación, si existe

- Certificado de implantación del Plan de Autoprotección en el aeropuerto, conforme a lo especificado en el RD393/2007.

  OBS – Incluir copia del certificado de implantación

- Acuerdos de colaboración establecidos con las entidades externas al aeropuerto que intervienen en las emergencias o copia del acta de aprobación del Plan de Autoprotección por los anteriores colectivos en el marco del comité de autoprotección.

  OBS – Incluir copia del acta de aprobación del plan por parte de todos los colectivos (internos y externos) o los acuerdos independientes establecidos con cada uno de los colectivos externos

9. Control y gestión de la documentación final

A continuación se incluye un listado de registros que se derivan de la aplicación del procedimiento:

9.1 Listado de registros asociados al procedimiento

REGISTRO		RESPONSABLE DE CUMPLIMENTACIÓN	RESPONSABLE DE ARCHIVO Y GESTIÓN	UBICACIÓN	FORMATO DE ARCHIVO	MODELO DE REGISTRO
Comité de autoprotección interno	Convocatoria					
	Acta de reunión					
Comité de autoprotección interno (convocatorias, actas de reunión…)	Convocatoria					
	Acta de reunión					
Activación del Plan de Autoprotección						
Actuaciones en emergencias	Ronda de llamadas					
	Actuación de medios, movilización medios externos…					
Desactivación del Plan de Autoprotección						
Difusión e información del Plan de Autoprotección a todo el personal						
Formación teórica del personal implicado en el Plan de Autoprotección	Registro de control de formación teórica del personal					
	Partes de asistencia					
	Exámenes					
Formación práctica del personal implicado en el Plan de Autoprotección de simulacro	Registro de control de participación del personal en simulacros					
	Realización de simulacros parciales					

REGISTRO		RESPONSABLE DE CUMPLIMENTACIÓN	RESPONSABLE DE ARCHIVO Y GESTIÓN	UBICACIÓN	FORMATO DE ARCHIVO	MODELO DE REGISTRO
	Realización de simulacros generales					
	Evaluación de simulacros					
Revisión del Plan de Autoprotección después de las emergencias reales						
Revisión del Plan de Autoprotección después de los simulacros						

El tiempo de archivo de todos los registros relacionados con el procedimiento del Plan de Autoprotección es de 5 años.

9.2 Modelos de registros asociados al procedimiento

A continuación se incluyen los modelos de registros asociados al procedimiento:

OBS – Incluir los modelos de registros asociados al listado anterior, indicando el código del registro asociado al mismo (según la última columna de la tabla)