

NO RESTRINGIDO

INSTRUCCIÓN TÉCNICA ESPECÍFICA

**OPERACIÓN SIN ACOMPAÑAMIENTO
(PROGRAMAS DE FORMACIÓN Y DE
COMPROBACIÓN DE LA COMPETENCIA)**

REGISTRO DE EDICIONES			
EDICIÓN	Fecha de EDICIÓN	Fecha de APLICABILIDAD	MOTIVO DE LA EDICIÓN/REVISIÓN DEL DOCUMENTO
1.0	10/02/2015	23/02/2015	Elaboración del documento

ANEXOS		
CÓDIGO del ANEXO	TÍTULO	Edición

* Se aplica la Última Edición en vigor.

CÓDIGO del FORMATO	TÍTULO	Edición
CÓDIGO	TITULO DEL FORMATO	*

* 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.....	8
5. PERSONAL QUE ACCEDA AL ÁREA DE MOVIMIENTO SIN ACOMPAÑAMIENTO	9
6. EL PERMISO DE CONDUCCIÓN EN LADO AIRE.....	11
7. PROGRAMA DE FORMACIÓN.....	15
8. PROGRAMA DE COMPROBACIÓN DE LA COMPETENCIA	23
8.1. COMPROBACIÓN DE LA COMPETENCIA INICIAL. (REQUISITOS PARA LA EMISIÓN DEL PCL)..	23
8.2. COMPROBACIÓN DE LA COMPETENCIA CONTINUADA.....	24

ESTRUCTURA DEL DOCUMENTO

La presente Instrucción Técnica Específica está estructurada en 6 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 el contenido de la Instrucción Técnica Específica y se explica la diferencia entre el contenido y propósito de la Instrucción Técnica Específica que define los aspectos comunes a todas las actividades y esta, que se refiere a los aspectos particulares de la actividad de operación sin acompañamiento en el área de movimiento u otras áreas operativas del aeródromo.
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	PROGRAMA DE FORMACIÓN
	Descripción de aspectos específicos relacionados con el programa de formación que debe desarrollar el Gestor Aeroportuario.
6	PROGRAMA DE COMPROBACIÓN DE LA COMPETENCIA
	Descripción de aspectos específicos relacionados con el programa de la comprobación de la competencia que debe desarrollar 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, con el propósito de facilitar la elaboración de los Programas de Formación y de Comprobación de la Competencia, en los aspectos específicos de operación sin acompañamiento en el área de movimiento u otras áreas operativas del aeródromo, que se deben desarrollar e implementar en aquellos aeropuertos que soliciten certificarse 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.

En todo caso, es responsabilidad del Gestor Aeroportuario desarrollar, ampliar y particularizar dichos programas, teniendo en cuenta las características propias del aeropuerto y del personal que presta servicio en él.

AESA verificará la idoneidad de los programas específicos de cada aeropuerto y su cumplimiento.

Esta Instrucción Técnica específica sustituye a la *IT sobre Formación de conductores y del personal con acceso al área de movimiento*.

Este documento es de aplicación a todos los aeropuertos a los que aplique el Reglamento (CE) nº 216/2008¹ 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 la Agencia Estatal de Seguridad Aérea 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 la AESA tengan concedida una exención, según lo indicado anteriormente, este documento será considerado como recomendable.

¹ 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.

2. CONTENIDO DE LA INSTRUCCIÓN TÉCNICA ESPECÍFICA

La presente Instrucción Técnica Específica desarrolla los conceptos y requerimientos incluidos en la Instrucción Técnica General de Formación y de Comprobación de la Competencia CSA-14-IT-02-1.1, en lo relativo a conductores.

Su contenido se refiere al ADR.OR.D.017 y ADR.OPS.B.025 del Reglamento UE 139/2014 y al material EASA de AMCs y GMs correspondiente. Por tanto, en su conjunto la ITG de Formación y Capacitación y esta ITE de capacitación de conductores y personal sin acompañamiento en el área de movimiento cubren los aspectos del Reglamento UE 139/2014 en cuanto a **formación, exámenes y pruebas, al personal que vaya a acceder al área de movimiento sin acompañamiento; y formación, exámenes y pruebas, expedición, revocación, y suspensión de licencias de conducción de vehículos al personal conductor de vehículos.**

El **ADR.OR.D.017 Programas de formación y comprobación de la competencia** establece que:

- 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.

El **ADR.OPS.B.025 Operación de vehículos** establece que:

El operador del aeródromo establecerá y pondrá en práctica procedimientos para la formación, la evaluación y la autorización de todos los conductores que operen en el área de movimiento.

Por tanto, se habrán de aplicar como un bloque todos los criterios generales aplicados en la ITG anterior y los particulares identificados en esta ITE.

El personal que forme parte de equipos que son trasladados y además no opere directamente vehículos puede ser considerado personal con acompañamiento y quedaría excluido del ámbito de esta ITE. **Los procedimientos de escolta de personas y vehículos, así como los requisitos exigibles más allá de la formación, la relación entre el personal que escolta y el que es escoltado, y el reparto de responsabilidades NO se tratan en esta ITE,** se tratan en el procedimiento 8 del Manual de aeródromo y la Instrucción Técnica General de Manual.

Los procedimientos para expedición, revocación, y suspensión de licencias de conducción de vehículos, así como los requisitos exigibles más allá de la formación, se incluyen en el procedimiento 16 del Manual de aeródromo y sus procedimientos de menor nivel.

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. Incluyendo el material EASA de AMCs y GMs.
- **[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]** CAP 790 Requirement for an Airside Driving Permit Scheme.
- **[DR-5]** EUROCONTROL. European Action Plan for the Prevention of Runway Incursion. Ed. 2.0.
- **[DR-6]** OACI. Doc. 9870, Manual sobre la prevención de incursiones en pista
- **[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.

4. DEFINICIONES Y ACRÓNIMOS

ACRÓNIMO	DESCRIPCIÓN
SIGLA	DESCRIPCIÓN
ADA	Airside Driving Authorisation. En español es el PCL
ADA - A	Airside Driving Authorisation – Apron. En español PCL - P
ADA - M	Airside Driving Authorisation – Manoeuvring área. En español PCL - AM
ADA - R	Airside Driving Authorisation – Runway. En español PCL - R
AMCs	Métodos Aceptables de Cumplimiento
GA	Gestor Aeroportuario
GMs	Material Guía
IRs	Requisitos
ITE	Instrucción Técnica Específica
ITG	Instrucción Técnica General
PCL	Permiso de Conducción en Lado Aire
PCL - A	Permiso de Conducción en Lado Aire - Plataforma
PCL - M	Permiso de Conducción en Lado Aire – Área de Maniobras
PCL - R	Permiso de Conducción en Lado Aire – Pista
SGS	Sistema de Gestión de Seguridad operacional
UE	Unión Europea

5. PERSONAL QUE ACCEDA AL ÁREA DE MOVIMIENTO SIN ACOMPAÑAMIENTO

Introducción

Todo el personal que acceda al área de movimiento debe tener una acreditación expedida por el Gestor Aeroportuario.

El personal que forme parte de equipos que son trasladados puede ser considerado personal con acompañamiento y quedaría excluido del ámbito de esta ITE. Los procedimientos de escolta de personas, así como los requisitos exigibles más allá de la formación, la relación entre el personal que escolta y el que es escoltado, y el reparto de responsabilidades, NO se tratan en esta ITE, se tratan en el procedimiento 8 del Manual de aeródromo y la Instrucción Técnica General de Manual.

Los procedimientos para expedición, revocación, y suspensión de licencias de conducción de vehículos, así como los requisitos exigibles más allá de la formación, NO se tratan en esta ITE, se tratan en el procedimiento 16 del Manual de aeródromo y la Instrucción Técnica General de Manual.

En esta instrucción Técnica Específica se tratan sólo la formación y exámenes que debe recibir este personal para que se pueda emitir dicha acreditación.

El contenido de la formación aplicable se detalla en el apartado de Programa de Formación de esta Instrucción Técnica.

Reglamento Europeo, referencias

Ver ADR.OR.D.017 y AMC1 ADR.OR.D.017

Material AESA

De acuerdo con el **ADR.OR.D.017**, el Programa de Formación deberá incluir, a las personas que operan sin acompañamiento en el área de movimiento u otras áreas operacionales del aeropuerto.

De acuerdo con el **AMC1 ADR.OR.D.017(a);(b) - (a)** el Programa de formación deberá cubrir a todo el personal del caso anterior que esté relacionado con el Gestor aeroportuario, u otras organizaciones que operen o sean proveedores de servicios en el Aeropuerto.

De acuerdo con el **AMC1 ADR.OR.D.017(a);(b) - (b)** el Programa de Formación debe contemplar que la formación del personal incluida en el alcance de dicho programa debe ser completada con anterioridad al otorgamiento de acceso sin escolta al área de movimiento.

De acuerdo con el **AMC1 ADR.OR.D.017(a);(b) - (c)** el Programa de Formación debe contemplar formación sobre el Sistema de Gestión de Seguridad Operacional acorde con:

- a) ...
- b) Personal del caso 4 (que operan sin acompañamiento en el área de movimiento u otras áreas operacionales del aeropuerto) empleado por otras organizaciones distintas del Gestor aeroportuario que operen o sean proveedores de servicios en el Aeropuerto, deberá cubrir sólo los elementos necesarios (por ejemplo, procedimientos relevantes, notificación de sucesos, Programa de Seguridad operacional, etc.)

Por todo lo anterior, antes de que cualquier persona, propia o externa al aeropuerto acceda al área de movimiento debe recibir una formación básica en seguridad operacional sin la cual no se podrá emitir la acreditación de acceso. La única excepción es cuando este personal vaya a ser escoltado permanentemente por personal que sí tenga la acreditación de acceso en vigor.

El GA debe definir en su Programa de Formación el contenido de la formación sobre seguridad operacional y sobre su Sistema de Gestión de Seguridad Operacional que es necesario para obtener la acreditación de acceso con los elementos necesarios (por ejemplo, procedimientos relevantes, notificación de sucesos, Programa de Seguridad operacional, etc.)

Es responsabilidad del GA definir cómo se va a garantizar que el personal recibe dicha formación antes de obtener su acreditación de acceso.

Para el caso más problemático de personal que no forme parte del personal del aeropuerto, bien sea porque son actividades contratadas a otras empresas o porque es una empresa externa al aeropuerto que opera en el aeropuerto, AESA propone 3 opciones distintas para dar cumplimiento a estos aspectos. Estas opciones están basadas en la experiencia acumulada y las buenas prácticas en los aeropuertos españoles y en el resto del mundo.

El GA puede utilizar una de las aquí expuestas o cualquier otra que garantice el cumplimiento del ADR.OR.D.017 y sus AMCs.

Opción 1. Declaración de la empresa externa que se adjuntará a la solicitud de acreditación

El GA para expedir la acreditación de acceso exigirá que el solicitante adjunte a la solicitud una declaración firmada de que el receptor de la acreditación ha recibido la formación necesaria acorde con lo definido por el GA en su Programa de Formación. El GA se asegurará de que el solicitante conoce cuál es la formación que es necesario reciba el receptor de la acreditación acorde con lo definido en el Programa de Formación de dicho aeropuerto.

El solicitante adjuntará a la solicitud de acreditación de acceso una declaración firmada en la que se exprese que el receptor de la acreditación ha recibido la formación necesaria acorde con lo definido en el Programa de Formación del GA.

El GA debe definir los procedimientos para supervisar periódicamente, de forma aleatoria, que efectivamente el personal de empresas externas que posee acreditaciones de acceso al área de movimiento recibió la formación necesaria acorde con el Programa de Formación del GA.

Opción 2. Curso estandarizado de formación sobre seguridad operacional

El GA para expedir la acreditación de acceso exigirá que el solicitante adjunte a la solicitud el certificado de haber superado con aprovechamiento el curso estandarizado.

El GA establecerá (en propio o mediante una empresa externa) un curso de formación sobre seguridad operacional aprobado por el GA acorde con la formación definida en su Programa de Formación. Este curso puede ser presencial u online. En ambos casos el curso incluirá un examen final para garantizar el aprovechamiento del alumno de la formación recibida. En caso de tratarse de una formación online el curso estará diseñado para asegurar, en la medida de lo posible, que el alumno ha leído toda la información contenida en él. En caso de tratarse de una formación presencial el GA se asegurará de que el instructor cumple con los requisitos establecidos en su Programa de Formación.

Opción 3. Examen realizado por el GA

El GA para expedir la acreditación de acceso realizará un examen teórico escrito, presencial, a todos los aspirantes a obtener una acreditación de acceso. Este examen teórico, asegurará que el receptor de la acreditación ha recibido y aprovechado la formación correspondiente a la definida en el Programa de Formación del GA. El GA se asegurará de que el evaluador y el examen cumplen con lo definido en su Programa de Formación.

En caso de no superarse este examen teórico se denegará la solicitud de acreditación. El alumno deberá volver a recibir la formación y posteriormente podrá volver a presentar la solicitud.

6. EL PERMISO DE CONDUCCIÓN EN LADO AIRE

Introducción

Dado el apartado anterior toda persona que vaya a conducir en el área de movimiento deberá poseer una acreditación de acceso al área de movimiento y habrá recibido al menos, una formación básica en seguridad operacional asociada a la acreditación de acceso al área de movimiento. (Excluyendo los casos en que vaya a ser permanentemente escoltado por personal con la acreditación en vigor)

Además de esto, todas las personas que conduzcan en el interior del área de movimiento, independientemente de su categoría laboral en su empresa, deberán disponer del permiso de conducción en el lado aire correspondiente, emitido por el Gestor Aeroportuario. Se incluye en esta medida el personal de todas las empresas, incluido el personal del Gestor Aeroportuario, y el personal de empresas externas al Gestor Aeroportuario que conduzca en el área de movimiento.

Se excluye al personal que vaya a conducir vehículos en el área de movimiento, bien sea personal propio del gestor aeroportuario o perteneciente a empresas externas, cuando dicho vehículo vaya a ser escoltado permanentemente por personal con la adecuada formación y permisos exigibles.

El reglamento 139/2014 se refiere a estas licencias o permisos de conducción como "AIRSIDE DRIVING AUTHORISATION" que ha sido traducido al castellano como "Permiso de Conducción en Lado Aire".

Reglamento Europeo, referencias

Ver AMC1 ADR.OPS.B.025 y GM1 ADR.OPS.B.025

Material AESA

Apreciaciones Generales

Un operador de aeródromo debe establecer un sistema para expedir permisos de conducción en el área de movimiento, y las condiciones para su renovación.

No es necesario que todos los operarios estén formados al mismo nivel, por ejemplo, los operarios cuyas funciones estén restringidas a la plataforma respecto de los operarios cuyas funciones incluyan el acceso a pista.

Por esta razón, el gestor aeroportuario puede establecer diferentes tipos de permisos de conducción. En todo caso se distinguirá entre Plataforma y área de maniobras.

Es aceptable tanto un Permiso de conducción con varias habilitaciones distintas como varios permisos de conducción independientes.

Las sanciones, suspensiones o revocaciones del permiso de conducción serán aplicables a todas las habilitaciones incluidas en él o a todos los permisos de conducción que posea el operario.

Puede darse el caso en que una misma persona requiera un permiso para desarrollar sus tareas para distintas empresas. En estos casos no se requiere dos permisos distintos sino un único permiso. El permiso o sus habilitaciones estarán ligados a las tareas del trabajador y a los vehículos que vaya a conducir, no a la empresa para la cual realiza las tareas.

Cada Permiso (o habilitación) va ligada a un tipo o tipos de vehículos específicos.

Se expedirá un permiso de conducción en el lado aire cuando se cumpla con los requisitos contemplados en este apartado.

El permiso de conducción en el lado aire debe ser válido por un periodo limitado de tiempo.

Los periodos de renovación de los distintos permisos o las distintas habilitaciones son diferentes.

La formación y otros requisitos necesarios para cada Permiso o habilitación, acorde con el Reglamento 139/2014, se definen más adelante en esta Instrucción Técnica. Se ha intentado exponer, para cada caso que requisitos de experiencia o formación son aplicables a la habilitación de área de maniobras, que no son aplicables a la habilitación de Plataforma es decir, son requisitos extra.

Si la plataforma o gran parte de ella, quedase bajo control del servicio ATC o dependencia AFIS y fuese necesario establecer contacto vía radio para acceder o circular por ellas, se deberá disponer de Permiso de Conducción en Área de Maniobras, pudiéndose aplicar algún criterio de flexibilidad.

Atendiendo a circunstancias especiales se podrán aplicar criterios de flexibilidad para casos como maniobras de push-back que se realizan de forma parcial en área de maniobras, o cruces de calles de rodaje, etc.

AESA propone opciones distintas para dar cumplimiento a estos aspectos. Estas opciones están basadas en la experiencia acumulada y las buenas prácticas en los aeropuertos españoles y en el resto del mundo.

En función de la complejidad del aeropuerto y de sus operaciones, puede ser más apropiado una opción u otra, o cualquier otra que pueda proponer el GA, si bien AESA entiende que opciones propuestas son válidas acorde con el reglamento 139/2014. Es responsabilidad del GA definir cómo se van a gestionar y los tipos de licencias de conducción en el lado aire. Sin embargo, al ser este un aspecto que puede involucrar a navegación aérea (especialmente en cuanto a formación en comunicaciones y solicitudes de acceso a pista) se debería coordinar con el proveedor de navegación aérea.

Opción 1. Un permiso con Dos habilitaciones distintas. (Plataforma – Área de maniobras)

Un único permiso con habilitaciones distintas, distinguiéndose entre habilitación para Plataforma y habilitación para área de maniobras.

En aeropuertos con una única pista, configuración simple del campo de vuelos, y plantillas reducidas puede ser más útil este sistema. Es más unificado que definir 3 habilitaciones distintas, pero es menos flexible en cuanto a periodos de renovación.

En este caso los periodos de renovación del permiso son distintos para cada habilitación. El GA deberá definir estos requisitos de forma coherente con el tipo de permiso en función de la afección a la seguridad operacional, y acorde con esta IT de AESA. AESA considera aceptables unos plazos de renovación de

- 6 años para la habilitación de Permiso de Conducción en Lado aire de Plataforma. (3 ciclos de comprobación de la competencia)
- 2 años para la habilitación de Permiso de Conducción en Lado aire de Área de maniobras. (1 ciclo de comprobación de la competencia).

Opción 2. Un permiso con Tres habilitaciones distintas. Plataforma – Área de maniobras (excluyendo pista) – Pista

Un único permiso con 3 habilitaciones distintas, distinguiéndose entre:

- Plataforma: permite conducir en las plataformas de estacionamiento de aeronaves y en viales interiores ubicados fuera del área de maniobras. Siempre que sean zonas de acceso no controlado por ATC o AFIS.
- Área de Maniobras excluyendo pista: Permite conducir en toda el área de maniobras, incluyendo plataformas de estacionamiento de aeronaves y todos los viales interiores, pero excluyendo las pistas de vuelo y sus áreas de protección.

- Pista de Vuelo: Permite conducir en toda el área de maniobras sin excepciones.

Se ha observado que en los aeropuertos españoles con mayor número de operaciones hasta el 70% de los permisos de conducción en área de maniobras corresponden a personal que por sus tareas necesita conducir por el área de maniobras pero no necesita acceder a pista. Además este personal suele conducir por área sustancialmente alejadas de la pista. Esto ocurre principalmente con personal de compañías handling. Este personal necesita una formación que asegure que conoce hasta dónde le permite acceder su permiso de conducción y toda la formación que necesaria para conseguir que no se entre en pista ni de forma intencionada ni de forma no intencionada.

Es más crítico para la seguridad operacional el personal que necesita, por sus tareas acceder a pista. En este caso la formación necesaria incluirá también la correspondiente a solicitudes de acceso a pista, refuerzo en la prevención de incursiones, etc.

La formación necesaria acorde con el Reglamento 139/2014 se define más adelante en esta Instrucción Técnica.

En este caso los periodos de renovación del permiso definidos por el GA deberán ser coherentes con el tipo de permiso en función de si la posible afección a la seguridad operacional. AESA considera aceptables unos plazos de renovación de

- 6 años para Plataforma. Corresponde a 3 ciclos de comprobación de la competencia
- 4 años para Área de maniobras (excluyendo pista). Corresponde a 2 ciclos de comprobación de la competencia
- 2 años para Pista. Corresponde a 1 ciclo de comprobación de la competencia.

Opción 3. Permisos distintos

Se pueden definir dos permisos independientes en lugar de un único permiso con varias habilitaciones. Dependiendo de los procedimientos de expedición, renovación, suspensión y revocación del GA puede resultar más útil definir permisos independientes entre sí. Sin embargo, esta opción no se recomienda para aeropuertos con elevado número de operaciones que tendrán un elevado número de Permisos de conducción en el lado aire.

El EAPPRI de EUROCONTROL y el Manual de Prevención de incursiones en pista de OACI identifican como un problema el expedir demasiados permisos de conducción en el lado aire. Esto se debe a que la gestión de los permisos, la impartición y evaluación de la formación, y la comprobación de la competencia pueden resultar más complejas con un elevado número de permisos de conducción en el lado aire.

En todo caso, se debe garantizar que las sanciones, suspensiones o revocaciones del permiso de conducción serán aplicables a todos los permisos que posea el operario.

7. PROGRAMA DE FORMACIÓN

Introducción

El Programa de Formación que debe ser recibida antes de iniciar una actividad, inmediatamente después del inicio de la actividad, o en periodos posteriores, se trata en la ITG de Formación y comprobación de la competencia la cual explica los tipos de formación, requisitos, plazos, etcétera. Los tipos y criterios de formación inicial, de refresco, formación de diferencias y formación periódica seguirán lo establecido en la ITG de Capacitación.

Sin embargo, en esta Instrucción Técnica se trata el contenido de la formación correspondiente para personal con acceso al área de movimiento y personal conductor en área de movimiento.

Reglamento Europeo, referencias

Ver AMC1 ADR.OPS.B.025, AMC2 ADR.OPS.B.025, GM1 ADR.OPS.B.025 y GM2 ADR.OPS.B.025.

Material AESA

El Gestor Aeroportuario debería aplicar el Programa de Formación y el Programa de Comprobación de la competencia al personal con acceso al área de movimiento y al personal conductor en el área de movimiento acorde con el Reglamento 139/2014 y con la Instrucción Técnica de Capacitación del personal de aeropuertos.

A continuación se ha resumido en forma de tabla el material guía de EASA para simplificar su entendimiento. Y ver qué diferencias existen entre la formación para área de movimiento y para plataforma. Asimismo, se ha incluido orientación sobre la formación a recibir por aquel personal con acceso al área de movimiento.

Desde esta perspectiva la formación es un proceso escalonado

A continuación se muestran los elementos en función del tipo de permiso de conducción a conceder por el Gestor Aeroportuario y las tareas del personal solicitante.

Los cursos que se menciona en esta tabla se describen con más detalle después de la tabla indicando un syllabus de contenido para cada uno.

ELEMENTOS DEL PROGRAMA DE FORMACIÓN	ACCESO ÁREA DE MOVIMIENTO	PCL DE PLATAFORMA	PCL DE ÁREA DE MANIOBRAS
Permiso de conducción en el lado aire		1a	1a
Legislación nacional y normas	X	1b	1b
Normas y requisitos del aeródromo	X	1c	1c y 2a
Control del tránsito aéreo			2b
Responsabilidades del personal	X	1d	1d y 2c
Normas de vehículos		1e	1e y 2d
Trazado general del aeródromo	X	1f	1f y 2e
Riesgos de la conducción		1g	1g y 2f
Organizaciones locales	X	1h	1h
Procedimientos de emergencia	X	1i	1i y 2g
Comunicaciones		1j	1j y RT
Familiarización con aeronave			2h
Formación práctica (familiarización visual)		1k	1k y 2i
Experiencia previa al inicio de la formación			X

1. CONDUCTORES DE VEHÍCULOS EN EL LADO AIRE

(a) Permiso de conducción en el lado aire

- (1) la autoridad de expedición, la validez del permiso en términos de tiempo, condiciones de uso y su transferibilidad;
- (2) propiedad del permiso y control, y auditoría de la expedición del permiso;
- (3) procedimientos locales de cumplimiento, y de infracciones de circulación ; y
- (4) relación con el sistema de permisos de conducción del Estado.

(b) Legislación nacional y normas

- (1) normas gubernamentales/estatales relativas a los permisos de conducción de vehículos generales;
- (2) requisitos gubernamentales estatales/regionales/locales; y
- (3) requisitos/guía de la autoridad nacional para la seguridad operacional en la aviación civil para conducir en el lado aire.

(c) Normas y requisitos del aeródromo

- (1) reglas del aire, y procedimientos ATC aplicables a los aeródromos en lo que se refieran a vehículos, especialmente sobre los derechos de prioridad;
- (2) reglamentos específicos del aeródromo, requisitos e instrucciones locales;
- (3) métodos locales empleados para divulgar información general e instrucciones para los conductores; y
- (4) métodos locales empleados para divulgar la información relativa a los trabajos en proceso de ejecución.

(d) Responsabilidades del personal

- (1) los requisitos nacionales o del aeródromo concernientes a la aptitud física para conducir (estándares médicos y de salud);

- (2) entrega y uso del equipo de protección personal, como por ejemplo ropa de alta visibilidad y protección auditiva;
 - (3) estándares generales de conducción;
 - (4) requisitos de no fumar/no beber en el lado aire;
 - (5) responsabilidades con respecto a FOD y a los vertidos de combustible/aceite; y
 - (6) la responsabilidad de garantizar que un vehículo es apropiado para la tarea a realizar y se usa correctamente
- (e) Normas de vehículos
- (1) la condición y normas de mantenimiento acordados en el aeródromo y/o a nivel nacional;
 - (2) el requisito de mostrar luces de obstáculo y el logo de la compañía;
 - (3) el requisito de una inspección diaria y su contenido;
 - (4) las normas acordadas del aeródromo y de la compañía para la notificación y rectificación de defectos; y
 - (5) los requisitos locales para la expedición y muestra de los permisos de vehículos para el lado aire.
- (f) Trazado general del aeródromo
- (1) la geografía general del aeródromo local;
 - (2) la terminología de aviación empleada, como por ejemplo pista, calle de rodaje, plataforma, calles, cruces, puntos de espera en pista;
 - (3) todos los letreros, señales y luces del aeródromo para vehículos y aeronaves;
 - (4) referencia específica a los letreros, señales y luces empleados para proteger las pistas y las áreas críticas; y
 - (5) referencia específica a cualquier procedimiento de cruce de calle de rodaje controlado/no controlado.
- (g) Riesgos de la conducción general en el lado aire
- (1) normas sobre límites de velocidad, áreas prohibidas y zonas donde está prohibido aparcar;
 - (2) las zonas de peligro alrededor de una aeronave;
 - (3) succión/ingestión y chorro de los motores, hélices y operaciones de helicópteros;
 - (4) repostaje de aeronaves;
 - (5) FOD y vertidos;
 - (6) marcha atrás de vehículos;
 - (7) personal y pasajeros caminando a través de plataformas;
 - (8) pasarelas de embarque y otros servicios como grupos eléctricos fijos de tierra;
 - (9) el proceso general de viraje de una aeronave;
 - (10) procedimientos de parada de emergencia de aeronaves y de corte del suministro de combustible;

- (11) mercancías peligrosas;
 - (12) requisitos locales para remolcado de vehículos;
 - (13) requisitos para conducción nocturna; y
 - (14) requisitos para conducir en condiciones meteorológicas adversas, especialmente con baja visibilidad
- (h) Organizaciones locales
- (1) el papel del operador del aeródromo en fijar y mantener normas;
 - (2) la autoridad nacional de seguridad operacional en la aviación civil y sus responsabilidades;
 - (3) la policía nacional o local, y su papel en la conducción en el lado aire; y
 - (4) otras autoridades que obligan al cumplimiento y que tratan con vehículos, con la conducción, salud y seguridad en el trabajo.
- (i) Procedimientos de emergencia
- (1) acciones y responsabilidades en una situación de crisis (cualquier accidente o incidente grave que ocurra en el aeródromo);
 - (2) acción en caso de un accidente de vehículo;
 - (3) acción específica en caso de una colisión local entre vehículo y aeronave;
 - (4) acción en caso de incendio;
 - (5) acción en caso de una accidente/incidente de una aeronave; y
 - (6) acción en caso de daño personal.
- (j) Comunicaciones
- (1) procedimientos de radio y fraseología a emplear si fuera aplicable;
 - (2) señales luminosas empleadas por el ATC;
 - (3) procedimientos para emplear por parte de los conductores de vehículos si se pierden o no están seguros de su posición;
 - (4) números de teléfono locales en caso de emergencia; y
 - (5) cómo contactar con la unidad de seguridad local del aeródromo.
- (k) Formación práctica (familiarización visual)
- (1) vías de servicio del lado aire, cruces de calles de rodaje y cualquier restricción en condiciones de baja visibilidad;
 - (2) plataformas y puestos de estacionamiento;
 - (3) señales pintadas en superficie para vehículos y aeronaves;
 - (4) señales pintadas en superficie que marcan el límite entre plataformas y calles de rodaje;
 - (5) letreros, señales y luces empleados en las calles de rodaje que indican las pistas existentes más adelante;
 - (6) áreas de estacionamiento y restricciones;
 - (7) límites de velocidad y normativa; y
 - (8) riesgos durante los virajes y movimientos de aeronaves.

2. CONDUCTORES DE VEHÍCULOS EN EL ÁREA DE MANIOBRAS

(a) Normas y requisitos del aeródromo

- (1) normas de control de tránsito aéreo, preferencia de paso de aeronaves;
- (2) la definición de áreas de movimiento, áreas de maniobras, plataformas, puestos de estacionamiento; y
- (3) métodos empleados para divulgar la información relativa a trabajos en proceso de ejecución.

(b) Control de tránsito aéreo

- (1) la función de control del aeródromo y su área de responsabilidad;
- (2) la función de control del movimiento en tierra y su área de responsabilidad;
- (3) procedimientos normales y de emergencia usados por el ATC en relación con las aeronaves;
- (4) frecuencias ATC empleadas en los puntos normales de entrega/transferencia de vehículos;
- (5) distintivos de llamada ATC, distintivos de llamada de vehículos, alfabeto fonético y fraseología estándar; y
- (6) delimitación de responsabilidades entre el ATC y el control de plataforma, si fuera aplicable.

(c) Responsabilidades del personal

- (1) aptitud física para conducir con especial atención a la vista y a la percepción de colores;
- (2) uso correcto del equipo de protección personal;
- (3) responsabilidades con respecto a FOD; y
- (4) responsabilidades con respecto a escoltar a otros vehículos en el área de maniobras.

(d) Normas de vehículos

- (1) responsabilidad de asegurar que el vehículo empleado está en buenas condiciones de uso para el propósito y la tarea que va a realizar;
- (2) requisitos de una inspección diaria antes de operar en el área de maniobras;
- (3) atención particular a la muestra de luces de obstáculo y luces generales; y
- (4) capacidad funcional de todos los sistemas esenciales de comunicación con el ATC y la base de operaciones.

(e) Plano del aeródromo

- (1) énfasis particular en letreros, señales y luces empleados en el área de maniobras;
- (2) énfasis particular en letreros, señales y luces empleados para proteger la pista;
- (3) descripción del equipamiento esencial para la navegación aérea, tales como los sistemas de aterrizaje instrumental (ILS);
- (4) descripción de zonas protegidas relativas a la antena ILS;
- (5) descripción de las áreas protegidas ILS y su relación con los puntos de espera en pista;
- (6) descripción de la franja despejada y nivelada de pista instrumental; y

- (7) descripción de la iluminación empleada en el área de maniobras, con un énfasis especial en aquella empleada para operaciones de baja visibilidad.
- (f) Peligros por conducción en el área de maniobras
- (1) succión/ingestión y chorro de motores, torbellinos, hélices y operaciones de helicópteros;
 - (2) requisitos para conducción nocturna;
 - (3) requisitos para las operaciones con baja visibilidad y en otras condiciones meteorológicas adversas;
 - (4) procedimientos en caso de que un vehículo o una radio se estropeen mientras están en el área de maniobras; y
 - (5) preferencia de paso de aeronaves, aeronaves remolcadas y vehículos de salvamento y extinción de incendios en una emergencia.
- (g) Procedimientos de emergencia
- (1) medidas que deben adoptarse en caso de accidente/incidente de un vehículo;
 - (2) medidas que deben adoptarse en caso de accidente/incidente de una aeronave;
 - (3) medidas que deben adoptarse si se encuentra FOD u otros desechos en pistas y calles de rodaje;
 - (4) procedimientos a emplear por los conductores de vehículos si se pierden o no están seguros de su posición; y
 - (5) números de teléfono locales en caso de emergencia.
- (h) Familiarización con aeronaves
- (1) conocimiento de los tipos de aeronaves y capacidad para identificar todos los tipos que operan normalmente en el aeródromo;
 - (2) conocimiento de los indicativos de llamada de las líneas aéreas; y
 - (3) conocimiento de terminología de aeronaves en lo que respecta a motores, fuselaje, superficies de control, trenes de aterrizaje, luces, ranuras de ventilación, etc.
- (i) Formación práctica (familiarización visual)
- (1) todas las pistas (incluyendo rutas de acceso y de salida) áreas de espera, calles de rodaje y plataformas;
 - (2) todas las señales, marcas de superficie e iluminación asociadas con las pistas, áreas de espera, y operaciones, CAT I, II, y III;
 - (3) todas los letreros, señales y luces asociados con las calles de rodaje;
 - (4) señales específicas que indican el límite entre plataformas y área de maniobras;
 - (5) ayudas a la navegación, tales como ILS; área protegida, antena, equipamiento RVR y otros equipos meteorológicos;
 - (6) riesgos de operar alrededor de aeronaves aterrizando, despegando o en rodaje, y
 - (7) cualquier convención de nomenclatura empleada localmente para áreas o rutas particulares.

3. RADIOTELEFONÍA

- (a) Jerarquía de prioridad de mensajes. Prioridades de mensaje, un conocimiento de los mensajes de socorro, alerta, control e información.
- (b) Alfabeto fonético. Correcta pronunciación de letras, palabras y números.
- (c) Fraseología estándar
 - (1) enfatizar la necesidad de que los conductores empleen la fraseología estándar; y
 - (2) la necesidad de tener precaución con ciertas palabras como 'autorizado' y 'prosiga'.
- (d) Indicativos de llamada para aeronaves, ATC y vehículos
 - (1) una comprensión de la terminología y los acrónimos utilizados por el ATC y los pilotos;
 - (2) conocimiento de los indicativos de llamada de las líneas aéreas empleados en el aeródromo; y
 - (3) conocimiento de los indicativos de llamada de los vehículos, y de que deberían ser apropiados para su función (por ejemplo: 'Operaciones', 'SEI, 'Ingeniería') y numerados cuando se emplee más de un vehículo (por ejemplo: 'SEI 2').
- (e) Procedimientos de colación. La necesidad de que los conductores de vehículos empleen la colación estándar de la misma forma que los pilotos, para instrucciones como 'proceda/cruce la pista', y si se emplean autorizaciones condicionales.
- (f) Escala de legibilidad. Comprensión y uso de la escala de legibilidad del 1 al 5.
- (g) Pérdida o posición incierta. Comprensión de los procedimientos locales para los conductores de vehículos perdidos o inseguros de su posición en el área de maniobras.
- (h) Avería de vehículos
 - (1) procedimiento local para la avería de vehículos en pistas y calles de rodaje; y
 - (2) procedimiento para notificar al ATC la avería de un vehículo.
- (i) Avería del equipo de radiotelefonía
 - (1) comprensión del procedimiento local si se produce una avería en el equipo de radiotelefonía mientras se encuentra en la pista o en la calle de rodaje; y
 - (2) comprensión de las señales de iluminación que puede emplear el ATC para transmitir instrucciones a los vehículos.
- (j) Técnicas de transmisión y uso de radiotelefonía
 - (1) comprensión de las razones para escuchar antes de transmitir;
 - (2) uso de la fraseología estándar y de los procedimientos de comunicaciones radiotelefónicas aire-tierra de la OACI;
 - (3) palabras y sonidos que deben evitarse;
 - (4) correcta colocación de los micrófonos para evitar la distorsión de la voz;
 - (5) evitar las transmisiones 'cortadas';
 - (6) conocimiento de los acentos regionales y de las variaciones en el discurso; y
 - (7) velocidad de uso de fraseología radiotelefonía.
- (k) Equipos portátiles de radiotelefonía

- (1) uso correcto de los equipos de radiotelefonía;
 - (2) alcance efectivo y vida de la batería;
 - (3) efectos de apantallamiento en el aeródromo; y
 - (4) uso de los distintivos de llamada correctos, ya sean referidos a un vehículo o una persona.
- (I) Seguridad mientras se usan equipos de radiotelefonía
- (1) instrucciones locales relativas al uso de equipos portátiles y micrófonos de mano mientras se conduce un vehículo; y
 - (2) instrucciones locales sobre el uso de teléfonos móviles mientras se opera en el lado aire.

Los tres bloques de formación, definidos anteriormente, deberían consistir en dos partes principales, siendo la primera la teórica que debería incluir el uso de presentaciones preparadas, mapas, diagramas, videos, octavillas y listas de comprobación, según se requiera. La segunda parte debería incluir la formación práctica y la familiarización visual en el aeródromo con una persona formada al respecto. Esta sesión práctica requerirá un tiempo distinto en función de la complejidad del aeródromo.

En el caso de que el Gestor Aeroportuario no sea el responsable directo de impartir la formación definida, deberá garantizar que los programas impartidos por terceros (o por la organización a la que pertenece el trabajador) cumplen los requisitos establecidos en esta Instrucción Técnica Específica.

8. PROGRAMA DE COMPROBACIÓN DE LA COMPETENCIA

8.1. COMPROBACIÓN DE LA COMPETENCIA INICIAL. (REQUISITOS PARA LA EMISIÓN DEL PCL)

Introducción

Se expedirá un permiso de conducción en el lado aire cuando se cumpla con ciertos requisitos contemplados en este apartado. El permiso de conducción en el lado aire debe ser válido por un periodo limitado de tiempo.

Reglamento Europeo, referencias

Ver GM1 ADR.OPS.B.025 y GM2 ADR.OPS.B.025

Material AESA

El procedimiento de expedición de permisos en el lado aerea será tal que para que el Gestor aeroportuario emita un permiso de conducción en el lado aire se deben dar las siguientes condiciones:

1. El solicitante aporte justificación de que la persona que va a recibir el permiso tiene asignadas tareas que justifican la necesidad del permiso de conducción correspondiente.
2. El receptor del permiso posea un permiso de conducción nacional en vigor (carnet de conducir), correspondiente al que se exige por la normativa de circulación para el vehículo que va a conducir en el lado aire (carnet B, C1, C, D1, D, BTP, etc.). Además, Certificado de aptitud de manejo de vehículo expedido por la compañía que emplee al personal mediante el cual la compañía garantiza el aprovechamiento por parte del receptor de la formación sobre uso del vehículo o vehículos para los cuales se solicita habilitación
3. El receptor ha completado con éxito los cursos teóricos y ha superado el examen teórico.
4. El receptor ha demostrado competencia, según corresponda, en:
 - o la operación, o uso del equipo transmisor/receptor del vehículo;
 - o la comprensión y observancia de los procedimientos de control de tránsito aéreo y de control local;
 - o la navegación de vehículos en el aeródromo; y
 - o la pericia exigida para determinada función.

Atendiendo al GM1 ADR.OPS.B.025, “Cualquier conductor que deba operar en el área de maniobras también debería tener un periodo acordado de experiencia de conducción general en el lado aire antes de formarse para conducir en el área de maniobras”.

El permiso de conducción en el lado aire debe ser válido por un periodo limitado de tiempo (fecha de caducidad). A partir de esta fecha el permiso de conducción no será válido. La fecha de caducidad del Permiso de Conducción estará limitada por:

1. La fecha en que el trabajador dejará de realizar las tareas para las cuales es necesario el permiso de conducción,
2. La fecha de caducidad del carnet de conducir,

3. La fecha máxima de vigencia del tipo de permiso lado aire (entre 2 y 6 años según el tipo de carnet)

Atendiendo al requisito número 1, puede darse el caso en que una misma persona requiera un permiso para desarrollar sus tareas para distintas empresas. En estos casos no se requiere dos permisos distintos sino un único permiso. La fecha de caducidad del permiso o de sus habilitaciones estará ligada a las tareas del trabajador y a los vehículos que vaya a conducir, no a la empresa para la cual realiza las tareas. Así pues si realiza tareas cuya habilitación incluye los mismos vehículos con varias empresas distintas, la fecha de caducidad de la emisión del PCL será la del contrato más extenso.

Si realiza tareas cuya habilitación incluye distintos vehículos con varias empresas distintas, o habilitaciones distintas (una para plataforma y la otra para pista) las fechas de caducidad serán distintas en cada habilitación y estarán ligadas al contrato con cada empresa.

8.2. COMPROBACIÓN DE LA COMPETENCIA CONTINUADA

8.2.1. RENOVACIÓN DEL PCL

Introducción

El permiso de conducción en el lado aire debe ser válido por un periodo limitado de tiempo y renovado a partir de entonces, siempre y cuando el conductor haya completado con éxito un curso de formación de refresco.

Reglamento Europeo, referencias

Ver GM1 ADR.OPS.B.025 y GM2 ADR.OPS.B.025

Material AESA

El permiso de conducción en el lado aire debe ser válido por un periodo limitado de tiempo (fecha de caducidad). A partir de esta fecha el permiso de conducción no será válido. Con antelación o con posterioridad a dicha fecha se puede proceder a la renovación del permiso de conducción en el lado aire.

La renovación irá siempre acompañada de completar con éxito un curso de formación de refresco. Este curso de refresco incluirá una prueba o examen teórico para demostrar el aprovechamiento del curso.

8.2.2. MANTENIMIENTO DEL PERMISO DE CONDUCCIÓN, SUSPENSIÓN O REVOCACIÓN

Introducción

La validez del permiso de conducción en el lado aire estará vinculada a otros requisitos y licencias como los descritos en este apartado, que son una particularización a la normativa nacional de las exigencias del Reglamento UE 139/2014.

El Gestor Aeroportuario debe garantizar que las personas que operan sin acompañamiento en el lado aire mantienen su capacidad para la ejecución de las actividades asignadas, mediante la comprobación de la competencia a intervalos adecuados para garantizar el mantenimiento de dicha competencia.

Reglamento Europeo, referencias

Ver GM1 ADR.OPS.B.025

Material AESA

El Gestor Aeroportuario debe definir los procedimientos para revocar o suspender un permiso cuando la persona:

- (1) no cumpla los requisitos fijados en (a)(1)–(a)(4);
- (2) haya recibido varias notificaciones de infracción de las normas de conducción en el área de movimiento; y
- (3) ha sido demostrado que conducía bajo los efectos del alcohol o las drogas.

El Gestor Aeroportuario deberá realizar las comprobaciones de competencia continuada, que pueden ser las mismas que las de la competencia inicial u otras simplificadas, al menos cada 24 meses a contar desde la comprobación de la competencia inicial, y deberá repetirlo en periodos de menos de 24 meses.

Estas comprobaciones de competencia no están ligadas directamente con la vigencia de los permisos que el Gestor Aeroportuario expida.

El GA debe definir en los procedimientos aplicables en caso de no superar las pruebas de competencia continuada, que deben contemplar las posibilidades de refresco de la formación inicial (no es lo mismo que la formación periódica), suspensión del permiso y revocación del permiso.