

NO RESTRINGIDO

INSTRUCCIÓN TÉCNICA ESPECÍFICA

SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS (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	22/10/2014	23/02/2015	Elaboración del documento

ANEXOS		
CÓDIGO del ANEXO	TÍTULO	Edición

* 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.....	8
5. PROGRAMA DE FORMACIÓN.....	9
5.1. TIPOS DE FORMACIÓN	9
6. PROGRAMA DE COMPROBACIÓN DE LA COMPETENCIA	18
6.1. FASES DE APLICACIÓN DE LA COMPROBACIÓN DE LA COMPETENCIA	18

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 Salvamento y Extinción de Incendios.
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 Salvamento y Extinción de Incendios (SEI), 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 del personal de salvamento y extinción de incendios*.

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

El **ADR.OPS.B.010 Servicios de salvamento y extinción de incendios** establece que:

- a) El operador del aeródromo garantizará que:
 - 3) el personal de salvamento y extinción de incendios esté debidamente **formado**, equipado y **calificado** para trabajar en el entorno del aeródromo, y
 - 4) el personal de salvamento y extinción de incendios que pueda llegar a intervenir en situaciones de emergencia aérea demuestre la debida **aptitud médica** para desempeñar satisfactoriamente sus funciones, teniendo en cuenta el tipo de actividad.
- b) El operador del aeródromo establecerá y pondrá en práctica un **programa de formación** para el personal involucrado en los servicios de salvamento y extinción de incendios del aeródromo.
- c) El operador del aeródromo realizará **comprobaciones de las competencias** a intervalos adecuados para garantizar el mantenimiento de la competencia.
- d) El operador del aeródromo garantizará que:
 - 1) se utilizan **instructores y asesores** debidamente cualificados y experimentados para la aplicación del programa de formación, y
 - 2) las **instalaciones y medios** utilizados para impartir la formación son idóneas.
- e) El operador del aeródromo:
 - 1) mantendrá **registros** de comprobación apropiados de la cualificación, la formación y la competencia para demostrar el cumplimiento de este requisito;
 - 2) facilitará dichos registros, previa solicitud, al personal afectado, y
 - 3) si una persona es empleada por otro empleador, previa solicitud, pondrá los registros de dicha persona a disposición del nuevo empleador.

Cubriendo los aspectos más generales relativos a la formación, AESA ha publicado el documento: **CSA-14-IT-02-1.1: INSTRUCCIÓN TÉCNICA SOBRE PROGRAMAS DE FORMACIÓN Y DE COMPROBACIÓN DE LA COMPETENCIA.**

Para el SSEI se habrán de aplicar todos los criterios generales aplicados en la IT Específica anterior y los particulares identificados en esta IT.

Cabe mencionar que aunque no aparezcan literalmente los textos del reglamento en el presente documento, esto no significa que se excluya de su cumplimiento. Esta IT viene a complementar lo recogido en el reglamento. En este sentido, en ocasiones se han incluido dichos textos porque se ha entendido procedente y aclaratorio, y en otros casos simplemente se han referenciado, pero en ambos casos reiterar que el reglamento debe seguirse.

Se puede hacer alusión a que el programa de comprobación de la competencia del SSEI, deberá cumplir lo establecido en la IT general.

Para facilitar la comprensión de las especificaciones, cada parte del documento se han 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

Las siguientes definiciones son de aplicación al contenido de la presente Instrucción Técnica Específica:

ACRÓNIMO	DESCRIPCIÓN
SIGLA	DESCRIPCIÓN
AMCs	Métodos Aceptables de Cumplimiento
GA	Gestor Aeroportuario
GMs	Material Guía
IRs	Requisitos
SGS	Sistema de Gestión de Seguridad operacional
UE	Unión Europea

5. PROGRAMA DE FORMACIÓN

5.1. TIPOS DE FORMACIÓN

5.1.1. FORMACIÓN COMÚN

5.1.1.1. Formación inicial

Introducción

Es la formación que debe ser recibida antes de iniciar una actividad o inmediatamente después del inicio de la actividad.

Reglamento Europeo, referencias

Ver GM1 ADR.OPS.B.010 (a)(3), AMC1 ADR.OPS.B.010 (b);(c), AMC2 ADR.OPS.B.010 (b);(c), AMC3 ADR.OPS.B.010 (b);(c), GM1 ADR.OPS.B.010 (b);(c) y GM2 ADR.OPS.B.010 (b);(c).

Material AESA

El Gestor Aeroportuario deberá incluir en el contenido de la formación inicial, y de acuerdo con lo indicado en el GM1 ADR.OPS.B.010(a)(3), al menos lo siguiente:

(a) familiarización de aeropuerto;

- Topografía local (pistas, calles de rodaje, edificios, puntos de referencia, tipos de terreno etc.). Familiarización con el área de movimiento del aeropuerto
- Rutas preestablecidas para el acceso de emergencia del SSEI hasta una distancia de menos 1000m alrededor de los umbrales de pista
- Rutas preestablecidas para el acceso del SSEI a cualquier punto del área de movimiento
- Rutas alternativas para el acceso a cualquier punto del área de movimiento cuando estén obstruidas las rutas normales.
- Identificación de las instalaciones y las características que suponen un riesgo o un limitación para la respuesta del vehículo dentro del área crítica (definida como aquella zona de terreno en la que el control del fuego resulta imprescindible para permitir la evacuación de la aeronave). Localización de posibles zonas infranqueables en el área que debe atender el SSEI (aeropuerto e inmediaciones)
- Puntos de referencia del terreno
- Conducción de vehículos en todo tipo de terreno y en cualquier condición meteorológica
- Utilización de mapas cuadrículados detallados como orientación para dirigirse al lugar de un incidente/accidente.
- Utilización de equipo de orientación, si se dispone de él.

(b) familiarización de aeronave;

- Se recibirá formación para el conocimiento de todos los tipos de aeronaves que operan normalmente en el aeropuerto y sus características:
- Estructura de las aeronaves que operan en el aeropuerto

- Localización y funcionamiento de las salidas normales y de emergencia y rampas de evacuación
- Identificación y localización de la apertura y el funcionamiento de las puertas compartimentos y escotillas en una aeronave de carga
- Modo de apertura de las puertas principales y medidas de precaución para el personal del SSEI
- Ubicación de la tripulación y disposición de los asientos
- Tipo de combustible y localización de los depósitos. Capacidad de los tanques de combustible
- Identificación y localización de los sistemas de combustible, oxígeno, hidráulico, eléctrico, antihielo, frenos.
- Identificación y localización de las baterías.
- Localización de los puntos de penetración en el avión.
- Extintores portátiles a bordo de las aeronaves. Identificación y localización. Características y limitaciones
- Identificación de los procedimientos de apagado normal y de emergencia de los motores y APU
- Identificación y localización de los equipos de grabación de datos del vuelo o “cajas negras”

(c) seguridad personal en salvamento y extinción de incendios;

- Vestimenta y equipo respiratorio de protección. Uso y mantenimiento del equipo.
- Primeros auxilios
- Procedimientos de búsqueda en el interior de aeronaves, en las proximidades y en el camino recorrido por la aeronave en tierra.
- Criterios de selección de salidas para la evacuación del personal en caso de incendio en edificio y en aeronave.
- Mecanismos de cierre de puertas
- Apertura de brechas en las aeronaves. Apertura de cabinas presurizadas: uso de hachas y sierras mecánicas.
- Procedimientos de salvamento en cabina de aeronaves. Limitación del espacio en el interior. Método de trabajo en cadena. Levantamiento y transporte de víctimas.

(d) sistemas de comunicaciones de emergencia en el aeropuerto, incluyendo las alarmas relativas a incendios de las aeronaves;

- Comunicación entre la estación de bomberos, servicios de navegación aérea y otras dependencias, vehículos de intervención y personal del SSEI
- Procedimientos de recepción de alarmas en el SSEI
- Frecuencias y canales de emergencia empleados durante las emergencias
- Fraseología aeronáutica estándar para lograr una comunicación efectiva con aeronaves y controladores
- Uso de señales manuales estándar para el salvamento y comunicación con las aeronaves

(e) uso de mangueras extintoras, inyectoras, torres y otros instrumentos;

- Tácticas operacionales de aproximación al lugar del incidente/accidente de una aeronave
 - Rutas más rápidas en función de la superficie del terreno
 - Peligros en la ruta de acceso
 - Precauciones en la aproximación a la aeronave. Protección de los pasajeros que se encuentren en el exterior
 - Operaciones nocturnas. Uso de faros y proyectores
- Tácticas operacionales de emplazamiento del equipo en el lugar del incidente/accidente de una aeronave
 - Procedimientos de despliegue. Factores a tener en cuenta: vista general del lugar del incendio, localización de los depósitos de combustible, derrames de combustible, pendiente del terreno, dirección del viento, ubicación de las salidas de emergencia
 - Ubicación de equipos y vehículos. Distancia al incendio y separación entre equipos
 - Emplazamiento de los ocupantes de la aeronave respecto al incendio
 - Emplazamiento de los vehículos en función de la superficie del terreno. Empleo de equipo extintores a cierta distancia de los vehículos

(f) aplicación de los tipos de agentes extintores requeridos;

- Tácticas operacionales para la aplicación de espuma
 - Emplazamiento de las boquillas lanzadoras de espuma respecto del fuselaje. Factores a considerar: intensidad del fuego, transmisión de calor, viento
 - Dirección de la descarga: zonas del fuselaje y ala. Interferencia entre un chorro y la capa de espuma producida por otro
 - Métodos para la aplicación de espuma. Chorro largo y concentrado a gran presión, chorro disperso a corta distancia. Orientación del chorro. Toma de decisión de cambio de un chorro largo concentrado a presión a otro difusor
 - Empleo de monitores/torretas lanzadoras de espuma
- Tácticas operacionales para el dominio del incendio
 - Técnicas de trabajo en equipo.
 - Actuación del primer vehículo con el fin de sofocar rápidamente una zona del incendio. Actuación de los siguientes vehículos para la protección de toda la zona incendiada y enfriamiento de la zona próxima a la cabina de pasajeros
 - Procedimiento de operación para los distintos escenarios de emergencia
 - Estrategia para el control y finalización de incidentes
 - Procedimientos de rescate
 - Protección del fuselaje de la aeronave expuesta al fuego
 - Procedimientos de estabilización de los restos de la aeronave
 - Tácticas operacionales para la protección de las personas durante la actuación de extinción de incendios
 - Prevención de daños o lesiones a personas por la fuerza potencial de chorro de espuma
 - Precauciones en el lanzamiento de chorros largos cerca de los toboganes de evacuación de una aeronave

- Minimización de los efectos de desorientación de los pasajeros evacuados por la presencia de nubes de productos químicos secos en polvo y los golpes de los chorros de espuma lanzada

(g) ayuda en caso de evacuación de emergencia de una aeronave;

- Acceso y apertura de puertas para acceder a la aeronave
- Selección del equipo y las herramientas para acceder a la aeronave
- Procedimientos de protección de los puntos de evacuación
- Procedimientos de evacuación de la tripulación en aeronaves de carga

(h) operaciones de extinción de incendios;

- Categoría OACI-SEI del aeropuerto y nivel de protección SEI que ha de suministrarse. Variación del nivel de protección.
- Agentes extintores: tipos, características, cantidades mínimas requeridas, área crítica, regímenes de descarga, suministro y almacenamiento
- Estaciones de servicios contra incendios. Emplazamiento. Proyecto y construcción. Número de vehículos mínimo requerido.
- Vehículos de salvamento y extinción de incendios. Factores que influyen en su especificación.
- Tiempo de respuesta.
- Caminos de acceso de emergencia
- Aprovisionamiento de agua en los aeropuertos.
- Sistemas de comunicación y alerta
- Indumentaria protectora y equipo respiratorio
- Procedimientos que deben seguirse durante las operaciones de salvamento y extinción de incendios de aeronave. Tácticas de salvamento y equipo necesario.
- Accidentes relacionados con mercancías peligrosas
- Operaciones de salvamento en terrenos de difícil acceso: extensiones de agua, zonas pantanosas y otros terrenos difíciles.
- Incendios y su extinción
- Punto de ignición
- Causas de los incendios
- Factores que influyen en su propagación
- Principios de extinción: refrigeración, sofocación
- Agentes extintores
- Tipos de agentes extintores: cualidades, limitaciones, uso y forma de aplicación
- Condiciones de almacenamiento de agentes extintores
- Agentes extintores empleados para dar cumplimiento a las Normas Técnicas – capítulo 9.2
- Aplicación de los agentes extintores requeridos en las Normas Técnicas – capítulo 9.2

(i) adaptación y uso de equipamiento estructural de salvamento y de extinción de incendios;

- Características de los vehículos autoextintores disponibles en un aeropuerto. Conducción y manejo.
- Equipo de extinción de incendios (mangueras, boquillas, lanzaderas y otros aparatos)

- Equipo de salvamento a bordo de los vehículos, requerido en el doc. OACI 9137 – parte 1 – tabla 5.2
 - Equipos de extinción portátiles: características, limitaciones, localización en vehículos y aeronaves.
 - Utilización del equipo de salvamento requerido para cumplir con los requisitos de las Normas Técnicas – capítulo 9.2
 - Utilización del equipo de extinción requerido para cumplir con los requisitos de las Normas Técnicas – capítulo 9.2
 - Mantenimiento preventivo y correctivo
- (j) mercancías peligrosas;
- Definición y clasificación de mercancías peligrosas
 - Marcas y etiquetas identificativos de mercancías peligrosas
 - Extinción de incendios de mercancías peligrosas (líquidos inflamables, explosivos, gases, materiales radioactivos). Riesgos, medidas de precaución y procedimiento de actuación.
 - Derrames y fugas en bultos de mercancías peligrosas no afectados por el fuego.
 - Riesgos, medidas de precaución y procedimiento de actuación
 - Procedimientos generales de actuación ante presencia de materiales peligrosos, particularizando brevemente estos procedimientos según el tipo de material (radioactivos, sustancias venenosas o infecciosas, etc.) en cuanto a notificación a las autoridades competentes, tratamiento de las personas expuestas/heridas, aislamiento del personal y material que ha estado en contacto con el material, tratamiento del material sospechoso, indumentaria del SSEI, etc.
- (k) familiarización con los deberes del personal de extinción de incendios según el plan de respuesta a emergencias del aeropuerto;
- Plan de Autoprotección del aeropuerto.
 - Puesto de mando principal (PMP) y puesto de mando avanzado (PMA)
 - Casos de emergencia en los aeropuertos en los que puede ser necesaria la intervención de los vehículos del SSEI.
 - Procedimientos de actuación del SSEI según el plan de autoprotección del aeropuerto, para las situaciones de:
 - Incidente relacionado con aeronave (alerta local, alarma general)
 - Accidente de aeronave (emergencia)
 - Emergencias con mercancías peligrosas
 - Emergencia sanitaria
 - Amenaza de bomba / Apoderamiento ilícito
 - Catástrofes naturales
 - Incendios en edificios e instalaciones
- (l) procedimientos de baja visibilidad;
- Procedimientos de actuación del SSEI según los procedimientos de baja visibilidad del aeropuerto

(m) rendimiento humano, incluyendo coordinación de equipo;

- Cultura de seguridad operacional
- Consideraciones ambientales
- Planificación de tareas
- Comunicación
- Trabajo en equipo
- Turnos
- Gestión de la fatiga

(n) ropa protectora y protección respiratoria;

- Cuidado del equipo de salvamento y extinción de incendios
- Equipo de salvamento: localización, revisión periódica, mantenimiento preventivo y correctivo
- Equipo de extinción de incendios: localización, revisión periódica, mantenimiento preventivo y correctivo

(o) materiales compuestos;

(p) reconocimiento de los sistemas de eyección con paracaídas de la aeronave durante las operaciones de emergencia.

Como parte de la formación inicial, y de acuerdo con el AMC1 ADR.OPS.B.010(b);(c) a) se deberán llevar a cabo por primera vez al menos las siguientes prácticas, que también serán objeto de formación periódica, tal y como se describirá en el siguiente apartado:

- Prácticas de extinción de fuego real.
- Prácticas de medida de tiempo de respuesta.
- Prácticas de utilización de los dispositivos de descarga de los vehículos.
- Prácticas de aperturas de puertas de acceso y de emergencia de las aeronaves.
- Prácticas primeros auxilios.
- Prácticas de colocación de vestimenta y equipo de respiración autónomo.

El Gestor Aeroportuario deberá especificar cuáles de los anteriores puntos serán considerados como formación inicial antes de acceder al puesto y cuáles lo serán como formación inicial en el puesto.

5.1.1.2. Formación On-the-Job-Training (OJT)

Introducción

Es la formación definida como necesaria antes de que una persona pueda asumir las responsabilidades intrínsecas a sus actividades, que se desarrolla mediante la realización de sus actividades bajo la supervisión de personal designado a tal efecto.

Reglamento Europeo, referencias

Ver GM1 ADR.OPS.B.010 (a)(3), AMC1 ADR.OPS.B.010 (b);(c), AMC2 ADR.OPS.B.010 (b);(c), AMC3 ADR.OPS.B.010 (b);(c), GM1 ADR.OPS.B.010 (b);(c) y GM2 ADR.OPS.B.010 (b);(c).

Material AESA

El Gestor Aeroportuario deberá definir expresamente cuáles de los contenidos siguientes, de los desarrollados en el punto 5.1.1.1, se incorpora al contenido de la formación OJT:

- (f) uso de mangueras extintoras, inyectoras, torres y otros instrumentos;
- (g) aplicación de los tipos de agentes extintores requeridos;

Nota: Los contenidos anteriores que el Gestor Aeroportuario no considere como formación OJT deberá ser incluidos en la formación inicial, antes o después de acceder al puesto.

Durante el tiempo en que un trabajador esté realizando sus actividades inmersas en un procedimiento de formación OJT, el personal designado como OJT Supervisor de dicho trabajador asumirá todas las responsabilidades de las actividades realizadas por el personal OJT.

5.1.1.3. Formación de refresco

Introducción

Formación que es necesaria proveer a una persona que ha recibido una formación inicial para una actividad que no ha llegado a ejercer pasado un periodo significativo de tiempo.

Reglamento Europeo, referencias

Ver GM1 ADR.OPS.B.010 (a)(3), AMC1 ADR.OPS.B.010 (b);(c), AMC2 ADR.OPS.B.010 (b);(c), AMC3 ADR.OPS.B.010 (b);(c), GM1 ADR.OPS.B.010 (b);(c) y GM2 ADR.OPS.B.010 (b);(c).

Material AESA

El Gestor Aeroportuario deberá definir los contenidos de la formación de refresco, que incluirá, de los especificados en el apartado 5.1.1.1, los que se consideren necesarios atendiendo al periodo de inactividad. Si este período es superior a 12 meses, se deberán considerar todos los contenidos.

5.1.1.4. Formación de diferencias

Introducción

La formación de diferencias se proporciona cuando una persona ya ha completado la formación necesaria para ciertas actividades pero se requiere una nueva formación debido a que:

1. ha desarrollado esas actividades en otro aeropuerto distinto.

- va a desarrollar actividades en el mismo aeropuerto pero distintas de las que ha venido ejerciendo anteriormente.

Por tanto la formación de diferencias contempla una situación anterior y situación futura, y abarca las posibles necesidades formativas entre una y otra.

Reglamento Europeo, referencias

Ver GM1 ADR.OPS.B.010 (a)(3), AMC1 ADR.OPS.B.010 (b);(c), AMC2 ADR.OPS.B.010 (b);(c), AMC3 ADR.OPS.B.010 (b);(c), GM1 ADR.OPS.B.010 (b);(c) y GM2 ADR.OPS.B.010 (b);(c).

Material AESA

El Gestor Aeroportuario deberá definir los contenidos de la formación de diferencias o los procedimientos para su definición, que incluirá, de los especificados en el apartado 5.1.1.1, los que se consideren necesarios atendiendo a la diferencia entre las situaciones anterior y futura.

5.1.1.5. Formación periódica

Introducción

Es la formación que debe recibir un trabajador, desde el inicio del desarrollo de sus actividades hasta el final del desarrollo de éstas, enfocada a mantener el nivel de formación exigido inicialmente y a responder ante los cambios que requieran una actualización de la formación inicial.

Reglamento Europeo, referencias

Ver GM1 ADR.OPS.B.010 (a)(3), AMC1 ADR.OPS.B.010 (b);(c), AMC2 ADR.OPS.B.010 (b);(c), AMC3 ADR.OPS.B.010 (b);(c), GM1 ADR.OPS.B.010 (b);(c) y GM2 ADR.OPS.B.010 (b);(c).

Material AESA

El Gestor Aeroportuario deberá definir los contenidos de la formación periódica, que incluirá, de los especificados en el apartado 5.1.1.1, los que se consideren necesarios.

En particular se deberán llevar a cabo al menos las siguientes prácticas:

- Prácticas de extinción de fuego real, incluyendo incendios alimentados por combustible a presión. Se realizarán ejercicios reales de extinción de incendios, correspondientes a los tipos de aeronaves que operen en el aeropuerto y equipo de salvamento y extinción de incendios que se utilicen en el aeropuerto, incluyendo incendios alimentados por combustible a presión, con intervalos no superiores a 1 año.

Si bien, dependiendo de la complejidad del aeropuerto, operaciones, volumen de tráfico, instalaciones existentes, etc., cada aeropuerto deberá definir, tras el correspondiente análisis y justificación, las frecuencias para la realización de estas prácticas, que en todo caso no podrá exceder del mínimo anual obligatorio. En

aeropuertos de mayor complejidad y operaciones es recomendable realizar prácticas al menos trimestralmente; en aeropuertos de media complejidad/operaciones los intervalos podrían ser semestrales y en aeropuertos de baja complejidad/operaciones podría ser suficiente con prácticas anuales. En todo caso AESA se reserva la facultad de establecer las frecuencias necesarias, por debajo del mínimo anual, si se estimara insuficiente la propuesta realizada por el aeropuerto al respecto.

- Prácticas de medida de tiempo de respuesta. Se realizarán ejercicios de medida de tiempo de respuesta según los requisitos de las normas técnicas – capítulo 9.2. con intervalos no superiores a un mes, asegurando asimismo que cada bombero realiza esa medición al menos una vez al año.
- Prácticas de utilización de los dispositivos de descarga de los vehículos.
- Prácticas de aperturas de puertas de acceso y de emergencia de las aeronaves (desde dentro y desde fuera).
- Prácticas primeros auxilios.
- Prácticas de colocación de vestimenta y equipo de respiración autónomo:
 - Prácticas de colocación de vestimenta de protección
 - Prácticas de colocación de equipo de respiración autónomo
 - Prácticas de cambio de cilindro del equipo de respiración

Nota: Los contenidos de los cursos de formación periódica no tienen por qué ser iguales a los correspondientes cursos de formación inicial, de diferencias, etc. El Gestor Aeroportuario puede definir contenidos específicos para la formación periódica que contengan los aspectos más importantes del correspondiente curso de formación.

Nota: Cabe mencionar que la formación anteriormente descrita, deberá adecuarse al tipo de puesto, por ejemplo en este caso deberá particularizarse según se trate de jefe de dotación o bombero.

6. PROGRAMA DE COMPROBACIÓN DE LA COMPETENCIA

6.1. FASES DE APLICACIÓN DE LA COMPROBACIÓN DE LA COMPETENCIA

6.1.1. COMPROBACIÓN DE LA COMPETENCIA INICIAL: REQUISITOS PREVIOS Y PRUEBAS DE ACCESO

Introducción

Para que una persona pueda ser candidato a un puesto de trabajo, y antes de recibir la formación inicial, el gestor le deberá exigir una serie de condiciones y requisitos previos.

Reglamento Europeo, referencias

Ver AMC1 ADR.OPS.B.010 (a)(4), GM1 ADR.OPS.B.010 (c) y GM2 ADR.OPS.B.010 (c).

Material AESA

El Gestor Aeroportuario deberá acreditar, para la actividad de Salvamento y Extinción de Incendios, la competencia inicial de su personal que deberá incluir, al menos:

- Permiso de Conducir en el Lado Aire. Deberá ser el apropiado para el tipo de vehículo disponible para desarrollar sus tareas (camiones – categoría “C”) y se obtendrá tras superarse las pruebas establecidas por el gestor aeroportuario.
- Superación de examen de conocimientos teóricos. Serán los que se hayan programado en la formación inicial antes de acceder al puesto.
- Superación de examen médico. Se deberán definir las capacidades exigidas.
- Superación de pruebas físicas. Se deberán definir las capacidades exigidas.

6.1.2. COMPROBACIÓN DE LA COMPETENCIA CONTINUADA

Introducción

El Gestor Aeroportuario debe garantizar que las personas que prestan servicio de Salvamento y Extinción de Incendios 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 AMC1 ADR.OPS.B.010 (a)(4), GM1 ADR.OPS.B.010 (c), GM2 ADR.OPS.B.010 (c) y GM1 ADR.OR.C.045.

Material AESA

El Gestor Aeroportuario deberá definir, al menos:

- Pruebas de extinción de fuego real. Se realizarán ejercicios reales de extinción de incendios, correspondientes a los tipos de aeronaves y equipo de salvamento y extinción de incendios, que se utilicen en el aeropuerto, incluyendo incendios alimentados por combustible a presión.
- Pruebas de medida de tiempo de respuesta. Se realizarán ejercicios de medida de tiempo de respuesta según los requisitos de las normas técnicas – capítulo 9.2.
- Pruebas de utilización de los dispositivos de descarga de los vehículos.
- Pruebas de aperturas de puertas de acceso y de emergencia de las aeronaves (desde dentro y desde fuera).
- Pruebas primeros auxilios.
- Pruebas de colocación de vestimenta y equipo de respiración autónomo:
 - Pruebas de colocación de vestimenta de protección en t máximo 1 minuto
 - Pruebas de colocación de equipo de respiración autónomo en t máximo 1 minuto
 - Pruebas de cambio de cilindro del equipo de respiración
- Examen de conocimientos teóricos. Serán los que se hayan programado en la formación periódica al menos.
- Examen médico, incluyendo las consideraciones adecuadas sobre consumo de alcohol, sustancias psicoactivas y medicamentos.
- Pruebas físicas.

Nota: Como el intervalo entre dos evaluaciones de competencia y el periodo de renovación de la formación periódica es en ambos casos de 12 meses, se podrán considerar las pruebas realizadas en la evaluación de competencia como prácticas de la formación periódica en el caso de que sean superadas de forma satisfactoria.

Nota: Cabe mencionar que tanto el programa de formación como el de competencia, anteriormente descritos, deberá adecuarse al tipo de puesto, por ejemplo en este caso deberá particularizarse según se trate de jefe de dotación o bombero.