

NO RESTRINGIDO

INSTRUCCIÓN TÉCNICA ESPECÍFICA

ANÁLISIS DE TAREAS

REGISTRO DE EDICIONES

EDICIÓN	Fecha de EDICIÓN	Fecha de APLICABILIDAD	MOTIVO DE LA EDICIÓN/REVISIÓN DEL DOCUMENTO
1.0	24/10/2014	24/10/2014	Creación AESA

ANEXOS

CÓDIGO del ANEXO	TÍTULO	Edición
CÓDIGO	TITULO DEL ANEXO	*

* Se aplica la Última Edición en vigor.

CÓDIGO del FORMATO	TÍTULO	Edición
F-DEA-CDO-01	PLANTILLA PARA LA ELABORACIÓN DE DOCUMENTOS	*

* Se aplica la Última Edición en vigor

Índice de Contenidos

ESTRUCTURA DEL DOCUMENTO	4
1. OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN	5
2. CONTENIDO DE LA INSTRUCCIÓN TÉCNICA ESPECÍFICA	6
3. DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA	7
4. DEFINICIONES Y ACRÓNIMOS	7
5. ANÁLISIS TRA.....	8
5.1 INTRODUCCIÓN	8
5.2 ÁREAS DE ACTIVIDAD OBJETO DEL ANÁLISIS	11
5.3 ACTIVIDADES Y TAREAS	13
5.4 ASIGNACIÓN	14
5.5 COMPATIBILIDAD DE TAREAS.....	16
5.6 EVALUACIÓN Y CONCLUSIONES	17
5.7 CONTROL	17

ESTRUCTURA DEL DOCUMENTO

La presente Instrucción Técnica Específica está estructurada en 7 apartados que a continuación se describen:

	ESTRUCTURA DEL DOCUMENTO
	Apartado donde se describe la estructura de la Instrucción Técnica Específica y facilita su comprensión.
1	OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN
	Apartado donde se describe el objeto y ámbito de aplicación de la Instrucción Técnica Específica.
2	CONTENIDO DE LA INSTRUCCIÓN TÉCNICA ESPECÍFICA
	Apartado donde se describe de forma genérica la organización de la Instrucción Técnica.
3	DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA
	Apartado donde se relaciona y codifica la documentación (Reglamentos Europeos y documentación técnica de OACI y Eurocontrol) a la que se hará referencia a lo largo de todo el documento.
4	DEFINICIONES Y ACRÓNIMOS
	Listado de las definiciones y acrónimos utilizados en el documento.
5	ANÁLISIS
	Descripción de los principales aspectos del análisis de tareas que debe realizar el Gestor Aeroportuario.

1. OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

Esta Instrucción Técnica Específica se ha desarrollado como material técnico de referencia para el Gestor Aeroportuario (GA), con el propósito de facilitar la justificación de la adecuación de los recursos¹, para operar el aeropuerto conforme al Reglamento (UE) Nº 139/2014 de la Comisión, de 12 de febrero de 2014, por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, de conformidad con el Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y el Consejo, para aquellos aeropuertos que deban certificarse respecto a esta normativa.

Para demostrar esta adecuación, el Gestor Aeroportuario debe elaborar un análisis en función de las actividades, principalmente relacionadas con la seguridad operacional, desagregadas en tareas², y del tiempo necesario para desempeñar las mismas, al que el Reglamento designa como TRA (Task and Resource Analysis), específico para el aeropuerto, teniendo en cuenta las características propias de éste y otras consideraciones relevantes.

En este sentido, el Reglamento proporciona una idea más concreta para el caso del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI) en el GM2 ADR.OPS.B.010(a)(2), en el que establece que debe realizarse este análisis, teniendo en cuenta los tipos de aeronaves que operan en el aeródromo, los vehículos de salvamento y extinción de incendios disponibles, y cualquier otro deber requerido al personal del SSEI, etc.

Por consiguiente, la presente Instrucción Técnica Específica contiene material técnico de referencia para la elaboración del Análisis TRA para todas las actividades del Gestor que considera el Reglamento.

Este documento es de aplicación a todos los aeropuertos a los que aplique el Reglamento (CE) nº 216/2008 según su artículo 3 bis, el cual dice:

“Los aeropuertos, incluido su equipo, situados en el territorio sujeto a las disposiciones del Tratado, abiertos al uso público, que presten servicio al tráfico aéreo comercial y donde se lleven a cabo operaciones que utilicen procedimientos de aproximación o de salida por instrumentos, y

- a) tengan una pista pavimentada de 800 metros o más, o*
- b) se utilicen exclusivamente para helicópteros”.*

A no ser que AESA haya concedido una exención a dicho aeropuerto según lo especificado en el artículo 3 ter de dicho Reglamento (CE) nº 216/2008.

Para los aeropuertos de uso público, no incluidos en los anteriores, y para aquellos que por decisión de AESA tengan concedida una exención, según lo indicado anteriormente, este documento será considerado como recomendable.

¹ Este documento se referirá a los recursos como “personnel y/o staff”.

² Este documento se refiere a actividad como concepto general y como tarea a cada uno de los trabajos particulares asociados esa actividad. Por tanto de cada actividad colgarán las tareas correspondientes.

2. CONTENIDO DE LA INSTRUCCIÓN TÉCNICA ESPECÍFICA

Para facilitar la comprensión de las especificaciones, cada parte del documento se ha estructurado del siguiente modo:

Introducción

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

Reglamento Europeo, referencias

Referencias de las disposiciones del Reglamento Europeo 216/2008 y del 139/2014 (RE 139/2014) tales como IRs (Requisitos), AMCs (Métodos Aceptables de Cumplimiento) y GMs (Material Guía), sobre los que AESA desarrolla la Instrucción Técnica Específica.

Material AESA

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

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

3. DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA

- **[DR-1]**Reglamento (UE) Nº 139/2014 de la Comisión, de 12 de febrero de 2014, por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, de conformidad con el Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y el Consejo.
- **[DR-2]**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.
- **[DR-3]**Reglamento (CE) nº 1108/2009 del Parlamento 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 aeropuertos, gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea y se deroga la Directiva 2006/23/CE.
- **[DR-4]**Reglamento (CE) nº 139/2014.
- **[DR-5]**RD 1238/2011, de 8 de septiembre, por el que se regula el servicio de dirección en la plataforma aeroportuaria.
- **[DR-6]**OACI. Doc. 9137, Manual de Servicios de Aeropuerto. Parte I, Salvamento y Extinción de Incendios.
- **[DR-7]**OACI. Doc. 9774, Manual de Certificación de Aeropuertos.
- **[DR-8]**OACI Doc. 9683, Manual de Instrucción sobre Factores Humanos.
- **[DR-9]**OACI Doc. 9859, Manual de Gestión de la Seguridad Operacional.
- **[DR-10]**EUROCONTROL. European Action Plan for the Prevention of Runway Incursion. Ed. 2.0.

4. DEFINICIONES Y ACRÓNIMOS

ACRÓNIMO	DESCRIPCIÓN
AMCS	Métodos aceptables de cumplimiento
GA	Gestor aeroportuario
GMS	Material guía
IRS	Requisitos
SGS	Sistema de gestión de seguridad operacional
TRA	Task and resource analysis
UE	Unión europea

5. ANÁLISIS TRA

5.1 INTRODUCCIÓN

Introducción

El Gestor Aeroportuario (GA) debe demostrar ante la Autoridad que dispone de los recursos adecuados para operar el aeropuerto conforme al reglamento europeo, pudiendo ser estos medios directos o indirectos (contratados). Esta demostración se deberá plasmar en el análisis que se describe en el presente documento.

Reglamento Europeo, referencias

Reglamento (UE) Nº 216/2008

Artículo 8 bis

Aeródromos

d) las organizaciones responsables de la operación de los aeródromos demostrarán que cuentan con la capacidad y los medios para cumplir las obligaciones asociadas a las facultades que les han sido conferidas.

Anexo V bis

B. Operaciones y gestión

1) El explotador del aeródromo será responsable de su explotación. Las obligaciones del explotador del aeródromo serán las siguientes:

a) el explotador del aeródromo dispondrá, directamente o mediante contrato, de todos los medios necesarios para garantizar la operación de las aeronaves en el aeródromo con seguridad. Entre estos medios se incluirán, de manera no exhaustiva, las instalaciones; el personal; los equipos y el material; la documentación de las tareas, las responsabilidades y los procedimientos; el acceso a los datos pertinentes, y el registro de datos;

Reglamento (UE) Nº 139/2014

ADR.OR.B.015 Solicitud de un certificado

b) Un solicitante proporcionará lo siguiente a la autoridad competente:

5) prueba de la idoneidad de los recursos para operar el aeródromo de conformidad con los requisitos aplicables;

Desarrollado en:

AMC1 ADR.OR.B.015(b)(5) Application for a certificate

ADEQUACY OF RESOURCES

(a) General

The applicant should provide all necessary information needed in order to demonstrate to the Competent Authority that its proposed organisation and management are suitable, and properly matched to the scale and scope of the operation.

The aerodrome operator should have the ability to discharge its responsibilities with regard to safety. The accountable manager should have access, as well as the authorisation, to the necessary resources to ensure that operations are carried out in accordance with the applicable requirements. The resources include, but are not limited to, personnel, tools and equipment, as well as financial resources.

(b) Arrangements with other parties

The applicant should indicate those services that are going to be provided directly by the applicant itself and those that will be provided by contracted third parties with regard to the adequacy of the resources.

The applicant should also provide evidence of arrangements if third parties are going to be involved in the provision of services. In addition, the applicant should provide any relevant information needed, or requested by the Competent Authority, regarding such third parties.

GM1 ADR.OR.B.015(b)(5) Application for a certificate

ADEQUACY OF RESOURCES

General

In demonstrating to the Competent Authority the suitability of its organization and management, the applicant should, amongst others, take into account in its analysis the following:

- (1) the size and complexity of the aerodrome;
- (2) the type of traffic;
- (3) the type of operations;
- (4) the level and the density of the traffic;
- (5) the operating hours of the aerodrome;
- (6) the amount of full-time equivalents (FTEs) necessary for each activity;
- (7) human factors principles;
- (8) labour legislation; and

(9) the degree of subcontracting.

ADR.OR.D.005 Sistema de gestión

b) El sistema de gestión deberá incluir:

11) un proceso formal para controlar si la organización cumple los requisitos pertinentes.

Desarrollado en AMC1 ADR.OR.D.005(b)(11) Management system

COMPLIANCE MONITORING

(b) Organisational set-up

(1) A person should be responsible for compliance monitoring.

The accountable manager, with regards to his/her direct accountability for safety, should ensure, in accordance with ADR.D.015 (a), that sufficient resources are allocated for compliance monitoring. In the case the person responsible for the compliance monitoring acts also as safety manager, the accountable manager should ensure that sufficient resources are allocated to both functions, taking into account the size of the aerodrome operator, and the nature and complexity of its activities.

ADR.OR.D.015 Requisitos del personal

- a) El operador del aeródromo nombrará un gestor responsable, con la autoridad para garantizar que todas las actividades puedan financiarse y llevarse a cabo de conformidad con los requisitos aplicables. El gestor responsable será responsable de establecer y mantener un sistema de gestión eficaz.
- d) El operador del aeródromo dispondrá de personal suficiente y cualificado para efectuar las tareas y actividades planificadas de conformidad con los requisitos aplicables.

Material AESA

Así pues, la adecuación de recursos del GA, se documentará en un TRA, el cual deberá componerse al menos de los siguientes elementos:

- Actividad/tareas, tiempos asignados, presentado todo ello, preferiblemente, en una matriz o equivalente, incluyendo tareas críticas.
- Comprobación de compatibilidad, en su caso incluyendo las gestiones de riesgos, los procedimientos de limitación, etc., que correspondan.
- Evaluación y conclusiones.
- Control.

A continuación se describen con más detalle estos elementos.

5.2 ÁREAS DE ACTIVIDAD OBJETO DEL ANÁLISIS

Introducción

En este apartado se indican las áreas de actividades que deben ser objeto del análisis.

Reglamento Europeo, referencias

En cuanto a operación, mantenimiento y gestión de la seguridad:

De acuerdo con el ADR.OR.C.005 Responsabilidades del operador del aeródromo:

a) El operador del aeródromo es responsable de la operación segura y mantenimiento del aeródromo de conformidad con:

- 1) el Reglamento (CE) n o 216/2008 y sus disposiciones de aplicación;
- 2) los términos de su certificado;
- 3) el contenido del manual del aeródromo, y
- 4) cualquier otro manual de los equipos del aeródromo disponible en el aeródromo, según corresponda.

Asimismo, según el:

ADR.OR.D.015 Requisitos del personal:

b) El operador del aeródromo nombrará a las personas responsables de la gestión y supervisión de las siguientes áreas:

- 1) servicios operacionales del aeródromo, y
- 2) mantenimiento del aeródromo.

c) El operador del aeródromo nombrará a una persona o grupo de personas responsables de la elaboración, el mantenimiento y la gestión cotidiana del sistema de gestión de la seguridad.

Dichas personas actuarán con independencia de otros directivos de la organización, tendrán acceso directo al gestor responsable y a los directivos con funciones en materia de seguridad y serán responsables ante el gestor responsable.

e) El operador del aeródromo nombrará a un número suficiente de supervisores del personal, con funciones y responsabilidades bien definidas, teniendo en cuenta la estructura de la organización y el número de personas empleadas.

ADR.OPS.B.001 Prestación de servicios.

El operador del aeródromo suministrará en el aeródromo, directa o indirectamente, los servicios en virtud de la subparte B del Anexo IV.

De acuerdo con el ADR.OPS.B.010 Servicios de salvamento y extinción de incendios

a) El operador del aeródromo garantizará que:

- 1) se proporcionen, instalaciones, equipamiento y servicios de salvamento y extinción de incendios en el aeródromo;
- 2) se disponga oportunamente del equipo adecuado, de agentes de extinción de incendios y de personal suficiente;

Desarrollado en GM2 ADR.OPS.B.010(a)(2).

GM2 ADR.OPS.B.010(a)(2) Rescue and firefighting services

NUMBER OF RFFS PERSONNEL

In determining the number of personnel required to provide for rescue and firefighting, a Task and Resource Analysis should be performed, taking into consideration the types of aircraft operating at the aerodrome, the available rescue and firefighting vehicles and equipment, any other duties required from RFFS personnel, etc.

En cuanto a formación, según el:

ADR.OR.D.015 Requisitos del personal

f) El operador del aeródromo garantizará que el personal involucrado en la operación, el mantenimiento y la gestión del aeródromo esté adecuadamente formado de conformidad con el programa de formación.

ADR.OR.D.017 Programas de formación y comprobación de la competencia

a) El operador del aeródromo establecerá y pondrá en práctica un programa de formación para el personal involucrado en la operación, el salvamento y la extinción de incendios, el mantenimiento y la gestión del aeródromo.

b) El operador del aeródromo garantizará que las personas que operan sin acompañamiento en el área de movimiento u otras áreas operativas del aeródromo reciben la formación adecuada.

Ver también ADR.OR.D.010 Actividades contratadas, desarrollado en AMC1 ADR.OR.D.010, GM1 ADR.OR.D.010 y GM2 ADR.OR.D.010.

Material AESA

Por tanto, las áreas de actividad objeto de análisis, serán las siguientes:

1. El área de actividad relacionada con los servicios operacionales del aeródromo contenidos en la Subparte B del Anexo IV del Reglamento 139/2014, incluyendo el servicio de salvamento y extinción de incendios, el servicio de dirección en plataforma, etc.
2. El área de actividad relacionada con el mantenimiento del aeródromo.

3. El área de actividad relacionada con en el sistema de gestión de la seguridad operacional.
4. El área de actividad relacionada con la formación y competencia de las actividades del ámbito del GA.

El personal supervisor deberá ser incluido también en este análisis. Se habrá de tener en cuenta la organización y el número de personas empleadas, según lo indicado en ADR.OR.D.015 e).

En el caso de actividades subcontratadas se deberá indicar en este análisis esta circunstancia, según lo establecido en el AMC1 ADR.OR.B.015(b)(5) b), y referenciar las condiciones de los contratos establecidos en cuanto a los servicios subcontratados y a los tiempos de respuesta, teniendo en cuenta que en caso de tareas críticas realizadas por personal subcontratado deberán igualmente cumplirse las especificaciones establecidas en el presente documento.

5.3 ACTIVIDADES Y TAREAS

Introducción

En este apartado el GA debe identificar cada una de las actividades que van a ser consideradas en este análisis, y las tareas asociadas a las mismas.

Reglamento Europeo, referencias

Ver AMC1 ADR.OR.B.015(b)(5), GM1 ADR.OR.B.015(b)(5), AMC1 ADR.OR.D.015(a) y GM1 ADR.OR.D.015(b).

Material AESA

Actividades:

Para este análisis se deberán considerar al menos las siguientes actividades, relativas a:

- Gestión y supervisión de Operaciones en el aeropuerto, según lo descrito en la Subparte B del Anexo IV del Reglamento 139/2014, entre ellas, se forma no exhaustiva:
 - Guiado de aeronaves y vehículos.
 - Inspección del área de movimiento.
 - Control de fauna.
 - Salvamento y extinción de incendios.
- Gestión y supervisión de mantenimiento del área de movimiento.
- Sistema de gestión de la seguridad operacional.
- Formación y competencia.

Deberá existir una correlación clara entre estas actividades y las contenidas en los procedimientos del Manual de Aeropuerto o en otros documentos de aplicación (procedimientos operacionales de

menor nivel, programas, etc.). En todo caso, para poder concretar esas actividades, se deben cumplir las obligaciones mínimas establecidas de forma general considerando al menos:

- Reglamentos de la UE, incluyendo IRs (Requisitos), AMCs (Métodos Aceptables de Cumplimiento) y GMs (Material Guía).
- Normas Técnicas de diseño y operación de aeródromos de Uso Público.
- Instrucciones Técnicas y Guías publicadas por AESA.

Tareas:

Para cada actividad se deberán relacionar las tareas asociadas, que como ya se ha mencionado, son cada uno de los trabajos que conforman la actividad.

Se deberán listar todas las tareas asociadas a una actividad, pudiendo ser estas tareas de diferente índole:

- tareas con afección directa a la seguridad operacional, incluidas en éstas las críticas (ver siguiente punto);
- otras tareas que no presentan afección directa de la seguridad operacional, tales como formación, atención a auditorías, cumplimentación de registros, participación en pruebas/análisis/simulacros/etc., desplazamientos, realización y recepción de comunicaciones, etc.

Se deberán identificar las tareas críticas, entendidas éstas como las que desde el punto de vista del mantenimiento del nivel de seguridad operacional puedan tener un grado elevado de afección a la operación y por tanto, puedan imponer limitaciones a dicha operación en caso de no disponer de los recursos mínimos necesarios para realizarlas. En la mayoría de los casos corresponden a tareas que requieren presencia física de la persona(s) responsable(s) de realizar dicha tarea.

Se deberán definir estos mínimos para las tareas críticas, así como los procedimientos de limitación de actividad para el caso de que no se pudiesen cumplir con los mismos.

Asimismo, se deberán considerar en este apartado de forma diferenciada las tareas de supervisión y coordinación de cada una de las actividades.

5.4 ASIGNACIÓN

Introducción

En este apartado el GA deberá realizar una asignación de tiempos, carga horaria, para cada una de las tareas asociadas a cada actividad.

Reglamento Europeo, referencias

Ver AMC1 ADR.OR.B.015(b)(5), GM1 ADR.OR.B.015(b)(5), AMC1 ADR.OR.D.015(a) y GM1 ADR.OR.D.015(b).

En particular: AMC1 ADR.OR.D.015(a) Personnel requirements

ACCOUNTABLE MANAGER

(a) Accountable Manager — General

(1) The accountable manager should:

(i) ensure that all necessary resources are available to operate the aerodrome in accordance with the applicable requirements and the aerodrome manual;

(ii) ensure that if there is a reduction in the level of resources or abnormal circumstances which may affect safety, the required reduction in the level of operations at the aerodrome is implemented;

Material AESA

A toda tarea se deberá asignar la carga horaria prevista, esto es el número de equivalentes a tiempo completo que se estiman necesarios para su ejecución, teniendo en cuenta factores tales como:

- Frecuencia (número de veces que se repite la tarea).
- Tamaño y complejidad del aeropuerto.
- Tipo de tráfico.
- Tipo de operaciones.
- Nivel y densidad de tráfico.
- Horas de operación del aeródromo.
- Principios de factores humanos.
- La legislación laboral.

En esta asignación, se deberán considerar tanto situaciones de operación habitual como otras situaciones no tan habituales pero previstas en el Manual de aeropuerto, con requisitos diferentes, como por ejemplo trabajos en el aeródromo, condiciones de visibilidad reducida, emergencias, etc.

En lo relativo a la(s) actividad(es) del Sistema de Gestión de Seguridad (SGS), se deberá prestar especial atención a la asignación de las tareas de monitorización del cumplimiento de los requisitos pertinentes, dado que así lo establece expresamente el reglamento.

Es recomendable que se represente en una matriz: las áreas de actividad, las actividades propiamente dichas, las tareas y la asignación del número de horas de cada tarea, especificando las distintas variables que puedan darse (uno o varios -una misma actividad/tarea es realizada por distinto personal, una actividad con varias tareas cada una de ellas realizadas por distinto personal-, propio o subcontratado, fijo o compartido con más aeropuertos, a tiempo parcial o completo, etc.).

El número de horas de cada actividad/tarea podrá ser desglosado según su frecuencia (diaria, semanal, mensual, anual).

Se debería incluir en esta matriz una columna de suma de tiempos asignados a las tareas (volumen de tiempos necesarios), y otra de volumen de tiempos disponibles, de modo que el gestor aeroportuario pueda demostrar que el volumen de horas de los que dispone mediante la asignación de sus recursos, resultan suficientes para dar respuesta y cubrir el volumen de horas de actividad/tarea definidos en el análisis.

Para el caso de las tareas críticas, adicionalmente a lo anterior, se deberá indicar el número mínimo de recursos necesarios, por ámbito temporal³, por debajo de los cuales el gestor no podrá acometer esta tarea adecuadamente, pues su ejecución no depende de la carga horaria asignada sino de la disponibilidad del recurso en el momento en el que deba realizarse esa tarea, y se deberán establecer las limitaciones operativas que correspondan, según lo establecido en el AMC1 ADR.OR.D.015(a) (a) (ii).

5.5 COMPATIBILIDAD DE TAREAS

Introducción

El GA deberá comprobar la compatibilidad de las distintas tareas al objeto de garantizar que su ejecución es viable.

Reglamento Europeo, referencias

AMC1 ADR.OR.D.015(a) y GM1 ADR.OR.D.015(b).

Material AESA

Puede ocurrir que un trabajador realice varias actividades/tareas que se encuentren dentro del objeto de este análisis. Por ello, es necesario que se evalúen las compatibilidades entre actividades/tareas para garantizar la viabilidad de su realización.

En esta evaluación de compatibilidad deberán tenerse en cuenta, entre otras, los siguientes casos:

- Por el deber de cumplir requisitos de la normativa de aplicación.
- Por la simultaneidad (por ejemplo un responsable de seguridad operacional de varios aeropuertos, o labores de mantenimiento simultáneas en un mismo aeropuerto, etc.)
- Por temas relacionados con factores humanos (estrés, fatiga, etc.)

En determinados casos, por ejemplo cuando puedan darse incompatibilidades por cumplimiento de requisitos normativos, cuando exista combinación de tareas críticas, etc., se deberá realizar, como parte de esta comprobación de compatibilidad, una gestión de riesgos de acuerdo a lo especificado en el SGS del aeropuerto.

³ Ámbito temporal: momento en que deba realizarse la tarea.

5.6 EVALUACIÓN Y CONCLUSIONES

Introducción

El GA deberá evaluar los resultados del análisis y concluir la suficiencia de recursos.

Reglamento Europeo, referencias

Ver AMC1 ADR.OR.B.015(b)(5), GM1 ADR.OR.B.015(b)(5), GM1 ADR.OR.B.025 (a)(3), AMC1 ADR.OR.D.015(a) y GM1 ADR.OR.D.015(b).

En particular

Material AESA

En este apartado el GA deberá evaluar la documentación del análisis, con los resultados obtenidos, y establecer las conclusiones oportunas, entre ellas, la demostración de cumplimiento, en cuanto a recursos, lo cual deberá ser declarado expresamente por el gestor, de conformidad con el ADR.OR.B.015 y AMCs, GMs asociados.

5.7 CONTROL

Introducción

El GA debe establecer cómo va a controlar y supervisar el cumplimiento de los resultados de este análisis, así como el mantenimiento de las condiciones e hipótesis realizadas para su realización.

Reglamento Europeo, referencias

De acuerdo con ADR.OR.D.005 Sistema de gestión

b) El sistema de gestión deberá incluir:

11) un proceso formal para controlar si la organización cumple los requisitos pertinentes.

Desarrollado en AMC1 ADR.OR.D.005(b)(11).

AMC1 ADR.OR.D.005(b)(11) Management system

COMPLIANCE MONITORING

(a) Compliance monitoring

An aerodrome operator should monitor compliance with the procedures it has designed, to ensure safe activities. In doing so, an aerodrome operator should as a minimum, and where appropriate, monitor compliance with:

- (i) privileges of the aerodrome operator;
- (ii) manuals, logs, and records;
- (iii) training standards;
- (iv) required resources; and
- (v) management system procedures and manuals.

Material AESA

El GA deberá programar una revisión sistemática y periódica de las necesidades determinadas en el análisis, de manera que se pueda garantizar de manera continuada la cobertura suficiente y la continuidad de las actividades aeroportuarias. Para ello, el Gestor Aeroportuario deberá establecer:

- Un procedimiento para la revisión y supervisión del TRA, incluyendo alcance, responsables, periodicidad, etc.
- Mecanismos de activación de la revisión del TRA en caso de desajustes por distintas causas (planificadas, imprevistas, etc.). En particular el análisis deberá actualizarse cada vez que se den las circunstancias que los motiven, y fundamentalmente que impliquen modificación del número de horas de actividad, tales como fuerte incremento de tráfico, implantación de nuevas tecnologías o procedimientos, nuevas infraestructuras, etc.