



MANUAL DEL AEROPUERTO

ANEXO II: Sistema de Gestión de Seguridad Operacional

0. Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional

El contenido de este documento es propiedad del Gestor del Aeropuerto de Castellón, no pudiendo ser reproducido, ni comunicado total o parcialmente, a otras personas distintas de las incluidas en la lista de distribución adjunta a este documento, sin la autorización expresa del Gestor del Aeropuerto de Castellón.

ÍNDICE

0. INTRODUCCIÓN	3
0.1 Definiciones	3
0.2 Marco Legal	5
1. SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL.....	7
1.1 Alcance del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional	7
1.2 Política y Objetivos de Seguridad Operacional	10
1.3 Responsabilidades de Seguridad Operacional.....	15
1.4 Control de la documentación	19
1.5 Proceso de gestión de riesgos de Seguridad Operacional	20
1.6 Supervisión de la Implantación y efectividad de acciones de Seguridad Operacional y medidas preventivas	20
1.7 Vigilancia del cumplimiento de Seguridad Operacional	20
1.8 Notificación e investigación de sucesos de Seguridad Operacional	22
1.9 Coordinación del plan de respuesta ante emergencias.....	23
1.10 Gestión del cambio	24
1.11 Fomento de la Seguridad Operacional.....	24
1.12 Resultados del SMS	25
2. DESCRIPCIÓN DEL CONTROL DE CUMPLIMIENTO Y LOS PROCEDIMIENTOS ASOCIADOS...	26
2.1 Auditorías que el operador del aeródromo realiza para garantizar el funcionamiento de su propio SMS y el cumplimiento de los requisitos aplicables	26
2.2 Control de proveedores externos.....	26
2.3 Coordinación con otras organizaciones	26
3. OTROS PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL	28
3.1 Procedimiento para cumplir con las directivas de seguridad operacional	28
3.2 Procedimiento para reaccionar a los problemas de seguridad operacional	28
3.3 Procedimiento para tratar las recomendaciones de seguridad operacional emitidas por las autoridades de investigación de seguridad operacional	28
4. FORMACIÓN EN MATERIA SMS Y PROGRAMA COMPROBACIÓN DE LA COMPETENCIA ...	29

0. INTRODUCCIÓN

El Gestor Aeroportuario está obligado a tener integrado en su Sistema de Gestión un Sistema de Gestión de Seguridad Operacional, según lo indicado en el 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.

El Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS) desarrollado en este Anexo del Manual del Aeropuerto es un sistema específico del Aeropuerto de Castellón, donde se han tenido en cuenta las características propias del aeropuerto y del gestor, para así ajustar la gestión de la seguridad operacional a la realidad del aeródromo.

0.1 DEFINICIONES

Accidente de Aviación Civil (Anexo 13 OACI): Todo suceso, relacionado con la utilización de una aeronave, que ocurre dentro del período comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, durante el cual:

- a) cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:
 - hallarse en la aeronave, o
 - por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o
 - por exposición directa al chorro de un reactor, excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o
- b) la aeronave sufre daños o roturas estructurales que:
 - afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y
 - que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado, excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita al motor, su capó o sus accesorios; o por daños limitados en las hélices, extremos de ala, antenas, neumáticos, frenos o carenas, pequeñas abolladuras o perforaciones en el revestimiento de la aeronave; o
- c) la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

Nota 1.- Para uniformidad estadística únicamente, toda lesión que ocasione la muerte dentro de los 30 días contados a partir de la fecha en que ocurrió el accidente, está clasificada por la OACI como lesión mortal.

Nota 2.- Una aeronave se considera desaparecida cuando se da por terminada la búsqueda oficial y no se han localizado los restos.

Aeródromo: área de superficie de límites definidos (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

Análisis de riesgos: es el proceso mediante el cual se identifican los riesgos asociados a cada peligro y se determina su tolerabilidad, en función de la probabilidad de que un hecho o situación pueda ocurrir y la severidad de las consecuencias.

Auditoría del SGSO: es un proceso sistemático, independiente y documentado, para evaluar la implantación y funcionamiento del SGSO del aeropuerto de manera objetiva y determinar el nivel de cumplimiento con los requisitos establecidos.

Director del Aeropuerto: máximo responsable del Aeropuerto, tiene capacidad para tomar decisiones al más alto nivel dentro de la organización del gestor en el aeródromo, incluyendo aquellas sobre recursos técnicos, humanos y financieros.

Documentación de garantía de Seguridad Operacional: conjunto de evidencias documentales que prueban que un servicio da cumplimiento aceptable a los requisitos y obligaciones de Seguridad Operacional que le son de aplicación.

Gestión de riesgos: Identificación, análisis y eliminación (o mitigación a un nivel aceptable o tolerable) de los peligros, y los consiguientes riesgos, que amenazan la viabilidad de una organización.

Identificación de peligros: es el proceso mediante el cual se determinan aquellas situaciones o condiciones que pueden generar sucesos que produzcan lesiones a las personas o daños materiales (a equipamientos, instalaciones, etc.).

Incidencia de Seguridad Operacional: accidente, incidente, incidente grave, incidente ATS, incidencia técnica y en general cualquier suceso con origen técnico o humano que pueda tener efecto sobre la Seguridad Operacional.

Incidente de Aviación Civil (Anexo 13 OACI y RD. 389/1998): Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.

Nota.- En el Manual de notificación de accidentes/incidentes (Doc. 9156) figura una lista de los tipos de incidentes de especial interés para la Organización de Aviación Civil Internacional en sus estudios de prevención de accidentes.

Indicador de Seguridad Operacional: expresión específica que proporciona información sobre seguridad operacional de un determinado aspecto del aeropuerto.

Manual de aeropuerto: documento que contiene toda la información que acredita que un aeródromo, sus instalaciones, servicios, equipo, sistemas y procedimientos operacionales, se ajustan a lo dispuesto en los reglamentos relativos a Seguridad Operacional del aeródromo y que es adecuado para las operaciones de aeronaves propuestas.

Mitigación de riesgos: medidas destinadas a garantizar que un riesgo se mantiene tan bajo como sea razonablemente posible, bien actuando sobre la probabilidad de aparición o actuando sobre su severidad.

Nivel de riesgo: la tolerabilidad de un riesgo calculada en función de su probabilidad y su severidad.

Peligro: condición u objeto que potencialmente puede causar lesiones al personal, daños al equipamiento o estructuras, pérdida de material, o reducción de la habilidad de desempeñar una función determinada.

Proveedor externo: organismo o entidad ajeno al gestor del aeródromo que suministra equipos, productos o servicios imprescindibles para la actividad aeroportuaria.

Responsables de producción: son los responsable de las áreas ejecutivas del aeropuerto: el Director de Operaciones y Mantenimiento, el Jefe de la Oficina Local de Seguridad y el Técnico Administrativo. Formando parte de la estructura del gestor y dependiendo del

Director del Aeropuerto, tienen capacidad para tomar decisiones sobre las actividades específicas de la actividad aeroportuaria y gestionar los recursos técnicos y humanos asignados a tal fin.

Responsable de Seguridad Operacional (RSO): es el Responsable de Seguridad Operacional, Calidad y Medio Ambiente que dependiendo del Director del Aeropuerto y siendo independiente del resto de la estructura, tiene como responsabilidad controlar, gestionar y mantener el Sistema de Gestión de Seguridad Operacional e informar a los responsables de producción del aeropuerto sobre el resultado de las actividades específicas relacionadas con la gestión de la Seguridad Operacional.

Riesgo: es la combinación de probabilidad o frecuencia de ocurrencia de un suceso derivado de un peligro y la magnitud o severidad del daño producido.

Seguridad Operacional: Es el estado en que el riesgo de lesiones a las personas o daños a los bienes se reduce y se mantiene en un nivel aceptable, o por debajo del mismo, por medio de un proceso continuo de identificación de peligros y gestión de riesgos (RD 862/2009).

Severidad: gravedad de las consecuencias derivadas de una condición de fallo.

Sistema de Gestión de Seguridad Operacional: Es un Sistema específico para cada aeropuerto, en el que se detalla la estructura orgánica, las responsabilidades, los procedimientos, los procesos y las disposiciones que en materia de seguridad aeronáutica aplica el gestor certificado y que permite utilizar el aeropuerto de forma segura. (RD 862/2009).

Objeto extraño (FOD): objeto inanimado dentro del área de movimiento que no tiene una función operacional o aeronáutica y puede representar un peligro para las operaciones de las aeronaves.

0.2 MARCO LEGAL

La elaboración del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional que todo operador de aeródromo sujeto al requisito de certificación debe tener integrado en su sistema de gestión, viene determinado según lo indicado en el Reglamento (UE) nº 139/2014 de la Comisión de 12 de febrero de 2014. En este reglamento 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.

Este documento es de aplicación a todos los aeropuertos que cumplan los requisitos especificados en el artículo 4, apartado 3 bis del Reglamento (CE) nº 216/2008, el cual establece que:

“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*

Cumplirán lo dispuesto en el presente Reglamento. El personal y las organizaciones que intervengan en la explotación de estos aeródromos deberán cumplir lo dispuesto en el presente Reglamento.”

Por tanto, el Aeropuerto de Castellón ha adaptado su Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (en adelante SMS) según el Reglamento (UE) nº 139/2014 y teniendo en cuenta los aspectos indicados en la instrucción técnica APTO-16-ITC-107, que describe medios aceptables de cumplimiento para AESA.

Durante la modificación del SMS se han tenido en cuenta las características propias del aeropuerto y del gestor, para que queden debidamente reflejadas en el SMS y sus procedimientos asociados.

Acrónimos

AESA	Agencia Estatal de Seguridad Aérea
AOC	Comité Operativo de Líneas Aéreas
ATC	Control de Tráfico Aéreo
CECOA	Centro de Coordinación Aeroportuario
DGAC	Dirección General de Aviación Civil
F-PRO.SO.	Registro de Gestión de Seguridad Operacional
MSGSO	Manual del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
PRO.SO	Procedimiento de Gestión de Seguridad Operacional
RD	Real Decreto
RSO	Responsable de Seguridad Operacional, Calidad y Medio Ambiente

1. SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL

El **Manual del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (MSGSO)** es un documento específico para el Aeropuerto de Castellón que tiene por objeto garantizar que se alcanza y se mantiene el nivel de seguridad operacional definido en la Política de Seguridad Operacional y que proporciona al Gestor Aeroportuario un instrumento clave para comunicar a toda la organización el enfoque de ésta respecto a la seguridad operacional, garantizando a su vez el cumplimiento del nivel de seguridad operacional definido en el Manual del Aeropuerto de Castellón.

Aeropuerto de Castellón S.L., como Gestor Aeroportuario, confirma que se trabajará de forma continua de conformidad con los requisitos aplicables y la documentación elaborada para la consecución de la mejora continua en Seguridad Operacional.



Ivana Guinot Panadero
Director del Aeropuerto de Castellón

1.1 ALCANCE DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL

El ámbito de aplicación del SMS son todos los aspectos de la Seguridad Operacional de todas las actividades generadas como consecuencia de la operación aeroportuaria, o en las cuales ésta tiene una participación significativa.

El SMS del Aeropuerto de Castellón se ajusta al tamaño de la organización y sus actividades, cubriendo así todos los peligros y riesgos generados como consecuencia del desarrollo de las actividades aeroportuarias generadas, así como la mitigación de estos. No cubre aquellos generados por actividades industriales que no estén directamente relacionadas con la actividad aeroportuaria y que están regulados por su propia legislación; si bien la afección que dicha actividad pueda tener en los niveles de seguridad operacional será objeto de supervisión por parte del gestor aeroportuario.

El Manual de Gestión de la Seguridad Operacional es un documento vivo, que refleja el estado actualizado de los fines y procesos del SMS. En el MSGSO se estructura el Sistema de forma general, con una descripción de las partes que lo forman y se proporcionan las directrices para la gestión de la Seguridad Operacional. El Manual es el documento en el que se plasma la Política de Seguridad Operacional del Aeropuerto de Castellón y que sirve para la implantación y el seguimiento del sistema.

El Gestor Aeroportuario

En 2014 la Generalitat Valenciana concede la gestión del Aeropuerto de Castellón a SNC-Lavalin Aeropuerto de Castellón S.A.U, integrado dentro del grupo SNC-Lavalin *Aéroports*, el cual gestionaba 18 aeropuertos, 17 de ellos en Francia y el Aeropuerto de Castellón.

Anexo II: Sistema de Gestión de Seguridad Operacional

MANUAL DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Desde finales de 2016, SNC-Lavalin Aeroports y las empresas que la integran pasan a formar parte del grupo **EDEIS Management**, incluida la empresa filial gestora del Aeropuerto de Castellón, pasando a nombrarse **EDEIS Aeropuerto de Castellón S.A.U.**

El 1 de noviembre de 2019, Aeropuerto de Castellón SL, en adelante AEROCAS, se hizo cargo de la Gestión del Aeropuerto de Castellón. Se mantuvo la estructura del anterior gestor.

Áreas donde se aplica el SMS

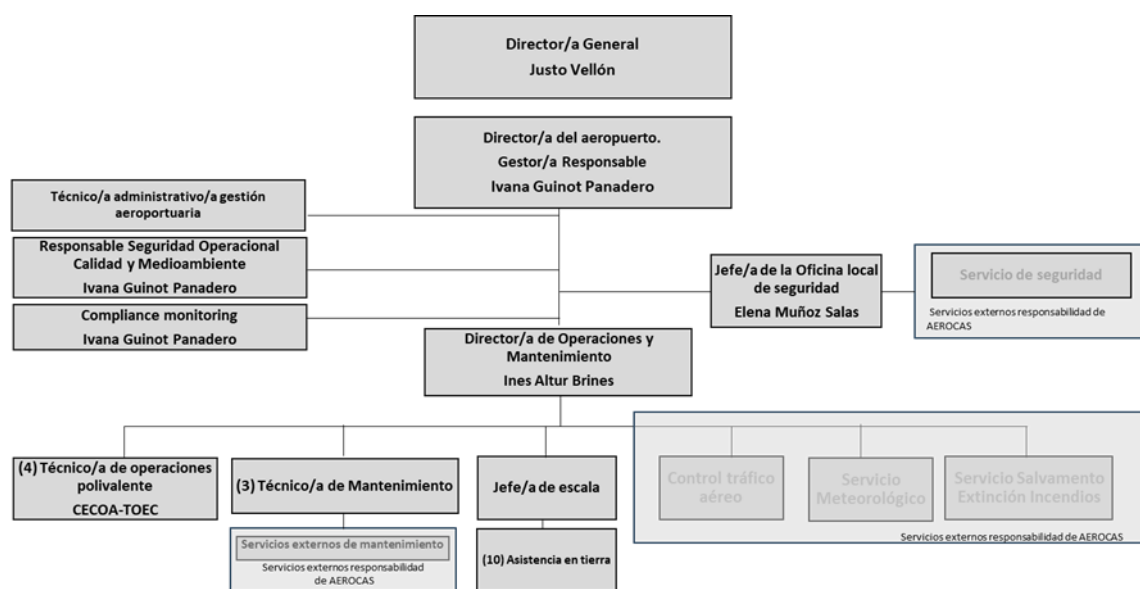
Aeropuerto de Castellón S.L. es una organización con una estructura adecuada a las características físicas y operacionales del Aeropuerto.

Diversas actividades aeroportuarias son proporcionadas por proveedores externos, como por ejemplo, el servicio de salvamento y extinción de incendios, asistencia en tierra a aeronaves, seguridad, etc., así como los servicios ATS, CNS y meteorología ofrecidos por proveedores certificados.

Por lo tanto, el Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SGSO o SMS) se ha elaborado en base a la estructura del gestor aeroportuario y también a las características del Aeropuerto.

Debido a la estructura de la organización, el SMS se aplica en todas las áreas de la organización por tener todas ellas, en menor o mayor medidas, repercusión en la seguridad operacional.

Los procedimientos del SMS desarrollados para la identificación de peligros y la mitigación de riesgos son **PRO.SO.04.IND Indicadores de Seguridad Operacional** y **PRO.SO.03.SGR Sistema de Gestión de Riesgos**.



Organigrama del Gestor

Coordinación con proveedores externos

Las relaciones en materia de Seguridad Operacional entre el Aeropuerto de Castellón y los proveedores externos se definen en el apartado 1.2 de la Parte B-2 del Manual del Aeropuerto.

La coordinación con el proveedor certificado de Servicios de Tránsito Aéreo en materia de Seguridad Operacional se define según los puntos 6 y 7 del documento SLECH-AC002 Ed. 1.5.

En dicho documento, entre otros aspectos, describen la coordinación entre los SMS del Gestor Aeroportuario y el proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo.

1.2 POLÍTICA Y OBJETIVOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

El Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueba las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado (BOE 1 Junio 2009), así como OACI, en el Anexo 14 y en el Doc. 9774 Manual de certificación de aeródromos, y el nuevo Reglamento (UE) nº 139/2014, fijan el requisito de que los Aeropuertos establezcan un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional que garantice que las operaciones se realizan de forma controlada y que existen procedimientos de mejora continua de los niveles de seguridad.

En coherencia con esta responsabilidad, el Aeropuerto de Castellón establece un compromiso para alcanzar, mantener y promocionar la prestación segura de los servicios que tiene asignados, integrando dentro de los procesos y actividades aeroportuarias la Gestión de la Seguridad Operacional.

1.2.1 Política de Seguridad Operacional

La Seguridad Operacional es la primera prioridad en todas nuestras actividades. Estamos comprometidos a implementar, desarrollar y mejorar constantemente estrategias y procedimientos para asegurar que todas nuestras actividades dentro de la industria de la aviación tienen lugar en el marco de una asignación equilibrada de recursos de la organización, dirigidos a lograr el nivel más elevado de eficacia de la seguridad operacional y a satisfacer las normas nacionales e internacionales en la prestación de nuestros servicios.

Todos los empleados son responsables del logro de este nivel más elevado de eficacia de la seguridad operacional, comenzando por el Gestor Responsable hasta el último empleado.

Nuestro compromiso es:

- a) **Apoyar** la gestión de la seguridad operacional mediante el suministro de todos los recursos apropiados, que resultará en una cultura de la organización que fomente las prácticas seguras, aliente a la efectiva notificación y comunicación de seguridad operacional y gestione activamente la seguridad con la misma atención a los resultados que la atención a los resultados de los otros sistemas de gestión de la organización;
- b) **Hacer valer** la gestión de la seguridad operacional como responsabilidad principal de todos los administradores y empleados;
- c) **Definir claramente** para todo el personal, administradores y empleados por igual, sus líneas de rendición de cuentas y responsabilidades para el logro de la eficacia de la seguridad operacional de la organización y la eficacia de nuestro sistema de gestión de la seguridad;
- d) **Establecer y operar** procesos de identificación de peligros y de gestión de riesgos, incluyendo un sistema de notificación de peligros, para eliminar o mitigar los riesgos de seguridad operacional de las consecuencias de los peligros que resultan de nuestras actividades al punto más bajo como sea razonable en la práctica;
- e) **Asegurar** que no se adoptará ninguna medida contra ningún empleado que revele un problema de seguridad operacional mediante el sistema de notificación de peligros, a menos que dicha revelación indique, más allá de toda duda razonable, que se ha cometido un acto ilícito, una negligencia grave, o incumplimiento deliberado o voluntario de reglamentos o procedimientos;
-
- f) • Implantar los principios de cultura justa, donde no se castiga a gestores, operadores u otras organizaciones dentro de la aviación por acciones, omisiones o decisiones tomadas por ellos basadas en su experiencias y formación, pero donde las grandes negligencias, violaciones deliberadas y actos destructivos no están tolerados. La cultura justa no amparará conductas inaceptables desde el punto de vista de seguridad operacional (como son la negligencia grave o el sabotaje).
- g) **Cumplir** y, cuando sea posible, sobrepasar los requisitos y las normas legislativas y reglamentarias;

- h) **Asegurar** que se dispone de recursos humanos con conocimientos e instrucción suficientes para poner en práctica las estrategias y procesos de seguridad operacional;
- i) **Asegurar** que todos los miembros del personal poseen información e instrucción sobre seguridad operacional de la aviación adecuadas y apropiadas, que son competentes en cuestiones de seguridad operacional y que solamente se les asignan tareas acordes con sus competencias;
- j) **Establecer y medir** nuestra eficacia de la seguridad operacional con respecto a los indicadores de eficacia de seguridad operacional y objetivos de eficacia de la seguridad operacional realistas;
- k) **Mejorar continuamente** nuestra eficacia de seguridad operacional mediante procesos de gestión que aseguren que se adoptan, y son eficaces, las medidas de seguridad pertinentes; y
- l) **Asegurar** que los sistemas y servicios suministrados del exterior para apoyar nuestras operaciones satisfacen nuestras normas de eficacia de la seguridad operacional.



Ivana Guinot Panadero
Director del Aeropuerto de Castellón

1.2.2 Compromiso con la Seguridad Operacional

El compromiso de **Aeropuerto de Castellón S.L.** con la Seguridad Operacional se formaliza en el presente **Manual del Sistema de Seguridad Operacional (MSGSO)**, por el que se establecen las bases del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional y que promueve la implantación del SMS, y que como viene recogido en el Doc 9859 de OACI va firmada por el máximo responsable corporativo.

El contenido de la Política de Seguridad Operacional será comunicado a todo el personal del Aeropuerto. La comunicación al personal de la Política de Seguridad Operacional, junto a los conceptos básicos de seguridad operacional e información sobre el SMS, se realiza durante la formación inicial, periódica y de refresco.

La Política de Seguridad Operacional se revisará de forma anual. Con el objetivo de promover de forma continua la Política de Seguridad Operacional entre todo el personal, el Gestor Responsable comunicará anualmente a través de correo electrónico los compromisos y objetivos en seguridad operacional que pretende alcanzar la organización.

Principios y directrices

El Sistema de Gestión de Seguridad Operacional del Aeropuerto de Castellón está basado en el **“Principio No Punitivo”** o **“Just Culture”**, es decir, no se castiga a gestores, operadores u otras organizaciones dentro de la aviación por acciones, omisiones o decisiones tomadas por ellos basadas en su experiencias y formación, pero donde las grandes negligencias, violaciones deliberadas y actos destructivos no están tolerados.

En este contexto, se reconoce la creciente necesidad de establecer iniciativas de comunicación y formación, y llegar a acuerdos dentro del sector para alcanzar mayores niveles de seguridad dentro de las actividades aeronáuticas.

Así mismo, la implicación de la alta dirección del gestor aeroportuario es fundamental para la obtención de los niveles de seguridad operacional deseados.

En base a esto, se definen de forma más ampliada los principios y directrices en que se basa la política de seguridad operacional del Aeropuerto de Castellón:

- Definir en la organización del Aeropuerto un modelo estructural de responsabilidades que integre las funciones específicas de la gestión de la seguridad operacional, designando un Responsable del Sistema de Seguridad Operacional con dependencia directa del Responsable Corporativo e independiente de los Responsables de Producción.
- Dotar de los recursos técnicos y humanos necesarios para la puesta en marcha, mantenimiento y promoción del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional.
- Establecer, siempre que sea posible, niveles de seguridad cuantificables de referencia para los servicios que suministra.
- Difundir y fomentar la cultura de la seguridad operacional en la organización, con el fin de llevar a cabo una mejora continua de los niveles de seguridad operacional alcanzados en el aeropuerto.
- Disponer de medios y procedimientos necesarios para analizar cualquier incidencia de seguridad operacional relacionada con la actividad aeroportuaria y ejecutar las acciones correctivas oportunas derivadas de dicho análisis.
- Obtener garantías suficientes respecto a las funciones de los proveedores externos, siempre que éstas puedan afectar significativamente a la seguridad operacional.

- Establecer canales de información adecuados, no punitivos, con partes interesadas (internas y externas al Aeropuerto de Castellón) para comunicar asuntos que afecten a la seguridad operacional.
- Integrar en la cultura de la empresa y en sus actividades el análisis de riesgos, aplicando las medidas mitigadoras ante riesgos no tolerables.
- Utilizar procedimientos adecuados de selección de personal y verificar, cuando proceda, que el personal disponga de las licencias según la legislación aplicable.
- Velar por la instrucción teórica y práctica de todo el personal involucrado en la seguridad operacional.
- Disponer de un sistema de documentación y registro que garantice el tratamiento sistemático de la información de seguridad operacional y facilite su identificación, trazabilidad y transparencia, cuando proceda.
- Difundir, explicar y mantener actualizada la Política de Seguridad Operacional del Aeropuerto de Castellón, así como sus objetivos a toda la organización.
- Supervisar la eficacia del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional a través de los procedimientos que se disponen.

1.2.3 Objetivos de Seguridad Operacional

De acuerdo con el compromiso que se acepta mediante este Documento, el Sistema de Gestión de Seguridad Operacional del Aeropuerto de Castellón se plasma en el Anexo II – Sistema de Gestión de Seguridad Operacional del Manual del Aeropuerto. Dentro de dicho Anexo, se detalla la estructura orgánica, las responsabilidades, los procedimientos, los procesos y las disposiciones que se aplican en materia de seguridad operacional y que permiten utilizar el Aeropuerto de forma segura.

El presente Manual de Gestión del Sistema de Seguridad Operacional (MSGSO), junto con los diferentes documentos generados por el SMS como el Plan de Implantación y los programas de seguridad operacional se configuran como documentos interrelacionados y serán las herramientas básicas en la implantación de la política de seguridad operacional y sus objetivos.

Para alcanzar el principio de mejora continua del sistema, se elaboraran anualmente los programas de seguridad operacional del Aeropuerto, *Programa de Seguridad en Pista*, *Programa de Seguridad en Plataforma*, *Programa de Prevención de FOD*, con una propuesta de objetivos y metas de seguridad operacional, acorde a los recursos destinados a tal fin. Los objetivos deberán revisarse conjuntamente con la Política de Seguridad Operacional de manera anual.

1.3 RESPONSABILIDADES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Las actividades del aeropuerto están divididas en un número de áreas en las que se incluyen operaciones y mantenimiento, explotación, etc. Cada una de estas áreas está encabezada por un Director responsable directamente ante el Director del Aeropuerto.

El organigrama del aeropuerto se encuentra en el *Manual de Aeropuerto, Parte B 2. 1.1 Organización del aeródromo y responsabilidades*.

Con respecto a la Seguridad Operacional, el organigrama del aeropuerto es el siguiente:



En relación con la seguridad operacional se establecen dos tipos de responsabilidades:

- Las primeras son responsabilidades directamente relacionadas con el funcionamiento del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional, y como tales, estarán asignadas a las figuras responsables del sistema, es decir, al Gestor Responsable (Director del Aeropuerto), y al Responsable de Seguridad Operacional.
- Las segundas responsabilidades en materia de seguridad operacional son aquellas directamente relacionadas con la producción y con el funcionamiento del día a día del Aeropuerto, que serán responsabilidad de los Responsables de Producción.

Por tanto, el SMS define tres cargos organizativos dentro del Aeropuerto en materia de seguridad operacional:

Gestor Responsable / Director del Aeropuerto (Accountable Manager)

El Gestor Responsable, y en el caso del Aeropuerto de Castellón, el propio Director del Aeropuerto, es el máximo responsable corporativo.

Ejerce ese cargo **D. Ivana Guinot Panadero**. Es la persona que, formando parte de la estructura del gestor del aeródromo, tiene capacidad para tomar decisiones al más alto nivel dentro de la organización del gestor en el aeródromo, incluyendo aquellas sobre recursos técnicos, humanos y financieros.

El Gestor Responsable tiene los conocimientos y comprende los principios y las prácticas relacionadas con los sistemas de gestión de la seguridad operacional, y los problemas clave

de la gestión de riesgos dentro del aeropuerto y su forma de aplicación. Estos requisitos vienen reflejados en el Programa de Comprobación de la Competencia en Seguridad Operacional dentro del procedimiento de formación en SMS y comprobación de la competencia PRO.SO.12.FOR.

Como máximo responsable del SMS, que sin importar otras funciones, tiene la responsabilidad final en nombre de la organización, de establecer y mantener al SMS. Las autoridades y responsabilidades del gestor responsable que no deben delegarse incluyen, entre otras:

- a) la disposición y asignación de recursos humanos, técnicos, financieros y de otro tipo, necesarios para el rendimiento eficaz y eficiente del SMS, de conformidad con los requisitos aplicables y con el manual de aeropuerto.
- b) garantizar que si se produce una disminución en el nivel de recursos o circunstancias anormales que puedan afectar a la seguridad operacional, se implantará la reducción requerida en el nivel de operaciones en el aeródromo;
- c) la responsabilidad directa de la conducta de los asuntos de la organización;
- d) la autoridad final sobre las operaciones con certificación/aprobación de la organización;
- e) garantizar el cumplimiento con los requisitos normativos aplicables, las bases de certificación, y el sistema de gestión de la seguridad de la organización.
- f) el establecimiento, la implantación y la promoción de la política de seguridad operacional;
- g) el establecimiento de los objetivos de seguridad operacional de la organización;
- h) actuar como promotor de la seguridad operacional de la organización;
- i) tener la responsabilidad final para la resolución de todos los problemas de seguridad operacional;
- j) el establecimiento y mantenimiento de la competencia de la organización para aprender del análisis de los datos recopilados mediante su sistema de notificación de seguridad operacional.

Responsable de Seguridad Operacional (RSO)

El Responsable de Seguridad Operacional del Aeropuerto de Castellón es el Responsable de Seguridad Operacional, Calidad y Medio Ambiente.

Ejerce ese cargo **D. Ivana Guinot Panadero**. Es la persona que, dependiendo del Director del Aeropuerto pero siendo **independiente de los Responsables de producción**, es la persona de contacto y el responsable del desarrollo, administración y mantenimiento del SMS. El RSO también aconseja al gestor responsable y al resto del personal sobre los asuntos de gestión de la seguridad operacional y es responsable de coordinar y comunicar temas de seguridad operacional dentro de la organización, así como también, con proveedores externos y otras organizaciones.

El RSO dispone de:

- a) Experiencia práctica adecuada y especialización en operaciones de aeródromos, en mantenimiento de aeródromos o similar;
- b) Conocimiento adecuado de gestión de calidad y seguridad operacional;
- c) Conocimiento adecuado del manual del aeródromo; y
- d) Conocimiento integral de los requisitos aplicables en el área de los aeródromos.

Estos requisitos vienen reflejados en el Programa de Comprobación de la Competencia en Seguridad Operacional dentro del procedimiento de formación en SMS y comprobación de la competencia *PRO.SO.12.FOR*.

El RSO del Aeropuerto de Castellón compatibiliza su cargo junto al de Jefe de la Oficina Local de Seguridad.

El RSO está permanente disponible y localizable para el personal del aeropuerto a través de los siguientes teléfonos de contacto:

+34 964 578 600 ext. 2006

+34 618 196 112

También se puede comunicar con él a través de la dirección de correo rso@aerportcastello.com

Las funciones del responsable de seguridad operacional incluyen, entre otras:

- a) supervisar la implantación y el funcionamiento del SMS; (gestionar el plan de implementación del SMS en nombre del ejecutivo responsable); realizar/facilitar la identificación de peligros y el análisis de riesgos de seguridad operacional;
- b) gestionar el sistema de notificación de seguridad operacional;
- c) controlar las medidas correctivas y evaluar sus resultados;
- d) proporcionar informes periódicos sobre el rendimiento en materia de la seguridad operacional de la organización;
- e) mantener registros y documentación de la seguridad operacional;
- f) planificar y facilitar una capacitación de seguridad operacional para el personal;
- g) proporcionar consejos sobre asuntos de seguridad operacional;
- h) iniciar y participar en las investigaciones internas de sucesos / accidentes;
- i) coordinarse y comunicarse (en nombre del gestor responsable) con AESA y otras entidades estatales, según sea necesario, sobre temas relacionados con la seguridad operacional;
- j) coordinarse y comunicarse (en nombre del gestor responsable) con organizaciones internacionales sobre temas relacionados con la seguridad operacional; y
- k) coordinar y gestionar la oficina de seguridad operacional, si por las características del aeródromo ha sido definida.

Responsables de producción

Se entiende como Responsable de producción a los siguientes: Director de Operaciones y Mantenimiento y Técnico Administrativo. Son las personas que formando parte de la estructura del gestor y dependiendo del Director del Aeropuerto, tienen capacidad para tomar decisiones sobre las actividades específicas de la actividad aeroportuaria y gestionar los recursos técnicos y humanos asignados a tal fin.

Sus responsabilidades asociadas al SMS son las siguientes:

- a) Tener conocimiento de la normativa de Seguridad Operacional que afecten a su área de competencia.
- b) Conocer y asumir los principios del SMS.
- c) Cooperar con comités de seguridad operacional en los temas relativos a sus competencias.
- d) Informar de las incidencias ocurridas en su área de competencia al Responsable de Seguridad Operacional.
- e) Poner en conocimiento del Responsable de Seguridad Operacional cualquier cambio de su área de competencia (organización, personal, procedimientos operativos,

- infraestructuras...) que pueda afectar al Sistema de Gestión de Seguridad Operacional.
- f) Cooperar en las auditorías internas del SMS.
 - g) Definir y llevar a cabo las acciones correctoras necesarias para suprimir las no conformidades detectadas en la supervisión que sea de su competencia.
 - h) Controlar el correcto funcionamiento de aquellos servicios de su competencia que estén desarrollados por terceros, estableciendo los mecanismos necesarios que aseguren la calidad y seguridad operacional de los mismos.
 - i) Incluir en los Contratos o Pliegos de los proveedores externos las correspondientes cláusulas de seguridad operacional.
 - j) Supervisar y dirigir el trabajo de las asistencias técnicas de su área de competencia, realizado en el área de movimiento y en otras zonas que puedan afectar a la seguridad operacional.
 - k) Realizar y/o colaborar con el Responsable de Seguridad Operacional en la identificación de peligros, análisis de riesgos y definición y seguimiento de las medidas de mitigación adecuadas para reducir los riesgos a un nivel aceptable o al nivel más bajo posible.
 - l) Cuando sea necesario, colaborar con el Responsable de Seguridad Operacional en la elaboración y revisión, tanto de la documentación del SMS como con la documentación externa relacionada con la Seguridad Operacional. Notificar al Responsable de Seguridad Operacional las modificaciones bajo su responsabilidad que afecten a documentos del SMS o tengan relación con Seguridad Operacional.
 - m) Colaborar en el estudio de las comunicaciones e investigaciones que tengan que ver con su actividad o sean de su responsabilidad.
 - n) Transmitir al Responsable de Seguridad Operacional las comunicaciones que reciban y estén relacionadas con la Seguridad Operacional.

Oficina de Seguridad Operacional (SSO)

Debido al tamaño y complejidad de la organización del Gestor Aeroportuario no se considera necesario establecer una oficina de seguridad operacional que sirva de apoyo al RSO.

Comité de Revisión de Seguridad Operacional (SRB) y Grupo de Acción de Seguridad Operacional (SAG)

Según el Reglamento (UE) nº 139/2014, AMC1 ADR.OR.D.005 (b)(1) y GM1 ADR.OR.D.005 (b)(1) en lo referido a la seguridad operacional se requiere que exista un Comité de Revisión de Seguridad Operacional (SRB). Este debe ser un comité de alto nivel en el que se traten cuestiones estratégicas de seguridad operacional. Estará presidido por el Gestor Responsable y formarán parte del mismo los responsables de las direcciones del aeródromo que apliquen, así como el Responsable de Seguridad Operacional. La competencia de este comité es el asesoramiento al Gestor en todo lo relacionado con la Seguridad Operacional.

Los Grupos de Acción de Seguridad Operacional (SAG) tienen la función de asistir de forma puntual o permanente al SRB. Estará compuesto por gestores, directores, personal de áreas operacionales, así como expertos o asesores en materias a tratar. Este grupo se reunirá con periodicidad mensual levantando acta sobre estas reuniones.

Debido al tamaño de la organización del Gestor Aeroportuario, tipo y complejidad de las operaciones desarrolladas en el Aeropuerto de Castellón, las responsabilidades del SRB y los SAG están incluidas en el Comité de revisión de Seguridad Operacional.

Nota: Véase el apartado 1.2 de la Parte B 2 del Manual del Aeropuerto correspondiente a los Comités de Aeródromo para la descripción detallada de los comités.

1.4 CONTROL DE LA DOCUMENTACIÓN

El método establecido para la elaboración, modificación, revisión, aprobación, distribución, control y difusión de la documentación que forma parte del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SGSO) con el fin de garantizar la identificación, trazabilidad, transparencia y tratamiento sistemático de la documentación se encuentra descrito en detalle en el documento **PRO.SO.01.DOC Control de la documentación del Anexo II del Manual del Aeropuerto**.

De esta manera, se permite exponer pruebas documentales de la gestión de la Seguridad Operacional a cualquier interesado, cuando proceda.

Por otra parte, se describe el control sobre otra documentación que, no formando parte del SGSO, se relaciona con el mismo o con la Seguridad Operacional.

1.4.1 Plan de Implantación del SMS

El Aeropuerto de Castellón desde su certificación según el RD 862/2009 ha venido desarrollando un Sistema de Gestión de Seguridad Operacional, el cual se encuentra implementado.

Para la conversión del certificado de aeródromo según el Reglamento (UE) nº 139/2014, se requiere que el SGSO (SMS) del aeropuerto incluya un **Plan de Implantación** de dicho SMS para examinar el nivel de implantación.

En el procedimiento **PRO.SO.02.IMP** se desarrollan los pasos para la elaboración del **Plan de Implantación (IMP)**. Como se describe en el procedimiento citado, para un plan de implantación más real a las características y necesidades del Aeropuerto, se realizará un análisis de carencias (Gap Analysis) que muestra la evolución del SMS. De dicho análisis se deriva el **Plan de Implantación (IMP)** que muestra las acciones que ya se han realizado y la previsión de plazos para la finalización de las acciones o tareas pendientes.

1.5 PROCESO DE GESTIÓN DE RIESGOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

El proceso de gestión de riesgos de seguridad operacional, incluyendo la detección de peligros y la evaluación de riesgos se desarrolla en el procedimiento **PRO.SO.03.SGR**.

El objeto de este procedimiento es establecer la metodología para:

- Identificar los peligros potenciales existentes en el aeropuerto, determinar el riesgo que pueden causar y evaluar la tolerabilidad de ese riesgo.
- Determinar las posibles medidas de mitigación necesarias para disminuir la severidad o la probabilidad de los riesgos.
- Coordinar la realización de estudios de seguridad o análisis de riesgos en caso de riesgos sujetos a revisión para determinar la tolerabilidad con mayor precisión.
- Proponer las actuaciones necesarias para mantener los riesgos dentro de un nivel aceptable o eliminarlos por completo.

Este procedimiento se aplicará a todas las infraestructuras y procedimientos operativos del Lado Aire que estén relacionadas con la seguridad operacional del aeródromo.

1.6 SUPERVISIÓN DE LA IMPLANTACIÓN Y EFECTIVIDAD DE ACCIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL Y MEDIDAS PREVENTIVAS

Como parte de la supervisión de la implantación y efectividad de las acciones de seguridad operacional, el Gestor Aeroportuario realizará un seguimiento de la identificación de peligros, la evaluación de riesgos y su mitigación.

El seguimiento que se realizará a los peligros, riesgos y medidas mitigadoras, el responsable de la actualización y la periodicidad de este seguimiento se describen en el procedimiento **PRO.SO.03.SGR Gestión de Riesgos de Seguridad Operacional**.

1.7 VIGILANCIA DEL CUMPLIMIENTO DE SEGURIDAD OPERACIONAL

En todo sistema de gestión de seguridad operacional es fundamental la medición y el control del rendimiento de dicho sistema de forma permanente y continua, para así determinar si el SMS funciona con arreglo a las previsiones de diseño.

Indicadores de Seguridad Operacional

Es necesario definir indicadores de seguridad operacional apropiados para medir si el nivel de seguridad es el óptimo para el gestor aeroportuario, y cuando sea necesario, aplicar medidas correctivas.

La definición de los indicadores de seguridad operacional, así como las herramientas para la medición y el control del rendimiento en materia de seguridad operacional, se ha desarrollado dentro del SGSO en el **Procedimiento de Indicadores de Seguridad Operacional PRO.SO.04.IND**.

Programas de Seguridad Operacional

Según el ADR.OR.D.027 del Reglamento (UE) nº 139/2014, el operador del aeródromo establecerá, dirigirá y ejecutará programas para promover la seguridad operacional y el intercambio de información relevante para dicha seguridad.

En particular, se deberá disponer de programas que analicen, las siguientes situaciones:

- Seguridad operacional en pista (incluye prevención de incursiones y salidas de pista)
- Seguridad operacional en plataforma
- Prevención de FOD y daños por FODs

El **Programa de Seguridad Operacional** del SMS recogerá los objetivos de mejora continua relacionados con los programas, Programa de Seguridad Operacional en Pista, en Plataforma y Prevención de FOD, que den respuesta a las líneas y fundamentos establecidos en la política de seguridad operacional aprobada en el Aeropuerto y para su seguimiento a posteriori.

Los objetivos del Programa de Seguridad Operacional se podrán definir a partir de:

- El Plan de Implantación
- Aplicación de procedimientos del SMS
- Cumplimientos de las bases y especificaciones de certificación
- Cambios en la normativa o material de guía
- Resultados de las supervisiones e inspecciones
- Los programas de seguridad operacional de prevención de FODs, de pista y plataforma

El Gestor Aeroportuario definirá anualmente los objetivos en el Programa de Seguridad Operacional, incluyendo los objetivos de los programas de prevención de FODs, seguridad en pista y plataforma.

El Programa de Seguridad Operacional se ha desarrollado el **Procedimiento PRO.SO.05.PRG Programas de Seguridad Operacional**.

Auditorías internas

Existe un procedimiento de auditorías internas dentro del SMS, **PRO.SO.09.AUD**, que su objetivo es verificar que se ha implantado el SMS de acuerdo con los requisitos establecidos por la Normativa vigente y que es un Sistema eficaz y, en caso contrario, detectar las no conformidades y establecer acciones correctoras para eliminarlas.

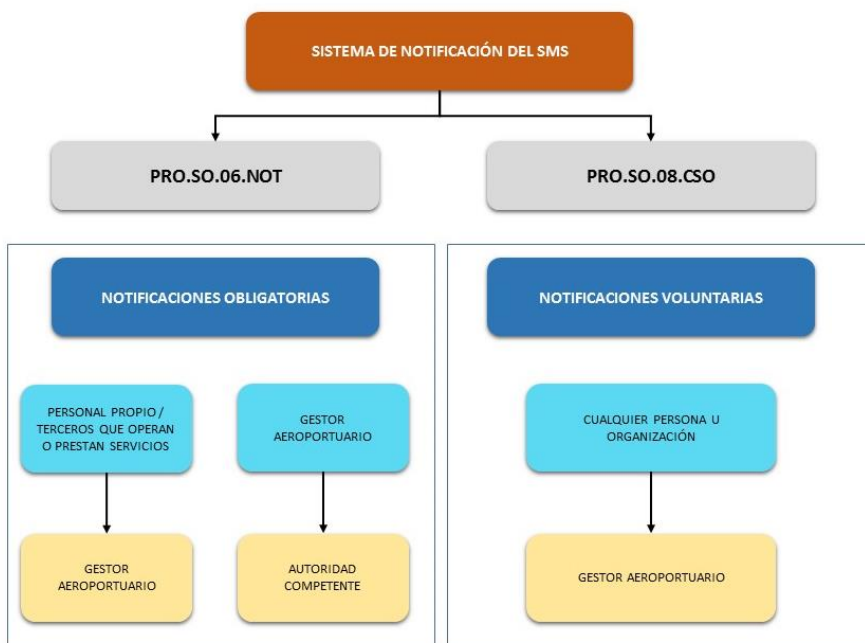
Hay que considerar que la realización de estas auditorías es una actividad básica de la gestión de la Seguridad Operacional, proporcionando un medio para detectar sistemáticamente si el Aeropuerto alcanza sus objetivos de Seguridad Operacional; es una labor proactiva de gestión de la Seguridad Operacional, proporcionando un medio para identificar posibles problemas antes de que repercutan en la seguridad de las operaciones del Aeropuerto.

1.8 NOTIFICACIÓN E INVESTIGACIÓN DE SUCESOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

La recolección de datos apropiados relacionados con sucesos de seguridad operacional representa un método de evaluación reactivo. Un sistema de notificación permite el análisis de los sucesos notificados, siendo una herramienta efectiva para detectar potenciales peligros, y establecer medidas y estrategias de mitigación adecuadas.

El SMS del Aeropuerto ha establecido un sistema de notificación para que todo el personal aeroportuario, propio o perteneciente a terceros, pueda notificar cualquier aspecto que pueda tener afección sobre la seguridad operacional. El sistema de notificación comprende las notificaciones voluntarias, las obligatorias al gestor aeroportuario y las notificaciones del gestor aeroportuario a la autoridad competente.

El sistema de notificación se ha dividido como sigue:



En el procedimiento *PRO.SO.06.NOT Notificación obligatoria al Gestor Aeroportuario* se establece sucesos deben ser obligatoriamente notificados al Gestor Aeroportuario por los involucrados en el suceso, ya bien sean, personal propio o externo, o cualquier organización que opere o preste servicio en el Aeropuerto. Las notificaciones obligatorias a la Autoridad Competente que debe realizar el Gestor Aeroportuario también se desarrollan en el citado procedimiento.

A su vez, cualquier persona u organización puede comunicar cualquier evento situación o materia que considere relevante para la seguridad operacional, aunque a priori, no entre en la categoría de suceso de notificación obligatorio. Para este tipo de notificaciones voluntarias se desarrollan en el procedimiento del SMS *PRO.SO.08.CSO Comunicaciones en materia de Seguridad Operacional*

1.9 COORDINACIÓN DEL PLAN DE RESPUESTA ANTE EMERGENCIAS

El Plan de Emergencia del Aeropuerto, en adelante Plan de Autoprotección, se desarrolla y actualiza en coordinación con los distintos colectivos intervinientes en los casos de emergencia, tanto internos como externos. De esta manera se consigue que las actuaciones reflejadas sean eficaces y adecuadas y que los distintos planes de emergencia de cada uno de los involucrados sean coherentes. La coordinación del plan de respuesta ante emergencias asegurará la transición ordenada y eficiente de las operaciones normales a las emergencias y el reinicio de las operaciones normales.

Entre los colectivos involucrados se encuentran otros actores además del personal de estructura del aeropuerto:

- Subdelegación de Gobierno en Castellón.
- Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado.
- Dirección General de Prevención, Extinción de Incendios y Emergencias.
- Centro de Coordinación de Emergencias de la Generalitat (112)
- Autoridades Municipales: Ayuntamientos de Vilanova d'Alcolea, Benlloch y Castellón de la Plana
- Otros organismos: AESA.
- Proveedores de servicios certificados: Proveedor de Servicios de Navegación Aérea (SAERCO), Agencia Estatal de Meteorología (AEMET).
- Compañías Aéreas.
- Prestadores de servicios: agente handling, servicio de vigilancia privada, servicio de mantenimiento, servicio de suministro de combustible...

Para mantener la operatividad y efectividad del Plan de Autoprotección una vez implantado, es necesario establecer un programa revisión y actualización del mismo. Tal y como indica el RD 393/2007, por el que se aprueba la Norma Básica de Autoprotección, se revisará la documentación que forma parte del Plan de Autoprotección con una periodicidad no superior a tres (3) años.

Para revisar los distintos aspectos relacionados con el Plan de Emergencias, identificando, cuando corresponda, las necesidades de actualización del mismo, el Aeropuerto cuenta con el Comité de Crisis y el Comité de Emergencia. El Comité de Emergencia se reunirá anualmente con el objetivo de coordinar y actualizar el contenido del Plan de Autoprotección, siendo el Director de Operaciones y Mantenimiento el responsable de la revisión, actualización, distribución y archivo de toda la documentación que forma parte de dicho Plan.

En la parte B 2 del Manual de Aeropuerto, se incluyen las características del Comité de Crisis (Ap. 1.2.5) y el Comité de Emergencia (Ap.1.2.6).

Navegación Aérea tiene sus propios procedimientos coherentes y coordinados con el Plan de Autoprotección del Aeropuerto.

Ante una emergencia en la Torre de Control, la coordinación del Aeropuerto con Navegación Aérea está regulada según el apartado 1.3 de la Parte B 2 del Manual del Aeropuerto, Coordinación entre el gestor certificado y los servicios de Navegación Aérea.

El Aeropuerto dispone de un Plan de Emergencia que cuenta con los mecanismos adecuados para la coordinación con los planes de respuesta ante emergencias de todas las empresas y organizaciones involucradas, de acuerdo al capítulo 11 del Documento 9859 de OACI.

En concreto se coordinan los siguientes planes de respuesta ante emergencias:

- Plan de Autoprotección del Aeropuerto.

- Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil, para emergencias de interés nacional (apoderamiento ilícito, amenaza de explosivo).
- Plan Territorial de Emergencia de la Comunidad Valenciana.
- Planes de Protección Civil de ámbito autonómico y municipal.
- Planes de Autoprotección/procedimientos de las empresas que desarrollan su actividad en el Aeropuerto, tales como compañías aéreas, agentes de handling, etc.

Las empresas que desarrollen su actividad en el aeropuerto podrán elaborar un Plan de Emergencia propio y coherente con el del aeropuerto o suscribirse al del Aeropuerto de Castellón.

La cláusula de contratación recogerá dicho requisito.

A estas empresas se les impartirá la formación necesaria sobre el Aeropuerto.

La eficacia de los mecanismos de coordinación se verifica periódicamente mediante la realización de simulacros de emergencia.

Se desarrolla más información en el propio Plan de Emergencia del Aeropuerto de Castellón.

1.10 GESTIÓN DEL CAMBIO

La implantación de un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional supone asegurar que se han alcanzado unas condiciones de seguridad operacional adecuadas; para garantizar la continuidad de las condiciones de seguridad, los aeropuertos deben tener en sus manuales de operación procedimentado la manera de tratar cambios que afectan a su infraestructura o condiciones de operación, de tal manera que dichos cambios se implanten en correspondencia con los estándares de seguridad exigibles y sin introducir riesgos no deseables en la operación.

En consecuencia, el Aeropuerto de Castellón ha establecido un procedimiento para:

- Establecer la casuística y modo de proceder para la identificación y notificación de los cambios a AESA.
- Realizar el análisis de impacto y gestión de riesgos necesaria ante cualquier cambio detectado.
- Analizar si los cambios pudieran implicar una modificación del certificado.
- Definir los registros vinculados al proceso de cambio y las evidencias que les pueden dar soporte.

Dicho procedimiento viene detallado en el documento **PRO.SO.07.CAM Gestión del Cambio**.

1.11 FOMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

Para desarrollar la promoción de la seguridad operacional, a través de una cultura positiva, creando actitudes y conductas adecuadas, el Gestor Aeroportuario ha establecido en el procedimiento **PRO.SO.08.CSO Comunicaciones en materia de Seguridad Operacional** los mecanismos de comunicación que alcancen todos los niveles de la organización así como las entidades, empresas y proveedores de servicios con relación a la seguridad operacional.

A su vez se establecen medios de recepción de información que permita a todos los implicados colaborar permitiendo la mejora en el proceso de detección de peligros.

1.12 RESULTADOS DEL SMS

De la aplicación de los procesos asociados al SGSO (SMS) del Aeropuerto se derivan diversos documentos que deben quedar correctamente archivados y accesibles para su consulta/o análisis con la finalidad de comprobar el funcionamiento del SMS y desarrollar objetivos para la mejora continua de seguridad operacional.

Los resultados de la aplicación del SMS por parte del gestor aeroportuario en el Aeropuerto de Castellón aparecen especificados en cada procedimiento del SMS.

2. DESCRIPCIÓN DEL CONTROL DE CUMPLIMIENTO Y LOS PROCEDIMIENTOS ASOCIADOS

Para comprobar la eficacia de la gestión de seguridad operacional es necesario disponer de información sobre dicha gestión. Mediante la supervisión puede evaluarse la eficacia del SMS y así poder efectuar los cambios necesarios para la mejora continua del sistema.

El Gestor Aeroportuario establece un programa interno de auditorías de seguridad operacional para la verificación de la solidez de la estructura del SMS, y el cumplimiento de los requisitos pertinentes.

A su vez, el Gestor Aeroportuario instaurará los mecanismos de control necesarios para verificar que los proveedores externos y otras organizaciones que desarrollan la actividad en el Aeropuerto cumplen con los requisitos.

2.1 AUDITORÍAS QUE EL OPERADOR DEL AERÓDROMO REALIZA PARA GARANTIZAR EL FUNCIONAMIENTO DE SU PROPIO SMS Y EL CUMPLIMIENTO DE LOS REQUISITOS APLICABLES

Se ha establecido el procedimiento **PRO.SO.09.AUD Auditorías internas del SMS** dentro del SMS para verificar la solidez del sistema desde el punto de vista de personal, cumplimiento de procedimientos, niveles de competencia, etc.

En el plan de auditorías desarrollado en dicho procedimiento se describen como se realizarán, ámbitos de aplicación y periodicidad con la que se va a realizar cada una de ellas

2.2 CONTROL DE PROVEEDORES EXTERNOS

Como parte del control de cumplimiento del SMS, el Gestor Aeroportuario asegurará que todo proveedor externo cuyas actividades se llevan a cabo en el Lado Aire y puedan afectar a la seguridad operacional, dispone de medios y procedimientos que garanticen un nivel de seguridad operacional aceptable.

Para este control de los proveedores del Gestor se ha desarrollado el procedimiento **PRO.SO.10.CPE Control de proveedores y otras organizaciones** dentro del SGSO del Aeropuerto.

2.3 COORDINACIÓN CON OTRAS ORGANIZACIONES

Otras organizaciones que operan en el aeródromo son, entre otras, los operadores de aeronaves, organizaciones de mantenimiento de aeronaves, escuelas de vuelo (FTO), autoridades públicas que operen en el área de movimiento, así como otras organizaciones que lleven a cabo actividades de forma independiente en el aeródromo, y por ello, con afección a la seguridad operacional.

Para la coordinación de todas estas organizaciones y sus procedimientos en materia de seguridad operacional, el Gestor Aeroportuario les hará partícipes en los diferentes comités

de seguridad operacional del aeródromo. A su vez, todas ellas estarán incluidas en el sistema de notificación y comunicaciones en materia de seguridad operacional como se describe en los apartados 1.8 y 1.11 del presente documento.

En el procedimiento **PRO.SO.10.CPE Control de proveedores y otras organizaciones** describe en el apartado 3 como se desarrolla la coordinación y supervisión de estas organizaciones.

3. OTROS PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

El Reglamento (UE) nº 139/2014 estipula que el Gestor Aeroportuario debe definir los procedimientos necesarios para cumplir las directivas de seguridad operacional, para reaccionar a los problemas de seguridad operacional y para tratar las recomendaciones de seguridad operacional emitidas por las autoridades.

3.1 PROCEDIMIENTO PARA CUMPLIR CON LAS DIRECTIVAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

El procedimiento para cumplir con las directivas de seguridad operacional se describe en el apartado 2 del procedimiento **PRO.SO.11.OTR Cumplimiento y reacción ante directivas, problemas y recomendaciones**.

3.2 PROCEDIMIENTO PARA REACCIONAR A LOS PROBLEMAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

El procedimiento para reaccionar a los problemas de seguridad operacional se describe en el apartado 3 del procedimiento **PRO.SO.11.OTR Cumplimiento y reacción ante directivas, problemas y recomendaciones**.

3.3 PROCEDIMIENTO PARA TRATAR LAS RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL EMITIDAS POR LAS AUTORIDADES DE INVESTIGACIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL

El procedimiento para tratar las recomendaciones de seguridad operacional emitidas por las autoridades de investigación se describe en el apartado 4 del procedimiento **PRO.SO.11.OTR Cumplimiento y reacción ante directivas, problemas y recomendaciones**.

4. FORMACIÓN EN MATERIA SMS Y PROGRAMA COMPROBACIÓN DE LA COMPETENCIA

El SMS del Aeropuerto de Castellón incluye un programa de formación en seguridad operacional que garantiza que el personal involucrado en las operaciones, el salvamento y extinción de incendios, el mantenimiento y la gestión del aeródromo tiene la formación y competencia necesarias para desempeñar las obligaciones del SMS.

La planificación, contenido, el personal que debe recibir la formación y los itinerarios formativos, así como la comprobación de la competencia se desarrollan en detalle en el procedimiento **PRO.SO.12.FOR Formación en materia SMS y comprobación de la competencia.**