



MANUAL DE AEROPUERTO

ANEXO VII – NORMATIVA DE SEGURIDAD EN PLATAFORMA

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

LISTA DE DISTRIBUCIÓN DE LA NORMATIVA DE SEGURIDAD EN PLATAFORMA (NSP)

COPIA	NOMBRE	PUESTO	ORGANIZACIÓN
1	David Nieto Sepúlveda	Director de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea.	Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA)
2	Ivana Guinot Panadero	Directora del Aeropuerto. Responsable de Seguridad Operacional, Calidad y Medio Ambiente.	Aeropuerto de Castellón, S.L.U.
3	Inés Altur Brines	Directora de Operaciones y Mantenimiento	Aeropuerto de Castellón, S.L.U.
4	Sarah Mathie	Responsable Administración	Aeropuerto de Castellón, S.L.U.
5	Elena Muñoz Salas	Jefa de la Oficina Local de Seguridad.	Aeropuerto de Castellón, S.L.U.
6	Alberto Rodríguez	Proveedor de Servicios de Navegación Aérea	Saerco
7	Carlos López	Proveedor del Servicio de Control de Aeródromo	Saerco
8	Jesús Presa	Servicio de suministro de combustibles	BP
9	Oriol Masana	Responsable SSEI	Previnsa
10	Antonio Benítez	Responsable de la Guardia Civil	Guardia Civil
11	Arancha Barrena	Responsable del Cuerpo Nacional de Policía	Cuerpo Nacional de Policía
12	Pablo Falomir	Responsable del servicio de mantenimiento campo de vuelos y control de fauna	Manterrain
13	Juanjo Soler	Responsable del Servicio de Seguridad	Clece
14	Elena Obregón	Empresa mantenedora aeronaves	Brok- Air
15	Abdon Beitia	Empresa mantenedora aeronaves	Ecube
16	Lucio Conejos	Servicio extinción incendios	Martinez Ridao
17	Amparo Peña	Escuela de pilotos	Panamedia
18	Nagore Sánchez	Responsable del servicio de mantenimiento eléctrico	Indertec

ÍNDICE DE CONTENIDOS

PARTE I. NORMAS OPERATIVAS	4
NO-0. DEFINICIONES, ABREVIATURAS Y PRINCIPALES SEÑALES Y LETREROS	5
NO-1. GENERALIDADES	21
NO-2. NORMAS BÁSICAS DE SEGURIDAD.....	24
NO-3. NORMAS DE PRIORIDADES.....	36
NO-4. NORMAS PARA EL ESTACIONAMIENTO Y PARADA DE VEHÍCULOS.....	39
NO-5. NORMAS PARA PEATONES.....	42
NO-6. NORMAS ESPECÍFICAS DE VEHÍCULOS DE SERVICIO.....	45
NO-7. NORMAS DE OPERACIÓN EN CONDICIONES ATMOSFÉRICAS ADVERSAS.....	48
NO-8. NORMAS DE OPERACIÓN EN EL ÁREA DE MANIOBRAS	50
NO-9. NORMAS EN CASO DE ACCIDENTES.....	53
PARTE II. ACCESO DE VEHÍCULOS.....	55
AV-1. AUTORIZACIÓN DE ACCESO	56
AV-2. CONDICIONES DE ACCESO	58
PARTE III. AUTORIZACIÓN DE CONDUCCIÓN	61
AC-1. REQUISITOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL PARA ACCESO DE PERSONAS Y CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS EN LA ZASO.....	62
AC-2. CONDICIONES DE USO DEL PERMISO DE CONDUCCIÓN AEROPORTUARIO.....	66
PARTE IV. SUPERVISIÓN.....	68
SU-1. COMPETENCIAS DE LA SUPERVISIÓN	69
SU-2. INCUMPLIMIENTOS Y PENALIZACIONES	70
SU-3. PENALIZACIONES que afectan al PCp o a la ACREDITACIÓN PERSONAL.	72
SU-4. ACCIONES ANTE INCUMPLIMIENTOS DE LAS CONDICIONES DE ACCESO DE VEHÍCULOS.	

PARTE I. NORMAS OPERATIVAS

NO-0. DEFINICIONES, ABREVIATURAS Y PRINCIPALES SEÑALES Y LETREROS


NO-0.1. DEFINICIONES

Acreditación Personal Acreditación Aeroportuaria (AA)	Autorización emitida por la Oficina Local de Seguridad a una persona para acceder a la plataforma, área de maniobras, patio de carrillos, así como cualquier otra que se determine.
Aeródromo	Todo aeródromo en el que existan, de modo permanente, instalaciones y servicios con carácter público, para asistir de modo regular al tráfico aéreo, permitir el aparcamiento y reparaciones del material aéreo y recibir o despachar pasajeros o carga.
Alcance visual en la pista (RVR)	Distancia hasta la cual el piloto de una aeronave que se encuentra sobre el eje de una pista puede ver las señales de superficie de la pista o las luces que la delimitan o que señalan su eje.
Apartadero de espera	Área definida en la que puede detenerse una aeronave, para esperar o dejar paso a otras, con objeto de facilitar el movimiento eficiente de la circulación de las aeronaves en tierra.
Área de aterrizaje	Parte del área de movimiento destinada al aterrizaje o despegue de aeronaves.
Área de espera de equipos (ESA)	Área exterior al área restringida de equipos (ERA) utilizada para que los vehículos y equipos handling que van a atender un avión esperen hasta que éste se haya detenido y comience el proceso handling.
Área de estacionamiento de equipos (EPA)	Área cerrada utilizada para el estacionamiento de equipos handling.
Área de maniobras	Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas.
Área de movimiento	Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y la(s) plataforma(s).
Área de prohibición de aparcamiento (NPA)	Área específica totalmente prohibida para el estacionamiento de equipos (ej: área para el movimiento

	de la cabeza del finger, espacio para emplazamiento del tractor, etc.) e incluso para la parada.
Área de restricción de equipos (ERA)	Área cerrada en la que se estaciona una aeronave para ser atendida por los equipos handling, en la que no puede haber ningún equipo ni persona durante las maniobras de la aeronave (excepto el necesario para la maniobra).
Área de rodaje	Toda zona dedicada al rodaje de aeronaves, es decir calle de rodaje en plataforma, calle de acceso a puesto de estacionamiento, apartadero de espera, calle de salida rápida, etc.
Área de señales	Área de un aeródromo utilizada para exhibir señales terrestres.
Autorización de acceso de vehículos	Autorización emitida por la Oficina Local de Seguridad a un vehículo para que pueda entrar en la Zona Aeronáutica de Seguridad Operacional (ZASO). El conductor del vehículo debe disponer del Permiso de Conducción en Plataforma.
AVSAF (Formación básica en seguridad operacional)	Modelo de formación de carácter general sobre seguridad operacional en aeródromos estandarizado por AESA.
AVSAF_P:	Curso incluido en el programa AVSAF, que acredita los conocimientos mínimos en seguridad operacional necesarios para el acceso sin acompañamiento a la ZASO de los aeropuertos para el desempeño de tareas que no impliquen el manejo y conducción de vehículos y/o equipos.
AVSAF_C:	Curso incluido en el programa AVSAF, que acredita los conocimientos mínimos en seguridad operacional necesarios para el acceso sin acompañamiento a la ZASO de los aeropuertos (excluyendo el área de maniobras) para el desempeño de tareas incluyendo aquellas que impliquen el manejo y conducción de vehículos y/o equipos en esta área del aeropuerto.
AVSEC:	Modelo de formación de carácter general básica en seguridad aeroportuaria.
Calle de rodaje:	Vía definida en un aeródromo terrestre, establecida para el rodaje de aeronaves y destinada a proporcionar enlace entre una y otra parte del aeródromo, incluyendo:

a) Calle de acceso al puesto de estacionamiento de aeronave.	La parte de una plataforma designada como calle de rodaje y destinada a proporcionar acceso solamente a puestos de estacionamiento de aeronaves.
b) Calle de rodaje en la plataforma.	La parte de un sistema de calles de rodaje situada en una plataforma y destinada a proporcionar una vía para el rodaje a través de la plataforma.
c) Calle de salida rápida	Calle de rodaje que se une a una pista en un ángulo agudo y está proyectada de modo que permita a las aeronaves que aterrizan virar a velocidades mayores que las que se logran en otras calles de rodaje de salida y logrando así que la pista esté ocupada el mínimo tiempo posible.
Carné Clase B:	Categoría del Permiso de Conducción que permite conducir vehículos automóviles cuyo peso máximo autorizado no exceda de 3.500 kg. y cuyo número de asientos, incluido el del conductor, no exceda de nueve.
Centro de Coordinación Aeroportuaria (CECOA):	Dependencia del Aeropuerto para realizar labores de coordinación operativa.
Certificado ADR:	Certificado que acredita (a vehículos o personas) para el transporte de ciertas mercancías peligrosas (Acuerdo Europeo relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera)
Conductor/a:	Cualquier persona que maneja un vehículo o equipo autopropulsado, aunque sea teledirigido, independientemente de su categoría laboral.
Curso del Área de Maniobras (CAM):	Curso que contiene la formación necesaria para el uso de frecuencias aeronáuticas en la ZASO y el acceso y permanencia en el área de maniobras. Este curso integra los contenidos del COM, por lo que su superación implica haber superado también los contenidos de este curso.
Curso de Comunicaciones (COM):	Curso que contiene la formación necesaria para el uso de frecuencias aeronáuticas en la ZASO. En el Aeropuerto de Castellón se imparte conjuntamente con el Permiso de Conducción en Plataforma para el Área de Maniobras (PCP-AM).
Dependencia AFIS:	Dependencia de los servicios de tránsito aéreo que suministra servicio de información de vuelo de aeródromo

	y servicio de alerta en un aeródromo AFIS y en la zona de información de vuelo asociada.
Elevación del aeródromo:	La elevación del punto más alto del área de aterrizaje.
Franjas de calle de rodaje:	Zona que incluye una calle de rodaje destinada a proteger a una aeronave que esté operando en ella y a reducir el riesgo de daño en casos en que accidentalmente se salga de ésta.
Intersección de calles de rodaje:	Tramo de cruce de dos o más calles de rodaje.
Línea de área de espera de equipos: (ESL)	Línea que delimita un área de espera de equipos (ESA).
Línea de área de estacionamiento de equipos: (EPL)	Línea que delimita un área de estacionamiento de equipos (EPA).
Líneas de área de prohibición de aparcamiento: (NPL)	Líneas que delimitan y rellenan (mediante un rayado diagonal) un área de prohibición de aparcamiento.
Línea de área de restricción de equipos: (ERL)	Línea que delimita un área de restricción de equipos (ERA).
Línea de eje de calle de Rodaje: (TCL)	Línea que permite al piloto de una aeronave el rodaje seguro por el área de movimiento.
Línea de seguridad en plataforma: (ABL)	Línea que bordea el área destinada al movimiento de las aeronaves (entiéndase calles de rodaje en plataforma y acceso puesto de estacionamiento) y que la separa de aquellas áreas destinadas a otros propósitos y que pueden contener obstáculos para las aeronaves (puestos de estacionamiento, área de estacionamiento o almacenamiento de equipos...).
Líneas de borde de Plataforma:	Doble línea que delimita la superficie de la plataforma apta para soportar el peso de las aeronaves.

NOTAM:	Aviso que contiene información relativa al establecimiento, condición o modificación de cualesquiera instalaciones, servicios, procedimientos o peligros aeronáuticos que son indispensables conozca oportunamente el personal que realiza operaciones de vuelo.
Objetos extraños: (FOD) Foreign Object Debris	<p>Objetos que pueden golpear y dañar las aeronaves o ser absorbidas por los motores y / o que pueden ser proyectados por el chorro de los motores.</p> <p>FOD → Foreign Object Debris. Desperdicios, basura, piezas rotas, tornillos, etc...</p> 
Obstáculo:	Todo objeto fijo (ya sea temporal o permanente) o móvil, o parte del mismo, que: a) esté situado en un área destinada al movimiento de las aeronaves en la superficie; o b) sobresalga de una superficie destinada a proteger a las aeronaves en vuelo; o c) esté fuera de las superficies definidas y sea considerado como un peligro para la navegación aérea.
Operaciones especiales:	Son aquellas efectuadas por aeronaves de Estado en misiones tácticas (militares, policía y aduana), los de búsqueda y salvamento en misiones propias de su servicio, los de transporte sanitario de urgencia y evacuaciones y los servicios contraincendios.
Peatón:	Cualquier persona que circula a pie en la zona restringida del recinto aeroportuario, independientemente de su categoría laboral y de si es poseedor del Permiso de Conducción en Plataforma.
Permiso de Conducción en Plataforma: (PCP)	Autorización expedida por la Oficina Local de Seguridad imprescindible para poder conducir vehículos en el Área Restringida del recinto aeroportuario.
Permiso de Conducción en Plataforma y Área de Maniobras (PCP-AM)	Permiso de Conducción en Plataforma que habilita el acceso y permanencia en al área de maniobras, además del uso de frecuencias aeronáuticas en la ZASO.

Permiso de conducción	Permiso concedido por la Dirección General de Tráfico que autoriza para la conducción de vehículos a motor de acuerdo a categorías.
Pista	Área rectangular definida en un aeródromo terrestre preparada para el aterrizaje y el despegue de las aeronaves.
Plan de Vigilancia de Seguridad Operacional:	Documento que establece los medios aceptables de cumplimiento de los requisitos que deben garantizarse cuando se realiza un trabajo en el lado aire o que afecten a la Seguridad Operacional.
Plataforma:	Área definida, en un aeródromo terrestre, destinada a dar cabida a las aeronaves para los fines de embarque ó desembarque de pasajeros, correo o carga, reabastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento, incluyendo calles de rodaje en plataforma, calles de acceso al puesto de estacionamiento y vías de servicio.
Procedimientos de Visibilidad Reducida: (LVP)	Procedimientos específicos que permiten las operaciones en condiciones de visibilidad reducida.
Puesto de estacionamiento de aeronave:	Área designada en una plataforma, destinada al estacionamiento de una aeronave, también denominado ERA.
Punto de espera de la pista:	Punto destinado a controlar el tránsito o proteger una pista en el que aeronaves en rodaje y los vehículos se detendrán y se mantendrán a la espera, hasta recibir nueva autorización de la Torre de Control de Aeródromo o, información de vuelo, en caso de aeronaves, o permiso, en caso de vehículos, de la dependencia AFIS.
Retirada definitiva del Permiso de Conducción en Plataforma:	Cancelación definitiva del PCP sin posibilidad de recuperarlo.
Retirada provisional del Permiso de Conducción en Plataforma:	Cancelación temporal del PCP durante un mes, con obligatoriedad de la superación de una prueba de

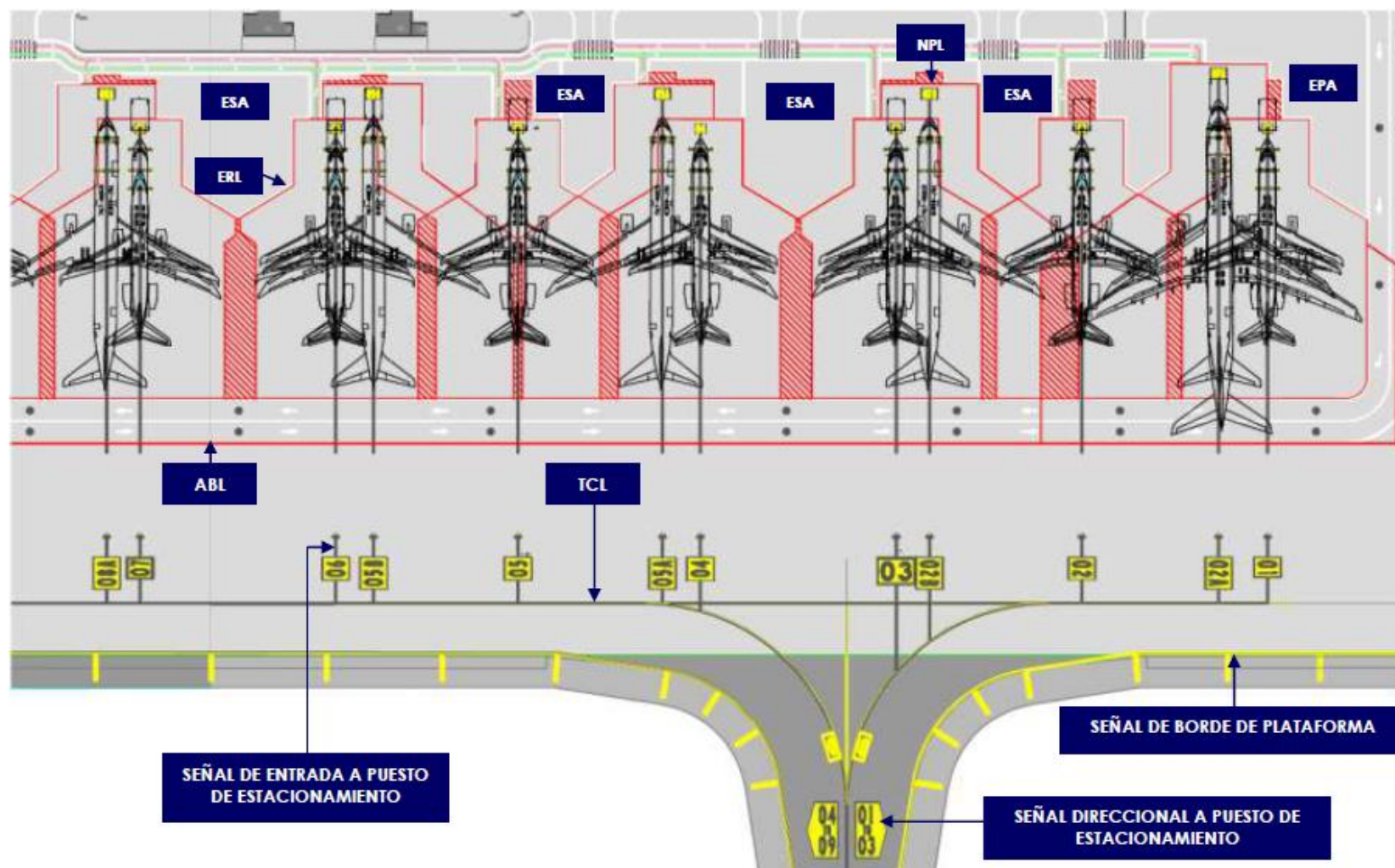
	conocimiento de la Normativa de Seguridad en Plataforma para volver a conseguirlo.
Sendas peatonales	Sendas marcadas para el movimiento seguro de peatones.
Señal:	Símbolo o grupo de símbolos expuestos en la superficie del área de movimiento a fin de transmitir información aeronáutica.
Señal de borde de plataforma:	Doble línea que delimita la superficie de la plataforma apta para soportar el peso de las aeronaves.
Señal de eje de calle de rodaje (TCL):	Línea que permite al piloto de una aeronave el rodaje seguro por el área de movimiento.
Servicio de Control de Aeródromo (ATC) (Torre de Control - TWR)	Tiene como función transmitir información y expedir autorizaciones a las aeronaves bajo su control y a los vehículos que acceden al Área de maniobras para conseguir un movimiento de tránsito aéreo seguro, ordenado y rápido en el aeródromo y sus inmediaciones.
Servicio de dirección en la plataforma:	Servicio proporcionado para regular las actividades y el movimiento de aeronaves y vehículos en la plataforma.
Suspensión del Permiso de Conducción Aeroportuario:	Cancelación del PCA hasta el momento que se supere el curso AVSAF_C y, cuando proceda, el curso CAM/COM.
Suspensión del Permiso de Conducción en Plataforma:	Cancelación del PCP hasta el momento que se supere la prueba de conocimiento de la Normativa de Seguridad en Plataforma.
Unidad repostadora de combustible:	Vehículo cisterna autorizado, de diferentes capacidades, dotado de los equipos necesarios para el suministro de combustible a aeronaves.
Tarjeta de Acceso de Vehículo	Autorización emitida por la dirección del aeropuerto a un vehículo o equipo para que pueda entrar en la zona restringida del recinto aeroportuario. El conductor del vehículo debe disponer del Permiso de Conducción en Plataforma.
TOEC (Supervisor)	Técnico de Operaciones en Campo. Entre sus funciones se encuentra la de vigilancia del cumplimiento de la Normativa de Seguridad en Plataforma y la realización de controles de personas y de vehículos.

Vehículo:	Maquina autopropulsada excluidas las aeronaves.
Vehículo - Guía:	Vehículo con luces amarillas anticolisión utilizada para guiar aviones u otros vehículos.
Vías de servicio	Vial marcado en la Zona Aeronáutica de Seguridad Operacional (ZASO) y destinado a permitir el movimiento seguro de vehículos y equipos.
Zona Aeronáutica de Seguridad Operacional: (ZASO)	Toda área del aeropuerto separada de la dedicada al tráfico público mediante vallas y puertas. Abarca el área de maniobras, plataformas, patios de clasificación de equipajes, vías de servicio, caminos perimetrales, así como cualquier otra que se determine. También se denomina Zona Restringida de Seguridad (ZRS) o Zona Restringida del Recinto Aeroportuario.

NO-0.2. ABREVIATURAS


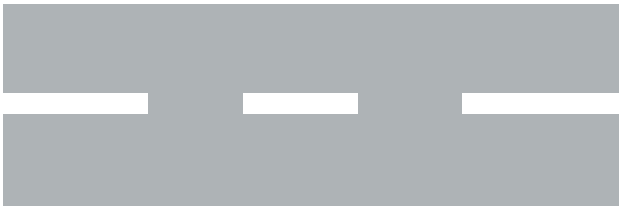

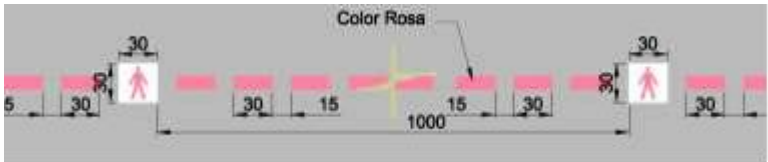
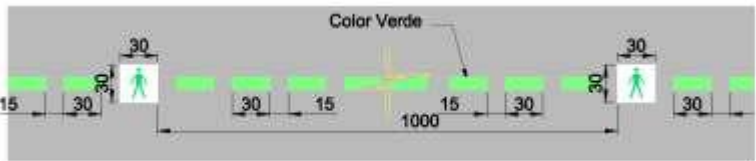


AA / AP	Acreditación Aeroportuaria. / Acreditación Personal
ABL	Línea de seguridad en plataforma
ADR	Acuerdo europeo relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera.
AFIS	Servicio de información de vuelo de aeródromo.
AIP	Publicación de información aeronáutica
AVSAF	Modelo de formación en Seguridad Operacional.
AVSAF_P	AVSAF Peatones.
AVSAF_C	AVSAF Conductores/as.
AVSEC	Modelo de formación en seguridad aeroportuaria.
EPA	Área de estacionamiento de equipos
EPL	Línea de área de estacionamiento de equipos
ERA	Área de restricción de equipos
ERL	Línea de área de restricción de equipos
ESA	Área de espera de equipos
ESL	Línea de área de espera de equipos
FOD	Foreign Object Debris. Objetos extraños.
ITV	Inspección técnica de vehículos
LVP	Procedimiento de Visibilidad Reducida (Low Visibility Procedure)
NPA	Área de prohibición de aparcamiento

NPL	Líneas de área de prohibición de aparcamiento
PCA	Permiso de Conducción Aeroportuario.
PCP	Permiso de conducción en plataforma
PCP-AM	Permiso de Conducción en Plataforma y Área de Maniobras, con habilitación para el uso de frecuencias aeronáuticas.
RVR	Alcance visual en la pista. En el Aeropuerto de Castellón se paralizan las operaciones y se desaloja plataforma si el RVR es inferior a 550 metros.
SSEI	Servicio de Salvamento y Extinción de incendios
SGSO	Sistema de Gestión de Seguridad Operacional
TCL	Línea de eje de calle de rodaje
TWR	Torre de control
ZASO	Zona Aeronáutica de Seguridad Operacional

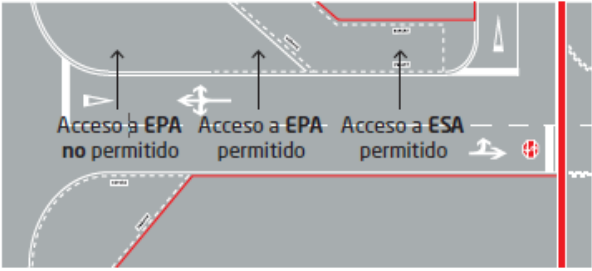











NO-0.3. PRINCIPALES SEÑALES Y LETREROS EN EL AEROPUERTO DE CASTELLÓN

SEÑAL DE CALLE DE RODAJE CERRADA	
SEÑAL DE EJE DE CALLE DE RODAJE	
SEÑAL DE BORDE DE PLATAFORMA / CALLE DE RODAJE	
LÍNEA DE SEGURIDAD EN PLATAFORMA (ABL)	
LÍNEA DE ÁREA DE RESTRICCIÓN DE EQUIPOS (ERL)	
LÍNEA DE ÁREA DE RESTRICCIÓN DE EQUIPOS (ERL) <i>Discontinua en caso depuestos superpuestos</i>	
LÍNEAS DE ÁREA DE PROHIBICIÓN DE APARCAMIENTO (NPL)	

<p>LÍNEAS DE ÁREA DE PROHIBICIÓN DE APARCAMIENTO (NPL)</p> <p><i>Discontinua en caso de puestos superpuestos</i></p>	
<p>ÁREA DE ESPERA DE EQUIPOS (ESL)</p>	
<p>ÁREA DE ESTACIONAMIENTO DE EQUIPOS (EPL)</p>	
<p>SENDA PEATONAL LLEGADAS</p>	
<p>SENDA PEATONAL SALIDAS</p>	
<p>SEÑAL DE PUNTO DE REUNIÓN</p>	
<p>SEÑAL DE POSICIÓN DE REPOSO DE LA CABEZA DE LA PASARELA</p>	

SEÑALES DE INSTALACIÓN	
SEÑAL Y LETRERO “NO ENTRY”	
SEÑAL DE GUÍA PARA TRACTOR	
SEÑAL DE MARGEN Y EJE DE VÍA DE SERVICIO	
SEÑAL DE MARGEN Y EJE DE VÍA DE SERVICIO cuando transcurre bordeando una zona para estacionamiento de aeronaves, o en paralelo a una calle de rodaje	
SEÑAL DE MARGEN DE VÍA DE SERVICIO AL CRUZAR CALLES DE RODAJE EN PLATAFORMA	

<p>INDICACIONES / EJEMPLOS DE ZONAS DE ACCESO PERMITIDO DEL VIAL DE SERVICIO A EPA Y DE ACCESO NO PERMITIDO A ESA.</p>	
<p>SEÑAL DE CEDA EL PASO</p>	
<p>SEÑAL Y LETRERO DE STOP PASO DE AVIONES</p> <p><i>Obligatoriedad de detenerse, debido al posible cruce con aeronaves o vehículos dotados de luces de prioridad.</i></p>	
<p>SEÑAL DE PREAVISO: INDICA LA DIRECCIÓN EN LA QUE SE PRODUCIRÁ EL CRUCE DE AVIONES.</p>	
<p>SEÑAL DE STOP PASO DE AVIONES, SEÑAL DE PREAVISO Y BANDA DE PARADA</p>	

<p>LETRERO DE PUNTO DE ESPERA EN VÍA DE VEHÍCULOS CON REQUISITO DE LLAMADA A LA TORRE DE CONTROL.</p> <p><i>No se puede sobrepasar esta señal sin previa autorización ATC. Necesario PCP específico para Área de Maniobras.</i></p>	
<p>SEÑAL DE PROHIBIDO FUMAR</p>	
<p>SEÑAL DE VELOCIDAD MÁXIMA</p>	
<p>SEÑAL Y LETRERO DE PELIGRO POR CHORRO DE MOTORES</p>	
<p>LETREROS DE LIMITACIÓN DE ALTURA.</p>	

NO-1. GENERALIDADES

NO-1.1.

La presente normativa es de aplicación a la totalidad de la Zona Aeronáutica de Seguridad Operacional (ZASO) del Aeropuerto de Castellón y se complementa con Instrucciones Operativas y Procedimientos Locales que la dirección del aeropuerto notifica a las empresas, entidades u organismos que operan en la ZASO.

NO-1.2.

Sólo podrán acceder a la ZASO las personas, vehículos y equipos que tengan una función específica y necesaria que realizar en relación con las aeronaves o las instalaciones y servicios del Aeropuerto en dicha área. El acceso requerirá disponer de la Acreditación Aeroportuaria correspondiente y de la Autorización de Acceso de Vehículo y deberá realizarse, exclusivamente, por los lugares habilitados al efecto.

NO-1.3.

Es obligatorio el uso del vestuario y medios de protección (EPIs y otros) que marque la legislación vigente, correspondiendo la responsabilidad a los operadores, empresas o entidades que operen dentro de la ZASO del Aeropuerto de Castellón.

NO-1.4.

Independientemente de la responsabilidad subsidiaria de la empresa o entidad operadora del vehículo o equipo, a los efectos de la aplicación de esta Normativa **la persona que conduce es la responsable** de las consecuencias que se deriven del uso incorrecto de los mismos.

NO-1.5.

Cada persona participante en las operaciones que se desarrollan en la ZASO del Aeropuerto de Castellón deberá comportarse de tal manera que no se ponga él mismo en peligro ni ponga a otros y que no obstaculice el tráfico de aeronaves o de los vehículos de otros agentes.

En particular, se deberá **conducir con la diligencia y precaución** necesaria para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto al mismo conductor como a los demás ocupantes del vehículo, al resto de los usuarios, aeronaves, equipos e instalaciones.

Se deberán aplicar en todo momento las normas básicas de circulación general, tales como la obligación de mirar antes de maniobrar o señalizar toda maniobra.

Queda terminantemente prohibido conducir de modo negligente o temerario.

NO-1.6.



El uso de vehículos ha de limitarse estrictamente a lo necesario, usándose única y exclusivamente para el fin el que han sido diseñados.

NO-1.7.

Se prohíbe el uso en el interior de la ZASO de motocicletas, bicicletas, patinetes y otros dispositivos salvo autorización expresa y en las condiciones que dicte la Oficina Local de Seguridad.



NO-1.8.

Las empresas, entidades u organismos y el resto de operadores del aeropuerto son responsables de formar a todo su personal y a cualquiera a su servicio en todo lo relativo a esta normativa.

NO-1.9.

En razón de las características propias del Aeropuerto de Castellón, la dirección del mismo podrá establecer procedimientos diferentes de los considerados en esta Normativa, previa realización de un estudio de seguridad y análisis de riesgos, estableciendo, según corresponda, las condiciones y limitaciones necesarias en cada caso.

NO-1.10.

Cuando así lo determine la Dirección del Aeropuerto, el movimiento de personas o vehículos en la plataforma estarán sujetos a la obtención de permiso previo de la dependencia ATC/AFIS.

NO-1.11.

Salvo en relación con las labores de asistencia a animales transportados como equipaje o mercancía o con los procedimientos de control de fauna del aeropuerto, realizadas de acuerdo a la normativa vigente, **se prohíbe el suministro de alimento a animales, instalación de comederos o refugios. Se prohíbe cualquier tipo de conducta que favorezca la presencia y/o formación de colonias de animales en el entorno del Aeropuerto de Castellón.**

NO-2. NORMAS BÁSICAS DE SEGURIDAD

NO-2.1.

Está terminantemente **prohibido conducir o permanecer en el interior de la Zona Aeronáutica de Seguridad Operacional (ZASO) bajo efectos de alcohol, drogas o sustancias psicoactivas, incluidos medicamentos que afecten de forma perjudicial a la seguridad, así como la introducción y consumo de dichas sustancias.** A estos efectos, se considera que se está bajo los efectos del alcohol o drogas si se supera el límite inferior establecido en el Reglamento General de Circulación o norma que lo sustituya. Cuando existan distintas tasas o niveles, se aplicarán los más restrictivos.



NO-2.2.

Está terminantemente **prohibido fumar, incluidos vapeadores y cigarrillos electrónicos, o encender fuego en la ZASO, incluso dentro de los vehículos.**



NO-2.3.

Sólo se permite el uso de equipos de comunicaciones necesarios para la operatividad, quedando terminantemente **prohibido el uso de cascos / auriculares de reproducción de música / radio ni la introducción manual de datos por teclado mientras se conduce, etc.**

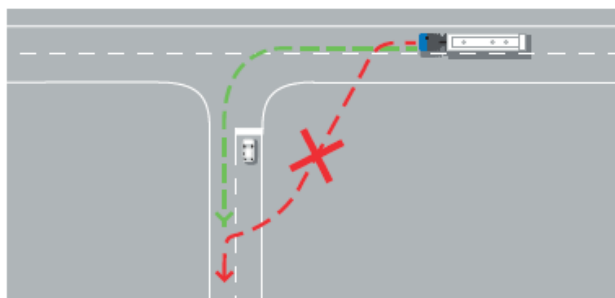


NO-2.4.

La circulación de vehículos dentro de la ZASO se realizará por las vías de servicio establecidas, respetando las marcas y señales.

Si el destino final estuviera fuera de las vías, éstas deben abandonarse lo más tarde posible.

La Oficina Local de Seguridad se reserva el derecho de establecer la obligatoriedad de circular siempre con las luces de cruce encendidas.

**NO-2.5.**

LÍMITES DE VELOCIDAD:

- a) **Como norma general, la velocidad máxima de los vehículos en el área de movimiento está limitada a 30 Km/h.** En otras áreas de la ZASO, según se indique por la señalización correspondiente.



- b) **En condiciones de visibilidad reducida la velocidad máxima de los vehículos en el área de movimiento estará limitada a 20 Km/h.**



- c) **Dentro del puesto de estacionamiento (ERA), la velocidad de los vehículos será la de una persona caminando (inferior a 5 km/h).**

**NO-2.6.**

USO DE LUCES DE PRIORIDAD/ANTICOLISIÓN:

Todo vehículo con luces anticolisión encendidas tiene prioridad sobre el resto de vehículos, pudiendo circular libremente por la Plataforma cuando sea necesario y no teniendo obligación de respetar los límites de velocidad.

Con independencia de lo anterior, los vehículos con luces de señalización prioritaria encendidas no están exentos del cumplimiento del artículo NO.1.5. así como, siempre que sea posible, del cumplimiento del artículo NO.2.4.

En cualquier caso, cuando se circule con un vehículo en cualquiera de las circunstancias enumeradas anteriormente, la persona que conduce deberá extremar las precauciones, verificando que el resto de usuarios han advertido su presencia y

cerciorándose de que no existe riesgo de colisión con otros vehículos o de atropello de peatones.

Cuando las luces anticolisión no estén encendidas, deberá comportarse como cualquier otro vehículo.

La Oficina Local de Seguridad fijará los vehículos autorizados a llevar luces de prioridad y las condiciones y restricciones para el uso de las mismas.

Las luces anticolisión de los vehículos de seguridad y emergencia serán azules y las del resto de los vehículos serán amarillas.



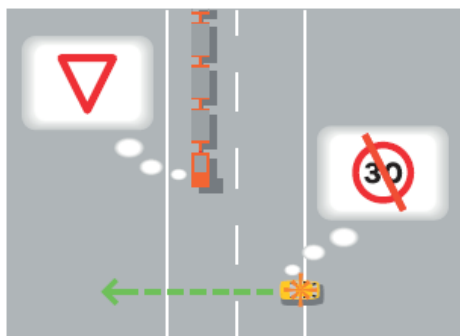
NO-2.7.

En los vehículos que estén dotados de cinturón de seguridad se deberá hacer uso del mismo, siendo responsable de ello cada persona.

No estarán obligadas a hacer uso del cinturón las personas que conducen o son transportadas por vehículos de emergencia y seguridad en servicio de urgencia.

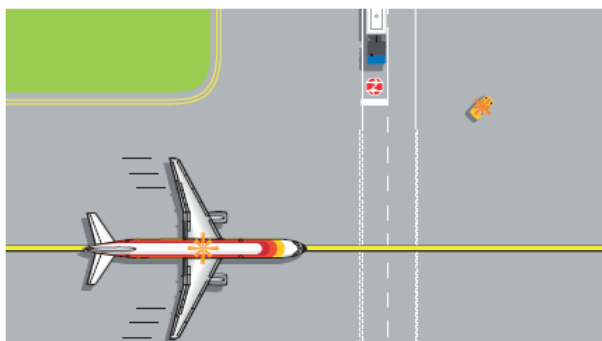
NO-2.8.

En las cercanías de vehículos con luces de prioridad encendidas, debe extremarse la precaución.



NO-2.9.

Las aeronaves en movimiento, por sus medios, guiadas o remolcadas, tienen preferencia ante cualquier vehículo, aunque éstos tengan luces de señalización prioritaria, excepto ante un vehículo de emergencia que proceda a la asistencia de una aeronave en peligro o cualquier otra situación de emergencia que lo justifique.



NO-2.10.

Los vehículos con elementos de altura variable circularán siempre con éstos en su posición más baja, prestando especial atención a las limitaciones de altura.



NO-2.11.

Delante de motores reactores puestos en marcha de aeronaves paradas hay que mantener una distancia de seguridad de 8,5 m, o una distancia distinta si así lo establece la compañía operadora en función del tipo de aeronave.

Detrás de motores puestos en marcha de aeronaves paradas hay que mantener una distancia de seguridad de 50 m. (convencionales) ó de 75 m. (fuselaje ancho).

Se indica que, normalmente, las aeronaves mantienen encendidas las luces anticollisión cuando tienen los motores en marcha.



NO-2.12.

Detrás de aeronaves en movimiento hay que mantener una distancia mínima de 75 m (aeronaves convencionales) ó de 125 m. (aeronaves de fuselaje ancho y con dos motores) ó de 150 m (aeronaves de fuselaje ancho con más de dos motores).

NOTA.- La mayor potencia de los motores se utiliza cuando la aeronave inicia el movimiento, por lo que se recomienda estar atento a esta circunstancia y extremar las medidas de seguridad.

	AERONAVE DETENIDA		AERONAVE EN MOVIMIENTO
	Delante de los motores	Detrás de los motores	Detrás de los motores
Avión fuselaje estrecho	8,5M	50M	75M
Avión fuselaje ancho (hasta 2 motores)	8,5M	75M	125M
Avión fuselaje ancho (más de 2 motores)	8,5M	75M	150M

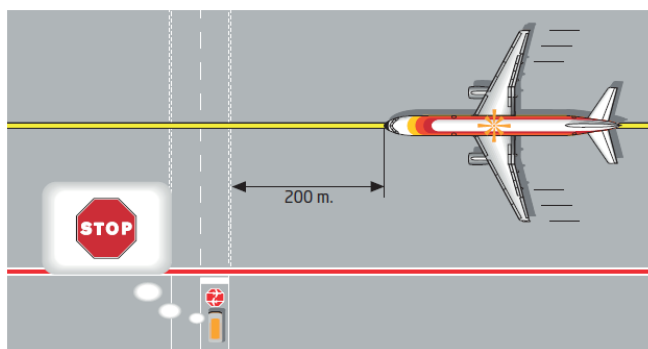
NO-2.13.

Manténgase alejado de las hélices y los rotores. La distancia de seguridad será la definida para cada tipo de aeronave por el operador de la misma

NOTA.- Las hélices y los rotores en funcionamiento son muy peligrosos ya que no se ven. Por otro lado, incluso parados resultan peligrosos, porque no es fácil percibir cuando comienzan a rotar.

NO-2.14.

Cuando una aeronave en movimiento (acercándose) se encuentre a una distancia inferior a 200 m., está prohibido iniciar el cruce por delante de ella o por detrás en el caso del retroceso (autónomo o remolcado); a efectos prácticos (ante la dificultad de comprobar este hecho) se entenderá que se ha incumplido esta norma cuando se obligue a frenar a una aeronave, se reciba un parte oficial de un Comandante denunciando un cruce peligroso por parte de un vehículo o se circule, de cualquier forma, entre una aeronave y el vehículo guía.



Asimismo, queda prohibida la circulación por los viales que transcurren por delante y por detrás de los estacionamientos, desde el momento en que la aeronave enciende las luces anticollisión, salvo que quien coordina la escala confirme que se puede sobrepasar la aeronave sin peligro. En caso de que la aeronave ya haya iniciado el movimiento, queda totalmente prohibido circular por detrás de la misma.

NO-2.15.

No debe circularse sobre cables y mangueras que puedan encontrarse ocasionalmente en el pavimento, teniendo especial cuidado con aquellos que cuelguen de las pasarelas si las hubiera.

NO-2.16.

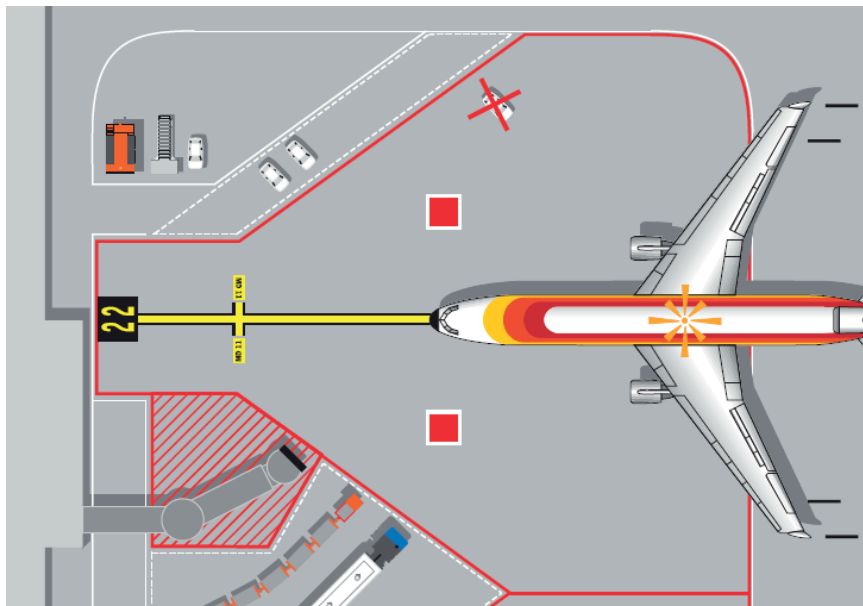
Cuando se circule por los bordes de plataforma donde se encuentren instaladas balizas elevadas, deberá mantenerse una distancia prudencial a éstas, debiéndose notificar al CECOA si se produce una rotura.



NO-2.17.

Cuando una aeronave se esté acercando a una posición de estacionamiento, todo el personal, vehículos y equipos, deben mantenerse fuera del área de restricción de equipos (ERA), sin iniciar la asistencia a la aeronave hasta que se cumplan las siguientes condiciones:

- La aeronave esté detenida,
- Los motores estén apagados y las hélices y rotores estén parados,
- Las luces anticollisión del avión estén apagadas y
- Los calzos estén colocados.



Las desviaciones de este requisito para compañías y/o tipos de aeronaves concretos deben ser justificadas con un procedimiento específico analizándolo a través del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SGSO) del aeropuerto, para su posterior autorización/aprobación si procede por la autoridad competente.

A la salida de una aeronave cuando ésta conecte las luces anticollisión, el área de restricción de equipos (ERA) y, cuando sea necesario, las áreas de espera de equipos (ESA) asociadas, se encontrarán libre de personas y equipos excepto los imprescindibles para realizar el proceso de salida, que se ubicarán de forma que no interfieran con la maniobra de salida del avión, prestando especial atención en posiciones remotas con maniobra de salida autónoma en las que además se debe tener en cuenta el efecto del chorro de motor.

NO-2.18.

Se deben colocar conos en el suelo alrededor de ciertas partes de la aeronave con el objeto de prevenir daños ocasionados por vehículos o equipos durante las operaciones de asistencia. En caso de vientos fuertes se tomarán las medidas necesarias para que estos conos no se conviertan en FOD.

**NO-2.19.**

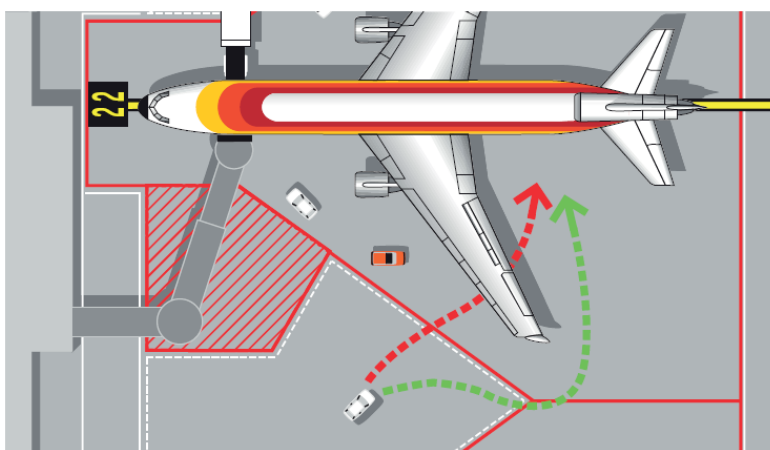
Está prohibida la entrada y permanencia en las posiciones de estacionamiento de aeronaves a toda persona o vehículo que no tengan una función que realizar.

NO-2.20.

Cuando se circule alrededor de una aeronave, debe hacerse preferentemente de forma que el lado del vehículo correspondiente al conductor sea el que se encuentre más cerca de la aeronave.

NO-2.21.

En general, salvo que sea imprescindible para el despacho de la aeronave, está **prohibido circular por debajo de las aeronaves (alas y fuselaje).**



En los casos en que sea imprescindible, se hará a la mínima velocidad posible, extremando la precaución y **solicitando en lo posible, ayuda orientativa a otras personas.**

NO-2.22.

La marcha atrás y el retroceso de vehículos sólo están permitidos si las condiciones locales no permiten la marcha hacia delante; en estos casos el conductor debe asegurarse de que no existe obstáculo que dificulte la maniobra ni se invadan zonas de seguridad, se hará a la mínima velocidad posible, extremando la precaución y solicitando en lo posible, ayuda orientativa a otras personas.

NO-2.23.

Está prohibido la parada y el trabajo detrás de vehículos que, debido a condiciones locales, sólo puedan salir retrocediendo.

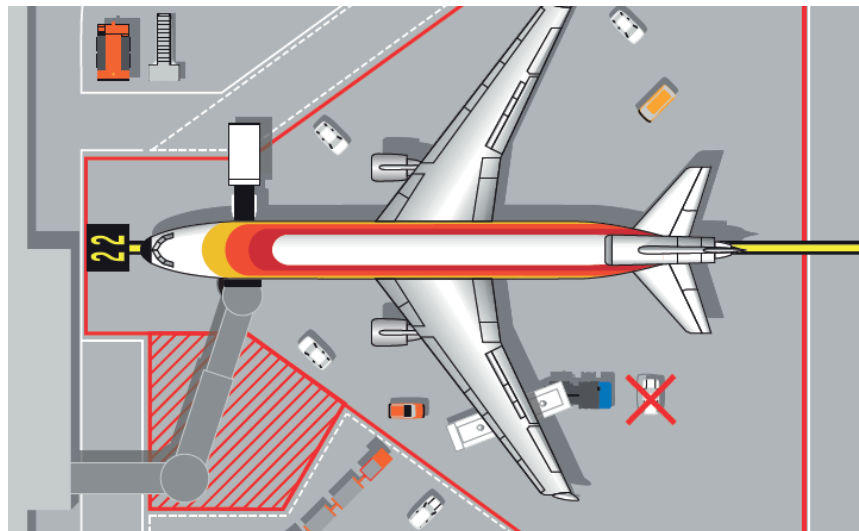
NO-2.24.

Los apoyos hidráulicos de vehículos sólo pueden utilizarse tras asegurarse que la zona se encuentra despejada.

NO-2.25.

Los equipos de asistencia en tierra deben estar posicionados en la proximidad de la aeronave de manera que:

- No obstruyan la evacuación de personas desde la aeronave en caso de emergencia.
- No obstruyan el movimiento hacia delante de las unidades repostadoras de combustible.
- No dificultan la realización de otras operaciones de asistencia en tierra.

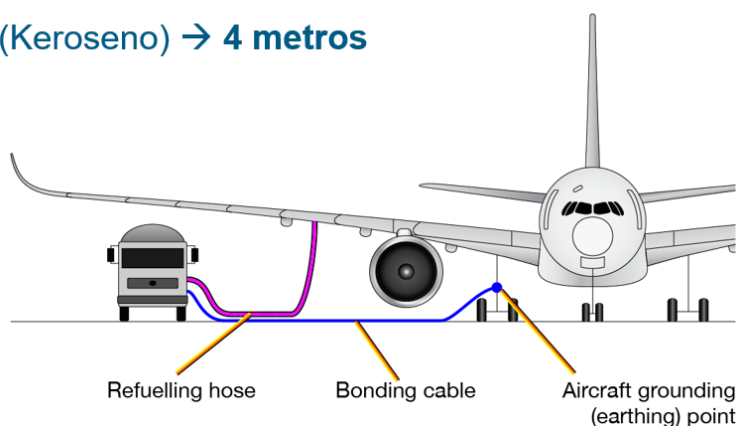


NO-2.26.

Durante el reabastecimiento de combustible de una aeronave en un radio de 4 m. en el caso de keroseno (JET-A1) y 7 m. en el caso de gasolina de aviación (AVGAS 100LL), alrededor de las aberturas de ventilación de los depósitos, de las tomas de pit en uso y de los vehículos de suministro de combustible, están prohibidas las actividades que puedan producir chispas y el empleo de equipos portátiles de comunicaciones y de dispositivos electrónicos portátiles no certificados como intrínsecamente seguros, excepto en el caso de aquellos dispositivos cuyo uso esté recogido en los procedimientos de suministro de combustible.

AVGAS-100LL (Gasolina de Aviación) → 7 metros

JET-A1 (Keroseno) → 4 metros



En estas distancias, se **restringirá la circulación de vehículos durante las operaciones de reabastecimiento de combustible** de una aeronave y no se podrá situar ningún vehículo con el motor en marcha sobre las tomas de pit, independientemente de que éstas se encuentren cerradas.

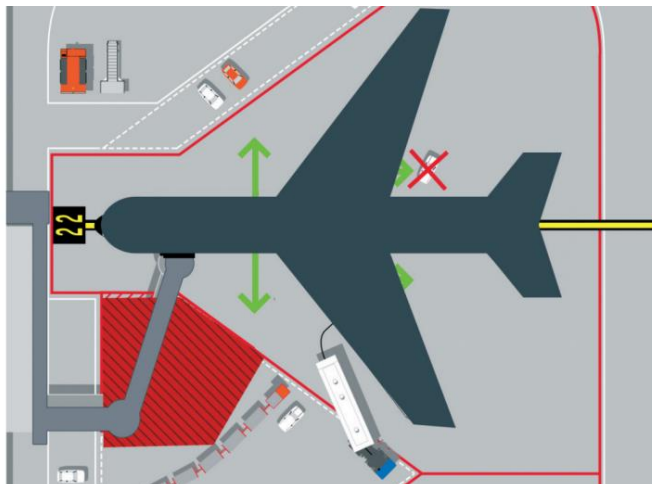
Deben evitarse estas actividades en el interior y proximidades de estaciones de servicio para repostaje de aeronaves y/o vehículos, además de en las proximidades de manchas de combustible producidas por derrames, hasta que la misma haya sido limpiada y el área declarada segura.

NO-2.27.

Durante el reabastecimiento de combustible con pasaje a bordo, embarcando o desembarcando:

- Las personas de operaciones en tierra deben ser informadas de las salidas de emergencia de la aeronave que hayan sido designadas durante el repostaje.
- El área bajo estas salidas de emergencia debe mantenerse libres de equipos de asistencia en tierra u otras obstrucciones.
- La compañía aérea o agente de asistencia informará a la encargada de suministrar el combustible de la presencia de pasaje a bordo.

NOTA: Se considerará que no se mantienen libres las salidas de emergencia designadas cuando así lo comunique, de forma específica, la compañía operadora de la aeronave.



NO-2.28.

En el caso de que el Técnico de Operaciones en Campo (TOEC) o el SEI (Servicio de Extinción de Incendios – Bomberos) observara durante el reabastecimiento de una aeronave alguna incidencia que afecte a la seguridad, éste deberá tomar las medidas adecuadas, incluso la paralización de la operación, hasta que se recuperen las condiciones apropiadas.

NO-2.29.

En caso de derrame de combustible deberá observarse lo siguiente:

- Informar urgentemente a la tripulación y a CECOA.
- Aléjese del derrame y no intente reparar la tubería o tapar la fuga, salvo que entre sus funciones se encuentre gestionar esta incidencia.
- Detenga la maquinaria y vehículos y evite cualquier fuente de ignición.
- No pasar con vehículos sobre el combustible.
- En el supuesto de que el combustible alcance a la posición donde se encuentre un vehículo deberá apagarse el motor, si está encendido, y se procederá a retirarlo de la zona de combustible empujándolo o remolcándolo con un cable lo suficientemente largo que no obligue a que otro vehículo pase sobre el combustible.



NO-2.30.

El uso de cadenas o de neumáticos con clavos requiere la autorización previa de la Oficina Local de Seguridad.

NO-3. NORMAS DE PRIORIDADES

NO-3.1.

En área de maniobras

El conductor de un vehículo situado en el área de maniobras operará el vehículo conforme a las normas siguientes:

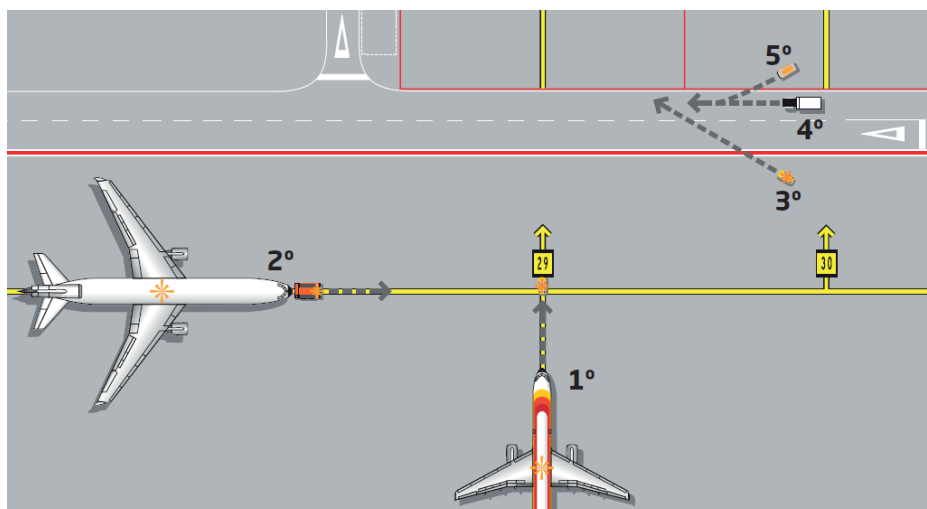
- 1) los vehículos de emergencia que se desplacen hacia una aeronave en peligro para asistirle tendrán prioridad frente al resto de tráfico de superficie;
- 2) sin perjuicio de lo dispuesto en el punto 1:
 - i) los vehículos y los vehículos que remolquen aeronaves deberán ceder el paso a las aeronaves que aterricen, despeguen o estén en rodaje;
 - ii) los vehículos que no remolquen aeronaves cederán el paso a los vehículos que remolquen aeronaves;
 - iii) los vehículos que no remolquen aeronaves cederán el paso a otros vehículos que no remolquen aeronaves de acuerdo con las instrucciones de la dependencia de servicios de tránsito aéreo;
 - iv) no obstante lo establecido en los incisos i), ii) y iii), los vehículos y los vehículos que remolquen aeronaves cumplirán las instrucciones emitidas por la dependencia de servicios de tránsito aéreo.

En plataforma

En la circulación en la Zona Aeronáutica de Seguridad Operacional (ZASO, como norma general se establecen las siguientes prioridades:

- 1) **Aeronaves en movimiento por su propia tracción**, salvo que reciba instrucciones de Torre de Control de ceder el paso a otra aeronave arrastrada.
- 2) **Aeronaves que rueden arrastradas**, incluyendo los vehículos remolcadores y vehículos-guía.
- 3) Vehículos con luces de señalización prioritaria **encendidas**.
- 4) Vehículos que rueden por las vías de servicio.
- 5) Vehículos que se vayan a incorporar a las vías de servicio.

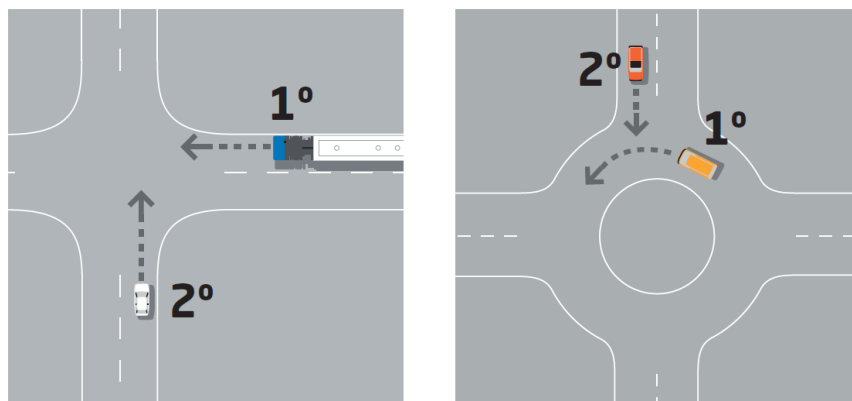
No obstante lo establecido en los incisos 1), 2) y 3), los vehículos y los vehículos que remolquen aeronaves cumplirán las instrucciones emitidas por la dependencia de servicios de tránsito aéreo.



NOTA: En relación con la circulación de vehículos de emergencia en situación de emergencia, ver artículo N.O.2.9.

NO-3.2.

En los cruces de vías de servicio rige fundamentalmente la preferencia de paso de la derecha, salvo que las marcas o señales en dichas vías indiquen lo contrario. Se exceptúan de esta norma las rotondas si las hubiera, donde tendrá prioridad el vehículo que se encuentre dentro de ellas.



NO-3.3.

En los pasos de cebra señalizados en las vías de servicio, deberá cederse el paso a los peatones.



NO-3.4.

Ante una señal "stop paso de aviones" se procederá a la completa detención del vehículo, debido al posible cruce con aeronaves o vehículos dotados de luces de señalización prioritaria.



NO-4. NORMAS PARA EL ESTACIONAMIENTO Y PARADA DE VEHÍCULOS

NO-4.1.

Está prohibido dejar los motores en marcha mientras los vehículos estén parados, salvo que quien conduce permanezca en su puesto y el tiempo de permanencia sea mínimo o que la utilización del vehículo así lo requiera y esté supervisado constantemente por él y con el freno de mano puesto. Esta prohibición se aplica también en los patios de clasificación de equipajes.



NO-4.2.

Durante la asistencia a la aeronave, cuando quien conduce un vehículo no está dentro del mismo, dicho vehículo debe tener el **freno de mano puesto**. Esto también es de aplicación a los remolques.



NO-4.3.

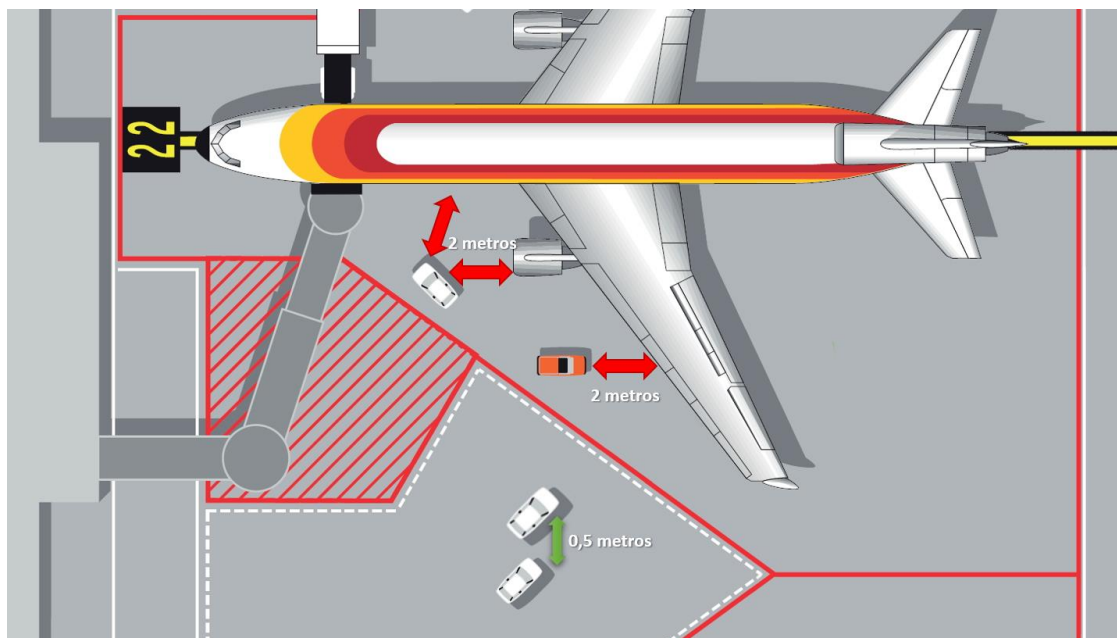
Solo deberán estacionarse vehículos y equipos en las zonas habilitadas para ello. A fin de evitar el desplazamiento descontrolado de vehículos, equipos y materiales en plataforma, éstos deben encontrarse:

- **Vehículos:** con el freno de mano puesto y la palanca de cambios y ruedas en posición que impida su desplazamiento accidental.
- **Equipos y remolques:** con el freno puesto y las sujeciones adecuadas que eviten su desplazamiento no intencionado.
- **Materiales:** encontrarse bien apilados y sujetos.

En ningún caso se deberá obstaculizar el estacionamiento y circulación de otras personas que utilicen el aeropuerto.

NO-4.4.

Fuera de las plazas habilitadas para estacionamiento, en el despacho de vuelos no deberá situarse ningún vehículo a menos de 2 m. de la aeronave (salvo que sea necesario el contacto) ni a menos de 0,50 m. de otro vehículo ya estacionado.

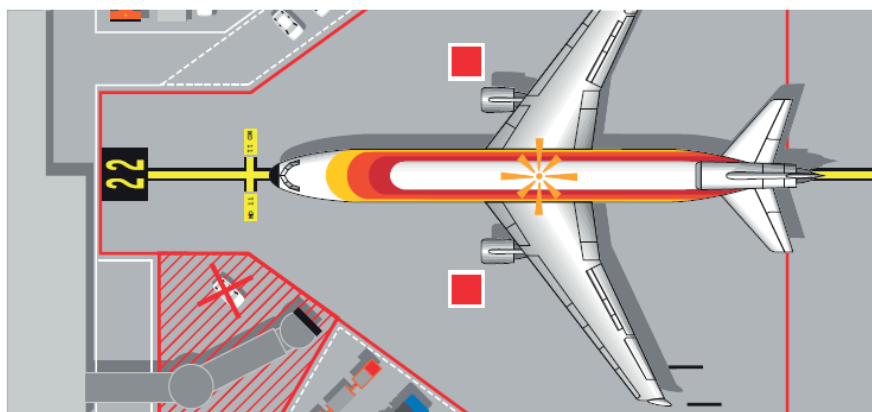


NO-4.5.

Todos los vehículos y equipos utilizados para el servicio de asistencia, en cualquiera de sus fases, deberán ser retirados y depositados en zonas habilitadas al efecto (EPA), una vez terminada la necesidad de su utilización. La responsabilidad corresponderá siempre a la propiedad del vehículo.

NO-4.6.

Está terminantemente prohibido estacionar o parar dentro de las áreas de prohibición de aparcamiento (NPA), rayadas diagonalmente en rojo, sobre las señales de hidrante no se podrá estacionar ni circular.

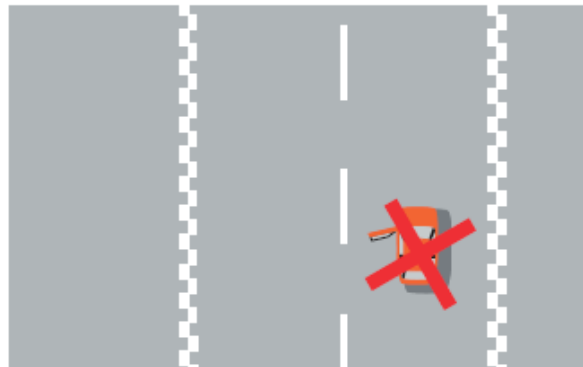


NO-4.7.

En el interior de la ZASO está prohibido estacionar o parar dónde así esté indicado mediante la señalización correspondiente así como en los pasos de cebra marcados en las vías de servicio.

NO-4.8.

Está prohibido parar o estacionar en las vías de servicio.



NO-4.9.

Está prohibido lavar o efectuar cualquier trabajo de mantenimiento y/o entretenimiento a los vehículos fuera de las zonas habilitadas para estos trabajos.

NO-4.10.

El conductor de un vehículo podrá aparcar el vehículo solamente en las zonas designadas por el operador de aeródromo.

NO-5. NORMAS PARA PEATONES

NO-5.1.

La circulación a pie por plataforma está prohibida, excepto la relacionada con las tareas específicas necesarias a realizar en relación con las aeronaves o las instalaciones y servicios del aeropuerto.

La Oficina Local de Seguridad determinará los casos y las condiciones en los que esta situación se pueda autorizar.



La circulación a pie se realizará utilizando obligatoriamente, aceras, pasos y sendas peatonales y zonas habilitadas a tal fin.

En todo caso, cada persona que se desplace andando desarrollará su recorrido de tal manera que no se ponga a sí misma ni a ninguna otra persona en peligro, ni a aeronaves, equipos o instalaciones, y que no obstaculice ni el tráfico de aeronaves y vehículos, ni el desarrollo de los procesos aeroportuarios.

NO-5.2.

Es obligatorio el uso de prendas de alta visibilidad, en las condiciones de mantenimiento adecuadas, para acceder y permanecer en el interior de la ZASO, a excepción de:

- Los pasajeros.
- Personal de servicios de emergencia, extinción de incendios y seguridad que vistan equipos de protección individual, de acuerdo a su propia normativa, que incorporen elementos de alta visibilidad.
- En casos de visitas, recepciones y actos protocolarios, para cuya organización y desarrollo se establezca un plan de medidas colectivas preventivas que eliminen el riesgo por el cual es obligatorio el uso de los EPIs de alta Visibilidad del (p. ej. acompañamiento, supervisión, zona de acceso, condiciones meteorológicas, etc.).



NO-5.3.

Está prohibido terminantemente la entrada a pie en el Área de Maniobras, salvo en casos de:

- Autorización expresa de la dirección del aeropuerto.
- En casos de obras y/o mantenimiento si así lo establece en Plan de Vigilancia de Seguridad Operacional (PVSO) correspondiente, en las condiciones definidas en el mismo.
- En aquellos aeropuertos en que se realicen actividades deportivas o trabajos aéreos, en las zonas y con los requisitos que establezca la dirección del aeropuerto y siempre que su presencia resulte imprescindible para la actividad.

En todo caso existirá una persona responsable de la actividad, que debe mantener contacto permanente con el servicio de control de aeródromo, o con la dependencia AFIS, en caso de existir.

NO-5.4.

Cuando se señalicen sendas peatonales en plataforma o vías de servicio, sólo se podrá circular por ellas.

**NO-5.5.**

Las personas que se desplacen andando extremarán las precauciones ante las aeronaves que tengan los motores en marcha, manteniendo las distancias de seguridad mínimas que se han indicado, así como ante una aeronave aproximándose. A tal fin se añade que normalmente se da esta situación cuando las luces anticollisión se encuentran encendidas.

**NO-5.6.**

Los peatones no deben situarse detrás de vehículos que por motivos de condiciones locales sólo puedan efectuar su salida retrocediendo.



NO-5.7.

Está prohibido arrojar objetos, papeles o desperdicios al suelo en el interior de la ZASO, debiendo depositarse en los receptáculos destinados al efecto. Así mismo, queda prohibido depositar objetos (latas, periódicos, papeles, desperdicios, etc.) sobre las zonas de carga o exteriores de los vehículos, aunque éstos estén parados, al objeto de evitar que sean arrastrados por el viento.



NO-5.8.

En condiciones de visibilidad reducida deben extremarse las precauciones.

NO-5.9.

Está prohibido el uso de zapatos claveteados por el peligro de producción de chispas.

NO-6. NORMAS ESPECÍFICAS DE VEHÍCULOS DE SERVICIO Y OBJETOS MÓVILES QU NO SON VEHÍCULOS

NO-6.1.

Los trenes de remolque de carrillos no podrán exceder de 6 vacíos o 5 total o parcialmente llenos.



Las mercancías se cargarán en los carrillos o vehículos con las debidas medidas de seguridad para el tráfico, por personal especializado, quienes se asegurarán de que la carga esté debidamente estibada.

Si bien la responsabilidad de la caída de maletas por haberse cargado incorrectamente corresponde a la empresa o entidad, **quien conduce deberá prestar especial atención a posibles caídas**, estando obligado a su inmediata recogida si advierte el hecho o si es advertido por cualquier otra persona.

La persona que conduce está obligada a remolcar la carga si es advertida de peligro potencial de caída de la misma.

NO-6.2.

En caso de portapallets, dollies o similares, el conductor se asegurará de que los topes de sujeción de la carga estén correctamente colocados y que el mecanismo de giro de la plataforma esté bloqueado.

NO-6.3.

Las basuras y desperdicios serán transportadas en vehículos apropiados que impidan su caída durante el traslado a los receptivos contenedores.

NO-6.4.

NO-6.5. (a) Los objetos móviles, que no son vehículos, que deben ser marcados deben tener colores o mostrar banderas de la siguiente manera:

NO-6.6. (1) Cuando están marcados por color, se deben usar colores llamativos.

NO-6.7. (2) Cuando están marcados por banderas, las banderas deben:

NO-6.8. (i) ser mostradas alrededor, en la parte superior o alrededor del borde más alto del objeto. Las banderas no deben aumentar el peligro presentado por el objeto que marcan; y

NO-6.9. (ii) tener al menos 0,9 metros en cada lado y deben consistir en un patrón de cuadros, cada cuadrado teniendo lados de no menos de 0,3 metros. Los colores del patrón deben contrastar entre sí y con el fondo sobre el cual serán vistos. Se debe

utilizar una combinación de naranja y blanco, o alternativamente rojo y blanco, excepto donde dichos colores se fusionen con el fondo.

NO-6.10. ILUMINACIÓN DE OBJETOS MÓVILES QUE NO SON VEHÍCULOS

NO-6.11. (b) La iluminación de objetos móviles, que no son vehículos, debe ser la siguiente:

NO-6.12. (1) Se deben mostrar luces de obstáculo de baja intensidad, Tipo C, en los objetos móviles;

NO-6.13. (2) Las luces de obstáculo de baja intensidad en objetos con movilidad limitada, como puentes de abordaje, deben ser fijas de color rojo y, como mínimo, estar de acuerdo con las especificaciones para luces de obstáculo de baja intensidad, Tipo A, en la Tabla Q-1 de CS-ADR-DSN. La intensidad de las luces debe ser suficiente para asegurar la conspicuidad considerando la intensidad de las luces adyacentes y los niveles generales de iluminación contra los cuales normalmente serían vistas.

NO-6.14. DEFINICIÓN DE OBJETO MÓVIL

NO-6.15. El término "objetos móviles" abarca todo el equipamiento móvil, como escaleras para pasajeros, generadores, así como otro equipamiento similar, que no son autoalimentados y cuya presencia es necesaria en la plataforma para el servicio en tierra de aeronaves.

NO-6.16. También abarca objetos de movilidad reducida, como puentes de abordaje, que están adjuntos al edificio terminal.

NO-6.17. Además, incluye cualquier otro equipamiento móvil que pueda ser necesario utilizar en el área de maniobra para fines específicos.



NO-6.18.

Cualquier material que se emplee para proteger los equipajes cargados en vehículos abiertos o en remolques de carrillos deberá fijarse de tal forma que evite su desprendimiento.



NO-6.19.

Los vehículos cerrados (con cabina) de catering, mayordomía, escaleras de pasajeros y otros servicios que normalmente deban retirarse de las aeronaves retrocediendo deberán disponer de un dispositivo acústico de marcha atrás.

NO-6.20.

En los casos en que un vehículo deba acercarse a una aeronave retrocediendo, deberán extremarse las precauciones, solicitando en lo posible ayuda orientativa a otras personas.

Cuando las condiciones locales lo hagan aconsejable, la Oficina Local de Seguridad podrá exigir en las posiciones que estime pertinentes la obligatoriedad de presencia de una persona auxiliar.

NO-6.21.

El repostaje de vehículos y/o equipos se realizará, exclusivamente, en los lugares autorizados por la dirección del aeropuerto.

NO-7. NORMAS DE OPERACIÓN EN CONDICIONES ATMOSFÉRICAS ADVERSAS

NO-7.1.

Durante la noche y con visibilidad reducida por fenómenos meteorológicos se circulará con las luces de cruce o de niebla, estando prohibidas las luces de posición o de carretera.



NO-7.2.

En condiciones de visibilidad reducida la velocidad máxima de los vehículos en el área de movimiento estará limitada a 20 Km/h. Si es el caso, se seguirá lo señalizado en áreas particulares dentro de la misma con un límite inferior.



NO-7.3.

El Aeropuerto de Castellón no dispone de Procedimiento de Baja Visibilidad (LVP). En caso que el RVR sea inferior a 550m, CECOA activará el procedimiento de paralización de las operaciones en el en el área de movimiento según el procedimiento local POL.POAM. Esta activación implicará que conductores y vehículos en general:

- **Deberán abandonar lo más rápido posible el área de movimiento, si no es precisa su estancia en ella.**
- **En condiciones de visibilidad reducida sólo se accederá al área de maniobras si tal acceso resulta imprescindible. En caso de que fuera imprescindible la circulación, se realizará con las luces de cruce y las antiniebla encendidas.**
- **Mantener fija la escucha de la frecuencia de rodaje.**
- **En todo caso, los vehículos utilizarán estrictamente las vías de servicio existentes en plataforma, y se evitará la presencia de vehículos en el área de maniobras.**



NO-7.4.

Cuando existan vientos intensos y racheados se tendrá especial precaución:

- **Evitar la posible generación de FOD**
- **Retirada de equipos o vehículos no necesarios en el área de movimiento**
- **No realizar ningún tipo de trabajo que pueda ocasionar peligro a las personas o equipamiento**

Si desde CECO, se notifica la paralización de las operaciones por vientos intensos, en general, los conductores y vehículos:

- **Deberán abandonar lo más rápido posible el área de movimiento, si no es precisa su estancia en ella.**
- **En caso de que fuera imprescindible la circulación, se realizará con la máxima precaución.**
- **Se retirarán todos los equipos de handling de las proximidades de las aeronaves estacionadas.**
- **En todo caso, los vehículos utilizarán estrictamente las vías de servicio existentes en plataforma, y se evitará la presencia de vehículos en el área de maniobras.**

NO-7.5.

En caso de lluvias torrenciales o nevadas, si la visibilidad se ve reducida considerablemente serán de aplicación los puntos NO-7.1, NO-7.2 y NO-7.3.

NO-7.6.

En general, en condiciones atmosféricas adversas deberán evitarse los trayectos que no sean absolutamente necesarios y extremar al máximo la atención durante la estancia en el área de movimiento.

NO-8. NORMAS DE OPERACIÓN EN EL ÁREA DE MANIOBRAS

NO-8.1.

Para acceder y permanecer en el Área de Maniobras es necesario solicitar permiso al Servicio de Control de Aeródromo (TWR).

El conductor de un vehículo situado en el área de maniobras operará el vehículo:

- a) Solamente según lo haya autorizado la dependencia de servicios de tránsito aéreo, y de acuerdo con las instrucciones de dicha dependencia.
- b) De conformidad con todas las instrucciones obligatorias transmitidas por las señales y los letreros salvo que la dependencia de servicios de tránsito aéreo autorice otra cosa.
- c) Cumpliendo todas las instrucciones obligatorias transmitidas por las luces.

NO-8.2.

Todo vehículo que por su actividad deba entrar en el área de maniobras, deberá ir provisto de equipo radiotelefónico de frecuencia adecuada para coordinación con el Servicio de Control de Aeródromo (TWR) así como el CECO A cuando se precise, de instrucciones ante situaciones anómalas y de un plano detallado del aeropuerto.

El conductor de un vehículo equipado con radio que tenga la intención de operar o que estén operando en el área de maniobras:

- a) Establecerá una comunicación bidireccional por radio satisfactoria con la dependencia de servicios de tránsito aéreo en la frecuencia adecuada de los servicios de tránsito aéreo antes de entrar en el área de maniobras, y **se mantendrá continuamente a la escucha en la frecuencia asignada.**
- b) Antes de entrar en el área de maniobras, **obtendrá una autorización de la dependencia de servicios de tránsito aéreo** y operará solamente según lo autorizado por la dependencia de servicios de tránsito aéreo. No obstante dicha autorización, la entrada a una pista o a una franja de pista, o un cambio en la operación autorizada estarán sujetos a una autorización específica suplementaria de la dependencia de servicios de tránsito aéreo.
- c) Se colacionarán, al personal de los servicios de tránsito aéreo, las partes relacionadas con la seguridad de las instrucciones transmitidas por voz. Las instrucciones de entrar, mantenerse en espera a distancia, cruzar u operar en cualquier pista, calle de rodaje o franja de pista, deberán ser colacionadas siempre.
- d) Las instrucciones distintas de las contempladas en el punto c) serán colacionadas al personal de los servicios de tránsito aéreo o se acusará recibo de las mismas de forma que se indique claramente que se han comprendido y que se obedecerán.
- e) En caso de utilizar un equipo radiotelefónico portátil se deberá disponer de una batería de reserva cargada.

NO-8.3.

Para el acceso al área de maniobras, áreas de seguridad de extremo de pista y franjas de pista y calles de rodaje, así como donde la dirección del aeropuerto lo

requiera, será necesaria la disponibilidad en el vehículo de luces de señalización prioritaria, que debe mantener encendidas incluso cuando se encuentre parado.

NO-8.4.

Las obligaciones de disponibilidad de equipo radiotelefónico y luces de señalización prioritaria no serán aplicables cuando el vehículo sea guiado por uno autorizado por el aeropuerto debidamente equipado o se requiera acceder a una parte del área de maniobras que, de forma oficial, se encuentre cerrada temporalmente a aeronaves (obras, mantenimiento, emergencia...).

NO-8.5.

En condiciones de visibilidad reducida sólo se accederá al área de maniobras si tal acceso resulta imprescindible.

NO-8.6.

Si la persona que conduce duda sobre la posición de su vehículo en el área de maniobras, inmediatamente:

- a) Notificará al servicio de Control de Aeródromo incluida la última posición conocida;
- b) Evacuará, en forma simultánea, a menos que la dependencia ATS indique otra cosa, la pista, la calle de rodaje o cualquier otra parte del área de maniobras, para alejarse a una distancia segura lo antes posible; y después,
- c) Tras las acciones mencionadas en los puntos a) y b), detendrá el vehículo.

En caso de no poder seguir las instrucciones del Servicio de Control de Aeródromo o no poder mover el vehículo se informará de inmediato de dicha circunstancia.

NO-8.7.

Quien conduciendo un vehículo experimente una pérdida de comunicaciones y se encuentre en el área de maniobras, inmediatamente:

- a) Evacuará el área de aterrizaje, la calle de rodaje o cualquier otra parte del área de maniobras, para alejarse a una distancia segura lo antes posible; y después,
- b) Detendrá el vehículo a la espera del vehículo de asistencia.

En caso de disponer de medios de comunicación alternativos (teléfono móvil, frecuencia del Centro de coordinación del aeropuerto, etc.) informará, tan pronto sea posible, de la situación, para la comunicación inmediata de la situación al Servicio de Control de Aeródromo.

NO-8.8.

En caso de avería de un vehículo que circula por el área de maniobras, la persona que conduce:

- a) Informará inmediatamente de esta circunstancia al Servicio de Control de Aeródromo, comunicando la posición ocupada.
- b) Esperará la llegada de los medios de auxilio.

No obstante, en caso de que la avería se presente mientras el vehículo cruza o permanece en una pista activa, el conductor hará lo posible por abandonar la misma lo antes posible.

NO-8.9.

PROCEDIMIENTO DE CABINA ESTÉRIL

En el área de maniobras, se prohíbe participar en actividades no esenciales durante el proceso de conducción que puedan afectar a la atención, conciencia situacional o capacidad de decisión.

Los conductores no deben participar en actividades no esenciales que puedan afectar su atención, conciencia situacional o juicio.

Estas actividades incluyen, pero no se limitan a:

- (a) enviar mensajes de texto con teléfonos móviles u otros dispositivos;
- (b) contestar o realizar llamadas telefónicas;
- (c) escuchar música o hacer uso de medios;
- (d) participar en actividades que requieran bajar el volumen de la radio, si el vehículo está equipado con radio; y
- (e) conversaciones no esenciales con otras personas que estén en la cabina del conductor, o por radio

Además, la cabina del vehículo debería mantenerse libre de artículos o elementos sueltos y distractivos.

NO-8.10.

Para un conductor de un vehículo situado en el área de maniobras:

- 1) Cuando opere un vehículo en una franja de pista cuando dicha pista se utilice para aterrizaje o despegue, no se aproximará más allá de la distancia a la que se haya establecido el punto de espera de la pista o el punto de espera en la vía de vehículos para dicha pista.
- 2) Cuando una pista se utilice para aterrizaje o despegue, no operará ningún vehículo en:
 - a. La parte de la franja de la pista que se extiende más allá de los finales de dicha pista;
 - b. Las áreas de seguridad de los extremos de dicha pista
 - c. una zona libre de obstáculos, en caso de existir, a una distancia que pueda poner en peligro una aeronave en el aire.

NO-9. NORMAS EN CASO DE ACCIDENTES

NO-9.1.

Todos los accidentes y daños materiales ocurridos en la Zona Aeronáutica de Seguridad Operacional (ZASO) deberán ser comunicados inmediatamente al CECOA indicando si han resultado lesionadas personas, si se ha producido un derrame, incendio, o cualquier otra circunstancia relevante; quien coordinará las actuaciones pertinentes.

Igualmente, se informará al CECOA de los incidentes o situaciones de riesgo que se presenten y puedan poner en peligro la operación aérea y aeroportuaria.

En caso de activación del Plan de Autoprotección, se actuará de acuerdo a lo contemplado en el mismo.

NO-9.2.

Las personas involucradas en un accidente deberán permanecer en el lugar del mismo y los vehículos y equipos no deberán moverse hasta la llegada del TOEC o FFCCSE, para el levantamiento del acta.

La dirección del aeropuerto podrá establecer la realización de controles de alcoholemia, drogas o intoxicación por sustancias psicoactivas para todas las personas involucradas, sea cual sea su relación con el mismo.

NO-9.3.

Una vez autorizado por el CECOA, los responsables de los vehículos, equipos y otros obstáculos implicados, los retirarán inmediatamente.

NO-9.4.

El CECOA mandará balizar y señalizar al TOEC o al Técnico de Mantenimiento el lugar donde ha ocurrido un accidente, cuando sea necesario y posible. De todo ello se levantará Acta-Informe donde figuren todos los datos necesarios para la identificación de personas y vehículos involucrados.

Todo el personal implicado en un accidente debe aportar los datos que le sean solicitados por parte del TOEC o FFCCSE.

NO-9.5.

En caso de que se detecte alguna maleta o bulto abandonado, se comunicará inmediatamente al CECOA.

NO-9.6.

En caso de que se detecte algún objeto abandonado o dañado con etiquetado correspondiente a **Mercancía Peligrosa**, deberá:

- **Mantenerse a distancia**, advirtiendo a las personas que estén en las proximidades y proteger la zona con los medios de los que disponga.

- Informar urgentemente al CECO, A.
- Esperar la llegada del SEI y/o de los Servicios de emergencias y cumplir sus instrucciones cuando pongan en marcha los correspondientes procedimientos de emergencia.

Etiquetas de la OACI para mercancías peligrosas

Etiquetas de riesgo primario

Clase 1 - Explosivos

1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6

División 1.3 Grupo de Compatibilidad C

División 1.5 Grupo de Compatibilidad D

El grupo de compatibilidad de un explosivo determina si es apropiado para cargarlo junto con otros explosivos o con otras clases de mercancías peligrosas

Clase 2

División 2.1 Gas inflamable

División 2.2 Gas no inflamable, no tóxico

División 2.3 Gases tóxicos

Clase 3

Líquido inflamable

Clase 4

División 4.1 Sólido inflamable

División 4.2 Sustancia que presenta riesgo de combustión espontánea

División 4.3 Sustancia que en contacto con el agua emite gas inflamable

Clase 5

División 5.1 Sustancia comburente

División 5.2 Peróxido orgánico

Clase 6

División 6.1 Sustancia tóxica Grupos de embalaje I y II

División 6.1 Sustancia tóxica Grupos de embalaje III

División 6.2 Sustancia infecciosa

Clase 7

Material radioactivo Categoría I

Material radioactivo Categoría II

Material radioactivo Categoría III

Clase 8

Sustancia corrosiva

Clase 9

Mercancías peligrosas varias

Etiquetas de riesgo secundario

Las mercancías peligrosas que poseen propiedades peligrosas secundarias también deben llevar etiquetas de riesgo secundario que denoten esos peligros.

Las etiquetas de riesgo secundario, al igual que las de riesgo primario, deben incluir la Clase o número de División.

Etiquetas de manipulación

Tamaño mínimo: 120x111 mm.

Tamaño mínimo: 110x90 mm.

Tamaño mínimo: 74x105 mm.

PELIGRO

PROHIBIDO EL FUMIGAR DE PESQUERÍAS

Exclusivamente en aeronaves de carga

MATERIAL MAGNETIZADO

MATERIAL ALIADO AL ORO DE LA BANDA

Material magnetizado

Posición del bulto

El orden numérico de las clases no implica un grado relativo de riesgo. En la mayoría de las clases existen sustancias cuyo transporte por vía aérea está prohibido o restringido exclusivamente a las aeronaves de carga. Para mayor información ver las Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea de la OACI.

Para información completa sobre las etiquetas de clase de riesgo y de manipulación para mercancías peligrosas véase la edición actual de las Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea de la OACI.

PARTE II. ACCESO DE VEHÍCULOS

AV-1. AUTORIZACIÓN DE ACCESO

AV-1.1.

Para acceder al interior de la Zona Aeronáutica de Seguridad Operacional (ZASO) es necesario disponer de una Autorización de Acceso de Vehículo, que suministrará la Oficina Local de Seguridad del aeropuerto, con arreglo a las condiciones de emisión y de utilización establecidas en el Programa de Seguridad del aeropuerto y la normativa aplicable.



De acuerdo con GM1 ADR.OPS.B.026(e) el gestor puede permitir el acceso temporal de vehículos en determinados casos siempre y cuando vayan escoltados.

Los vehículos escolta deberán ir equipados con radio en aquellas zonas que lo requieran y deberán cumplir con los requisitos respectivos de marcado e iluminación para el área o áreas donde el vehículo escoltado estará operando.

Además se podrán organizar los guiados en forma de convoy, de modo que los vehículos de escolta estén en posiciones que permiten la supervisión de todos los vehículos escoltados en todo momento

AV-1.2.

Para que a un vehículo se le pueda expedir una Autorización de Acceso de Vehículo, debe existir una necesidad justificada para ello. En todos los casos se justificará la necesidad del acceso ante la Oficina Local de Seguridad.

Para que a un vehículo se le pueda expedir una tarjeta de acceso permanente a zonas restringidas, debe pertenecer o estar alquilado a:

- Servicio de Handling.
- Compañía Aérea.
- Empresas de servicio con actividad en el Aeropuerto.
- Personal del Aeropuerto

La fecha de validez no podrá ser superior a la fecha de extinción de la concesión, o como máximo un año a partir de la fecha de expedición de acuerdo a lo establecido en la normativa de seguridad aeroportuaria vigente.

La autorización deberá llevarse en la parte derecha del cristal delantero o en lugar visible de su parte frontal siempre que el vehículo circule por la zona de operaciones.

AV-1.3.

El procedimiento a seguir para la solicitud de autorizaciones de vehículos será los que marque la normativa de seguridad aeroportuaria vigente.

AV-1.4.



Los modelos de autorizaciones y tipos de las mismas serán los establecidos en la normativa de seguridad aeroportuaria vigente.

AV-1.5.

Dicha autorización de acceso de vehículos no exime a los ocupantes del mismo de poseer la correspondiente Acreditación Personal que permite el acceso a la zona restringida del recinto aeroportuario.

AV-2. CONDICIONES DE ACCESO

AV-2.1.

Todos los vehículos que circulen por la ZASO deberán ser perfectamente identificables por el TOEC, el Servicio de Seguridad del Aeropuerto y las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, llevando como mínimo un anagrama de la empresa en los laterales del vehículo, aparte de las exigencias de seguridad aeroportuaria.



La Oficina Local de Seguridad establecerá las características y dimensiones mínimas del anagrama, así como la obligación de señalizar el techo del vehículo con el número de identificación del mismo, si lo considera conveniente. Estos anagramas serán fijos salvo autorización expresa de la dirección del aeropuerto.

AV-2.2.

Se exceptúan de la norma anterior aquellos vehículos que accedan ocasionalmente a la ZASO, en cuyo caso deberán ser guiados por un vehículo autorizado por la dirección del aeropuerto (ver AC-2.8.), así como a los vehículos de las Fuerzas de Seguridad del Estado, y a otros que la Oficina Local de Seguridad considere conveniente.

AV-2.3.

Los vehículos, en su posición más baja, es decir en orden de marcha, deben cumplir las siguientes exigencias técnicas:

- Anchura máxima: 3,50 m.
- Altura máxima: 3,50 m.
- Longitud máxima de vehículo con remolque: 21,00 m.
- Radio de giro máximo: 18,00 m.

En el supuesto de vehículos concretos que superen las características físicas indicadas, la Oficina Local de Seguridad podrá autorizar su acceso al interior de la ZASO limitando, si fuera preciso, las vías de servicio a utilizar.

AV-2.4.

La Oficina Local de Seguridad, de acuerdo con la configuración del aeropuerto, podrá eximir del cumplimiento de las Normas AV-2.1. y AV-2.3 en vías de servicio

adyacentes a la plataforma que se encuentren físicamente separadas de la misma y cuando así lo estime conveniente; en dichas vías deberá señalizarse esta circunstancia.

AV-2.5.

Los vehículos que accedan y permanezcan a la ZASO y los equipos que establezca la Oficina Local de Seguridad, deberán disponer obligatoriamente de los equipos mínimos de extinción de incendios establecidos por dicha Oficina.

**AV-2.6.**

Debe acreditarse la superación de la I.T.V., si la antigüedad del vehículo o remolque así lo exige. Aquellos vehículos que estén exentos de realizar la I.T.V., deben cumplir con las condiciones mínimas de seguridad requeridas por la legislación vigente y justificarlo mediante la inspección técnica aeroportuaria equivalente.



La Oficina Local de Seguridad podrá exigir la superación de una revisión periódica que incida en los mismos aspectos que la I.T.V y/o en otras exigencias para la actividad autorizada.

AV-2.7.

Independientemente de lo indicado en el punto anterior, la empresa propietaria de un vehículo o equipo es responsable del perfecto estado del mismo, debiendo vigilar en especial la existencia de fugas de líquidos o grasas que puedan producir deterioros o suciedades en el pavimento.

Los vehículos/equipos que presenten cualquier anomalía, incluidas las mencionadas en el párrafo anterior, deberán ser retirados de inmediato, con independencia de las medidas a tomar para gestionar el derrame originado.

AV-2.8.

Quien opere un vehículo deberá garantizar la responsabilidad civil frente a terceros por daños a aviones, equipajes, pasaje, otras personas y Aeropuerto de Castellón, S.L.U., derivada de su uso y circulación de vehículos, mediante la presentación de una póliza de seguro con arreglo a las condiciones y coberturas determinadas en los respectivos contratos o acuerdos con Aeropuerto de Castellón, S.L.U.

AV-2.9.

La Oficina Local de Seguridad definirá aquellos vehículos cuyos responsables deban documentar la actualización de las revisiones técnicas de los vehículos y de cobertura de su seguro.

AV-2.10.

Los vehículos para el suministro de combustible de aviación deberán estar contruidos de acuerdo con los estándares internacionales utilizados por las compañías suministradoras. En particular:

- Los vehículos fabricados a partir de junio 2005 dispondrán de un certificado de cumplimiento de la norma UNE-EN12312-5:2005.
- Los vehículos fabricados a partir de agosto 2009 dispondrán de un certificado de cumplimiento de la norma UNE-EN12312-5:2005+A1:2009

Todos los vehículos para suministro de combustible de aviación estarán sometidos a inspecciones periódicas específicas que garanticen el mantenimiento de las exigencias de seguridad.

Otros vehículos que circulen por el interior de la ZASO transportando mercancías peligrosas, en cantidades no exentas, deberán poseer y tener en vigor el certificado ADR.

AV-2.11.

Los vehículos deberán disponer de la documentación obligatoria que determine la dirección del aeropuerto.

AV-2.12.

Los vehículos que accedan al área de maniobras estarán equipados con luces de obstáculos de baja intensidad tipo C. Estas luces serán de destellos de color azul cuando estén dispuestas en vehículos de emergencia o de seguridad y de color amarillo en otros tipos de vehículos.



Cumplirán las siguientes características:

- Tipo de luz: Baja intensidad Tipo C (obstáculo móvil)
- Color: Amarillo / Azul, según tipo de vehículo.
- Tipo de señal: Destellos (60-90 fpm).
- Intensidad máxima (cd) a una luminancia de fondo dada:
- Más de 500 cd/m²: N/A.
- 50-500 cd/m²: 40 min – 400 max.
- Menos de 50 cd/m²: 40 min – 400 max.
- Difusión mínima del haz : 12°

PARTE III. AUTORIZACIÓN DE CONDUCCIÓN

AC-1. REQUISITOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL PARA ACCESO DE PERSONAS Y CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS EN LA ZASO

AC-1.1.

El término **“peatón”** se refiere a cualquier persona que circula a pie, sin supervisión o acompañamiento, en la Zona Aeronáutica de Seguridad Operacional, independientemente de su categoría laboral y de si es poseedor del Permiso de Conducción en Plataforma.

AC-1.2.

El término **“conductor/a”** se refiere a cualquier persona que maneja un vehículo o equipo autopropulsado, aunque sea teledirigido, independientemente de que su categoría laboral en su empresa sea o no ésta.

AC-1.3.

Toda persona que transite a pie dentro de la Zona Aeronáutica de Seguridad Operacional sin acompañamiento, tanto dentro como fuera del horario operativo, deberá conocer perfectamente:

- **La Normativa de Seguridad en Plataforma.**
- **La configuración y señalización de la ZASO, y los procedimientos locales del aeropuerto, según corresponda.**

Todo conductor/a que opere dentro de la Zona Aeronáutica de Seguridad Operacional, tanto dentro como fuera del horario operativo, deberá conocer además de lo anterior:

- El funcionamiento y características de su vehículo.

Si accede al Área de Maniobras, además:

- Los procedimientos y términos radiotelefónicos
- La configuración y señalización del Área de Maniobras.

Cada empresa es responsable de que las personas a su servicio se encuentren instruidas en los puntos anteriores.

AC-1.4.

Todo peatón que transite dentro de la Zona Aeronáutica de Seguridad Operacional (ZASO) sin acompañamiento, tanto dentro como fuera del horario operativo, deberá disponer de una Acreditación Aeroportuaria que permita el acceso a la ZASO, cuyos requisitos en cuanto a Seguridad Operacional son:

1. Estar en posesión del certificado AVSAF_P en vigor.
2. Haber superado la familiarización local del aeropuerto como peatón.

En caso de no cumplir estos requisitos, deberá estar acompañado/a.

AC-1.5.

Todo **conductor/a que opere dentro de la Zona Aeronáutica de Seguridad Operacional**, excepto en el Área de Maniobras y sin utilizar frecuencias aeronáuticas, tanto dentro como fuera del horario operativo, **deberá disponer de Permiso de Conducción en Plataforma (PCP)**, cuyos requisitos en cuanto a Seguridad Operacional son:

1. **Acreditación Aeroportuaria que permita el acceso a la ZASO, según corresponda.**
2. **Permiso de Conducción de la Jefatura de Tráfico de clase B o superior en vigor**
3. **Estar en posesión del certificado AVSAF_C.**
4. **Conocer la Normativas de Seguridad en Plataforma.**
5. **Conocer la Configuración y Señalización de la Plataforma.**
6. **Superar el examen Permiso de Conducción en Plataforma (PCP).**
7. **Haber recibido la familiarización local, teórica y práctica, del aeropuerto como conductor/a.**
8. **Conocer el funcionamiento y características de su vehículo.**

Tres (3) es el número de veces máximo que un aspirante puede examinarse para intentar superar el examen de PCP, y el periodo mínimo de tiempo entre pruebas será de dos días hábiles.

Los modelos de las pruebas o exámenes de PCP los elaborará el Jefe de la Oficina Local de Seguridad y consistirán en una batería de preguntas tipo test sobre el contenido indicado anteriormente. Los examinadores serán los responsables de formación en dicha materia designados por el gestor aeroportuario.

Se utilizarán distintos modelos con distintas preguntas para asegurar que en el caso de que un aspirante no supere la prueba ha de superar un examen distinto al ya realizado.

Además, si el conductor transporta combustible u otra mercancía peligrosa, en el volumen y condiciones establecidas en la normativa ADR, deberá estar en posesión y tener en vigor el carné certificado de conducción ADR que le habilita para el transporte de mercancías peligrosas, en la clase correspondiente, lo cual se indicará con código en el Permiso de Conducción Aeroportuario. Se exceptúa de lo anterior el movimiento de mercancías peligrosas en el ámbito del "Transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea" (Anexo 18 de la OACI), que se regirá de acuerdo a su propia normativa.

Cualquier adaptación, restricción o limitación incluida en el Permiso de Conducción del conductor será de aplicación en relación con el Permiso de Conducción en Plataforma.

AC-1.6.

Toda persona que conduzca y opere dentro de la Zona Aeronáutica de Seguridad Operacional, y necesite acceder al Área de Maniobras, deberá, adicionalmente al artículo anterior:

1. Haber superado la formación en utilización de frecuencias aeronáuticas.
2. Haber superado la formación en conducción en el área de maniobras (PCP-AM).
3. Haber recibido la familiarización local, teórica y práctica, como conductor/a en el área de maniobras.

Dicha autorización se indicará en el Permiso de Conducción en Plataforma. A estos efectos, el área de maniobras abarca la pista, calles de rodaje y áreas de protección asociadas, así como cualquier otro que la Dirección del Aeropuerto determine.

AC-1.7.

El Permiso de Conducción en Plataforma (PCP) es un carné personal e intransferible, facilitado por la Oficina Local de Seguridad, y sólo válido en el Aeropuerto de Castellón.

El PCP consta de 15 puntos que, en caso de incumplimiento de la Normativa de Seguridad en Plataforma por parte del conductor/a, se irán detrayendo según corresponda, de acuerdo con lo recogido en el artículo SU.2.1 de esta normativa.

AC-1.8.

Con la expedición de Permisos de Conducción en Plataforma, el Aeropuerto de Castellón no asume ninguna responsabilidad pues se refiere estrictamente a la comprobación del conocimiento de la Normativa de Seguridad en Plataforma y otros procedimientos pertinentes.

AC-1.9.

La vigencia del Permiso de Conducción en Plataforma requerirá pasar evaluaciones periódicas, tanto teóricas como prácticas, y vendrá limitada por el vencimiento de la más temprana de las siguientes fechas:

- Caducidad de los certificados AVSAF_P o AVSAF_C.
- Caducidad del certificado AVSEC.
- Fecha de extinción del contrato de trabajo.
- Caducidad del permiso de conducción oficial.
- Caducidad del carné ADR (en caso de realizarse transporte de combustible o mercancías peligrosas).
- Caducidad de la Acreditación Aeroportuaria, cuando así lo determine la Dirección del Aeropuerto.
- El requisito para la obtención del permiso de conducción de vehículo especial, un certificado de formación de la empresa solicitante, de acuerdo con la descripción de esta AMC1 ADR.OPS.B.024(a)(5)

Es obligatorio poseer toda la documentación citada en este artículo en vigor, para mantener el PCP.



AC-1.10.

Las empresas y agentes que operan en el interior de la ZASO deberán entregar a la Oficina Local de Seguridad la solicitud del PCP, el Certificado de Aptitud de su personal, donde se especifican los tipos de vehículos que la empresa autoriza a conducir a la persona titular del mismo, así como el resto de documentación que justifique que dicha persona cumple con todos los requerimientos indicados en los artículos AC.1.3, AC.1.4 y AC.1.5, según el permiso que vaya a solicitar.

AC-1.11.

Si durante un periodo superior a tres meses e inferior a doce meses una persona se ausenta de sus deberes, antes de permitir que vuelva a realizar sus tareas sin acompañamiento, deberá recibir de nuevo la familiarización local correspondiente completa (teórica y práctica).

En caso de que la ausencia sea superior a doce meses, esta persona deberá recibir de nuevo la formación inicial. Esto implica, adicionalmente a lo anterior, que deberá volver a cursar la formación AVSAF y, si corresponde, los cursos de PCP y PCP-AM.

Estos casos se aplicarán a cualquier situación que implique periodos sin realizar alguna actividad que consista en el acceso a la ZASO, la conducción de vehículos o el uso de frecuencias aeronáuticas.



AC-2. CONDICIONES DE USO DEL PERMISO DE CONDUCCIÓN AEROPORTUARIO.

AC-2.1.

Toda persona que conduce debe llevar permanentemente, en buen estado y legible, y en sitio visible, su Permiso de Conducción en Plataforma y su Acreditación Aeroportuaria Personal, estando obligada a mostrarlo al personal de Seguridad aeroportuaria y al TOEC cuando le sea solicitado. Alternativamente la Oficina Local de Seguridad podrá realizar en la Acreditación Aeroportuaria una marcación indicativa de la posesión del Permiso (PCP).

En caso de que el PCP no se encuentre en buen estado o legible, se deberá solicitar la renovación en un plazo de 3 días hábiles, procediéndose a su penalización en caso contrario.

AC-2.2.

El PCP sólo es válido para el Aeropuerto de Castellón.

AC-2.3.

Está prohibido conducir vehículos en el interior de la ZASO si no se porta PCP.

En caso de pérdida u olvido del PCP, se comunicará de inmediato a la dependencia emisora del documento.

AC-2.4.

La Oficina Local de Seguridad podrá autorizar, en casos excepcionales, la circulación de personas sin PCP, estableciendo un procedimiento simplificado de forma que no se perjudique la operación y se garantice el cumplimiento de la Normativa de Seguridad en Plataforma.

AC-2.5.

La empresa se responsabilizará de la devolución del Permiso de Conducción en Plataforma cuando la actividad de la persona no consista ya en la conducción de vehículos, se vea privada provisional o definitivamente del Permiso de Conducción Oficial o de la Acreditación Aeroportuaria que le permite el acceso a la ZASO o se haya llegado al fin de su contrato de trabajo o del contrato o acuerdo con el Aeropuerto de Castellón.

AC-2.6.

Si durante un año una persona poseedora del PCP no realiza ninguna actividad que consista en la conducción de vehículos, ésta deberá superar de nuevo las pruebas para la obtención del mismo.

AC-2.7.

Estarán exentos de solicitar el PCP las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado (FFCCSE) y el personal que asista en situaciones de emergencia.

AC-2.8.

Los vehículos que accedan ocasionalmente al lado aire del recinto aeroportuario y que por lo tanto su conductor no dispone de PCP, deberán ser **guiados** en todos los recorridos que realicen, desde su entrada hasta su salida, por un vehículo autorizado por la Dirección del Aeropuerto, y que opera habitualmente en el aeropuerto.

Los conductores que ejerzan de guía deberán poseer obligatoriamente PCP, definiendo dicho documento las zonas por las que podrán guiar vehículos de caso de necesidad:

- a) Conductores con PCP: Podrán ejercer de guía en viales perimetrales y vías de servicio.
- b) Conductores con PCP-AM: Podrán ejercer de guía en el total del recinto aeroportuario, previa coordinación con ATC y cumpliendo todas la normativa local del aeropuerto.

El conductor de un vehículo guía que acompañe al vehículo guiado, deberá garantizar que el conductor del vehículo guiado opere el vehículo siguiendo las instrucciones dadas.

El vehículo guía tendrá en todo momento contacto visual con el vehículo guiado, y deberá respetar los límites de velocidad establecidos en el apartado NO-2.5.

Se garantizará el cumplimiento de las instrucciones del servicio ATC por parte de los vehículos guiados cuando sean más de uno utilizando el teléfono móvil. El vehículo guía transmitirá las instrucciones a los vehículos del convoy. Sino hubiese posibilidad de comunicación telefónica el gestor facilitaría walky a los vehículos guiados.

Aunque el número máximo de vehículos guiados a la vez en convoy no está limitado por número, sí se establece que el vehículo guía deberá tener en todo momento contacto visual con el/los vehículos guiados. Además, velará en todo momento porque ningún otro vehículo se sitúe entre el vehículo guía y el/los vehículos guiados, no permitiendo una separación superior de 10 metros entre los vehículos.

En ningún caso el vehículo guiado abandonará solo la zona de trabajo una vez haya acabado sus tareas. Deberá esperar en el mismo punto donde se le dejó, a la espera de que el vehículo guía le recoja para guiarle a la salida.

No se realizarán guiados durante la fase

PARTE IV. SUPERVISIÓN



SU-1. COMPETENCIAS DE LA SUPERVISIÓN

SU-1.1.

Sin perjuicio de las competencias de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y de las que correspondan a las Fuerzas de Seguridad del Estado en lo referente a Seguridad Ciudadana, la vigilancia del cumplimiento de la Normativa de Seguridad en Plataforma se atribuye por el aeropuerto al Técnico de Operaciones en Campo (TOEC).

La Oficina Local de Seguridad podrá habilitar para este cometido a los servicios de seguridad aeroportuaria, donde en el control de acceso al lado aire el personal del Servicio de Seguridad supervisará la validez del PCP.

SU-1.2.

Los servicios citados en el punto anterior están autorizados, dentro de sus competencias, a llevar a cabo motivadamente controles a personas y vehículos dentro de la Zona Aeronáutica de Seguridad Operacional (ZASO).

Se entiende como motivación el hecho de incumplir la Normativa, verse involucrado/a en un accidente o no llevar en sitio visible la Acreditación Aeroportuaria o la Autorización de Acceso de Vehículo.

SU-1.3.

Además de lo indicado en el punto SU.1.2, el TOEC podrá, cuando lo estime conveniente, establecer controles de identificación de personal y de posesión del Permiso de Conducción Aeroportuario; en los puestos de acceso de vehículos a plataforma dichos controles serán permanentes.

SU-1.4.

Las instrucciones del TOEC son de obligado cumplimiento, estando facultados para impedir la circulación a aquellos conductores/as que, por su comportamiento en el tráfico, supongan un peligro evidente, dando parte de inmediato a la empresa propietaria del vehículo.

SU-1.5.

El TOEC está facultado para extender por escrito las correspondientes notificaciones de incumplimiento de la Normativa que deberán ser comunicadas a las empresas por el Técnico de Operaciones en Campo.

SU-1.6.

Cualquier persona podrá denunciar al Técnico de Operaciones en Campo, aportando pruebas, incumplimientos concretos de la Normativa de Seguridad en Plataforma.

SU-2. INCUMPLIMIENTOS Y PENALIZACIONES

SU-2.1.

Los incumplimientos de la Normativa de Seguridad en Plataforma supondrán una acumulación de puntos negativos que podrá implicar la retirada provisional o definitiva del PCP; a tal efecto, estos incumplimientos se catalogan en leves (1 punto), graves (2 puntos) y los contemplados en el apartado SU-3 (penalizaciones específicas).

Se consideran **graves**, los incumplimientos de los siguientes artículos:

Capítulo	Artículo
NO-1	NO-1.5., NO-1.11.
NO-2	NO-2.1, NO-2.2, NO-2.4, NO-2.5, NO-2.6, NO-2.9, NO-2.14, NO-2.17, NO-2.19, NO-2.21, NO-2.25, NO-2.27.
NO-3	NO-3.1., NO-3.3., NO-3.4.
NO-4	NO-4.1., NO-4.2., NO-4.3., NO-4.6., NO-4.8.
NO-5	NO-5.1., NO-5.2., NO-5.3., NO-5.7.
NO-6	NO-6.2., NO-6.5.
NO-7	NO-7.2., NO-7.3., NO-7.4.
NO-8	NO-8.1., NO-8.2., NO-8.3.
NO-9	NO-9.1., NO-9.2.
AV-1	AV-1.1.
AV-2	AV-2.1., AV-2.8.
AC-1	AC-1.3., AC-1.5., AC-1.8.
AC-2	AC-2.1.
SU-1	SU-1.4.

El incumplimiento de los restantes artículos tendrá la consideración de leve, exceptuando los incluidos en el capítulo SU-3.

SU-2.2.

El Técnico de Operaciones en Campo notificará por escrito el incumplimiento de la Normativa de Seguridad en Plataforma cometido a la empresa a la cual pertenece el denunciado, pudiendo ambos realizar cuantas alegaciones estime pertinentes, siempre individualmente a cada denuncia. Adicionalmente se comunicará a la Responsable de Seguridad Operacional, Calidad y Medio Ambiente.



SU-2.3.

A la vista de las alegaciones se notificará el archivo de las actuaciones o la imposición de la penalización, comunicando la fecha del incumplimiento, la norma infringida y la puntuación negativa (1 o 2) que proceda.

De acuerdo a la puntuación negativa acumulada, se actuará de la siguiente manera:

- a) Cuando se acumulen 10 puntos, se procederá a la suspensión durante un mes del Permiso de Conducción en Plataforma.
- b) Cuando se acumulen 15 puntos, se procederá a la retirada provisional del Permiso de Conducción en Plataforma. Es necesario volver a solicitar el PCP. Si se le retira el PCP dos veces en un año se procederá a la retirada definitiva con imposibilidad de solicitarlo de nuevo.
- c) Los puntos negativos prescribirán cuando haya transcurrido un año de actividad sin ningún nuevo incumplimiento desde la fecha del último incumplimiento cometido.

SU-2.4.

Si se detecta que el conductor de un vehículo no lleva consigo el PCP y en cualquier caso en el que se demande y no se presente, se procederá a estacionar el vehículo en una zona autorizada y a verificar el estado del PCP y a la aplicación de la Normativa de Seguridad en Plataforma según proceda.

SU-3. PENALIZACIONES QUE AFECTAN AL PCP O A LA ACREDITACIÓN PERSONAL.

ARTÍCULO	SIN PCP	CON PCP
<p>SU-3.1. En los casos de incumplimiento de la Normativa de Seguridad en Plataforma cometidas por personas que no posean el PCP, sin perjuicio de la aplicación del artículo SU-3.2 de esta normativa, se procederá a:</p>	<p>En el caso de incumplimiento de los artículos catalogados como leves:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La primera y la segunda vez: Apercibimiento y notificación a la empresa. • La tercera vez: Retirada durante una semana de la Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO y volver a superar el curso AVSAF_P para recuperarla. • La cuarta: Retirada durante un mes de la Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO y volver a superar el curso AVSAF_P. • Y si se repitiera otra vez: Retirada definitiva. <p>En el caso de incumplimiento de los artículos catalogados como graves:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La primera vez: Apercibimiento y notificación a la empresa. • La segunda vez: Retirada durante una semana de la Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO y volver a superar el curso AVSAF_P. • Y si se repitiera otra vez: Retirada definitiva. 	



ARTÍCULO	SIN PCP	CON PCP
SU-3.2. Si se detecta que la persona que conduce un vehículo no dispone de Permiso de Conducción Aeroportuario, ésta deberá estacionar el vehículo en una zona autorizada, dándose notificación del hecho a la empresa propietaria y procediéndose a:	<ul style="list-style-type: none">• La primera vez: Retirada de la Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO durante un mes y volver a superar el curso AVSAF_P.• La segunda vez: Retirada definitiva de la Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO.	
SU-3.3. En el caso de que se detecte una persona que conduce cuyo PCP esté emitido por otra empresa diferente a la que en ese momento está prestando servicio o no está habilitada por su empresa de acuerdo con su certificado de aptitud (AC-1.10).		<ul style="list-style-type: none">• La primera vez: Retirada provisional del PCP.• La segunda vez: Retirada definitiva del PCP.

ARTÍCULO	SIN PCP	CON PCP
<p>SU-3.4. En el caso de que se detecte una persona que conduce cuyo PCP esté caducado, se la penalizará:</p> <p>NOTA1: Las penalizaciones por los incumplimientos que se cometan con el PCP caducado, se aplicarán cuando se proceda a la renovación del mismo.</p> <p>NOTA 2: Transcurrido un periodo de más de 5 años sin renovar el PCP, se aplicará el artículo SU-3.2.</p>		<ul style="list-style-type: none"> • La primera vez: Suspensión del PCP. • Las siguientes: Retirada provisional del PCP y de la Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO durante un mes.
<p>SU-3.5. Si se detecta que alguien utiliza el PCP de otra persona, se le penalizará con:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La primera vez: Retirada de la Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO durante un mes y volver a superar el curso AVSAF_P. • La segunda vez: Retirada definitiva de la Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO. 	<ul style="list-style-type: none"> • La primera vez: Retirada provisional del PCP. • La segunda vez: Retirada definitiva del PCP.
<p>SU-3.6. Si se detecta que alguien cede el PCP a otra persona, se penalizará a la persona que cede el PCP con:</p>		<ul style="list-style-type: none"> • La primera vez: Retirada provisional del PCP. • La segunda vez: Retirada definitiva del PCP.



ARTÍCULO	SIN PCP	CON PCP
SU-3.7. El incumplimiento de normas que impliquen consecuencias para personas, daños a instalaciones aeroportuarias, equipos, aeronaves, o que provoquen riesgos potenciales a la operación aeroportuaria, llevarán implícitas de por sí:	<ul style="list-style-type: none"> • La primera vez: Retirada de la Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO durante un mes y volver a superar el curso AVSAF_P. • La segunda vez: Retirada definitiva de la Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO. 	<ul style="list-style-type: none"> • La primera vez: Retirada provisional del PCP y retirada de la Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO durante un mes. • La segunda vez: Retirada definitiva del PCP y de la Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO.
SU-3.8. En caso de incumplimientos graves cometidos en situaciones de aplicación de Procedimientos de Visibilidad Reducida o en el interior del Área de Maniobras, la dirección del aeropuerto procederá a:	<ul style="list-style-type: none"> • La primera vez: Retirada de la Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO durante un mes y volver a superar el curso AVSAF_P. • La segunda vez: Retirada definitiva de la Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO. 	<ul style="list-style-type: none"> • La primera vez: Retirada provisional del PCP y retirada de la Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO durante un mes. • La segunda vez: Retirada definitiva del PCP y de la Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO.



ARTÍCULO	SIN PCP	CON PCP
<p>SU-3.9. La reiteración de incumplimientos leves se penalizará con:</p> <p>NOTA. Se entiende por reiteración: cometer de tres o más incumplimientos leves o leves y graves durante un período de un año contado de fecha a fecha desde la comisión del primer incumplimiento.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La primera vez: Retirada Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO durante una semana y volver a superar el curso AVSAF_P. • La segunda vez: Retirada Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO durante un mes y volver a superar el curso AVSAF_P. • La tercera vez: Retirada definitiva de la Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO. 	<ul style="list-style-type: none"> • La primera vez: retirada de tres puntos del PCP. • La segunda vez: retirada provisional del PCP y de la Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO durante un mes. • La tercera vez: retirada definitiva del PCP y de la Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO.
<p>SU-3.10. La reiteración de incumplimientos graves se penalizará con:</p> <p>NOTA: Se entiende por reiteración: cometer este tipo de incumplimientos tres o más veces en el periodo de un año contado de fecha a fecha desde la comisión del primer incumplimiento.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La primera vez: Retirada de la Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO durante un mes y volver a superar el curso AVSAF_P. • La segunda vez: Retirada definitiva de la Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO. 	<ul style="list-style-type: none"> • La primera vez: Retirada provisional del PCP y retirada de la Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO durante un mes. • La segunda vez: Retirada definitiva del PCP y de la Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO.

ARTÍCULO	SIN PCP	CON PCP
SU-3.11. La no observancia de las instrucciones del TOEC o la falta de consideración conllevará:	<ul style="list-style-type: none"> • La primera vez: Retirada durante un mes de la Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO y volver a superar el curso AVSAF_P. • La segunda vez: Retirada definitiva de la Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO. 	<ul style="list-style-type: none"> • La primera vez: Retirada provisional del PCP y retirada de la Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO durante un mes. • La segunda vez: Retirada definitiva del PCP y de la Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO.
SU-3.12. El uso sin autorización de las frecuencias aeronáuticas conllevará:	<ul style="list-style-type: none"> • La primera vez: Retirada de la Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO durante un mes y volver a superar el curso AVSAF_P. • La segunda vez: Retirada definitiva de la Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO. 	<ul style="list-style-type: none"> • La primera vez: Retirada provisional del PCP y retirada de la Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO durante un mes. • La segunda vez: Retirada definitiva del PCP y de la Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO.
SU-3.13. El uso incorrecto y reiterado de las frecuencias aeronáuticas conllevará:		<ul style="list-style-type: none"> • Retirada de la autorización para la utilización de frecuencias aeronáuticas hasta que supere de nuevo la formación correspondiente y la prohibición de entrar al área de maniobras si así lo determina la dirección del aeropuerto.

ARTÍCULO	SIN PCP	CON PCP
<p>SU-3.14. El exceso de velocidad por encima de los límites permitidos conllevará:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La primera vez: Retirada de la Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO durante un mes y volver a superar el curso AVSAF_P. • La segunda vez: Retirada definitiva de la Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO. 	<ul style="list-style-type: none"> • La primera vez: 3 puntos Reiteración: 6 puntos - <u>Entre 22 km/h y 31 km/h de exceso:</u> <ul style="list-style-type: none"> • La primera vez: 6 puntos • Reiteración: Retirada provisional del PCP y de la Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO durante un mes - <u>Más de 31 km/h de exceso:</u> <ul style="list-style-type: none"> • La primera vez: retirada provisional del PCP y de la Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO durante un mes. • Reiteración: Retirada definitiva del PCP y de la Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO.

ARTÍCULO	SIN PCP	CON PCP
SU-3.15. En casos en que una persona pueda representar un peligro por consumo o presunta influencia de alcohol o drogas, el TOEC impedirá que ésta permanezca, y en su caso conduzca, en el interior de la Zona Aeronáutica de Seguridad Operacional. De probarse la influencia citada, se procederá a: NOTA: La negativa a la realización de las pruebas pertinentes supondrá las mismas consecuencias que si es probada la citada influencia en su mayor penalización.	Se procederá de la forma indicada en la tabla a continuación::	Se procederá de la forma indicada en la tabla a continuación:

	En Aire Espirado	En Sangre	Penalización
Tasa de Alcohol	Entre 0,15 mg/l y \leq 0,25 mg/l	Entre 0,30 g/l sangre y \leq 0,50 g/l sangre	Retirada provisional del PCP y de la Acreditación Aeroportuaria de acceso a la ZASO durante un período de un mes.
	> 0,25 mg/l	> 0,50 g/l sangre	Retirada provisional del PCP y de la Acreditación Aeroportuaria de acceso a la ZASO durante un período de tres meses.
Drogas	Consumo o influencia, independientemente de cualquier tasa o nivel		Retirada provisional del PCP y de la Acreditación Aeroportuaria de acceso a la ZASO durante un período de tres meses.

La reiteración, entendiéndose como tal la detección de estar bajo la influencia de alcohol o drogas, con cualquier tasa una segunda vez, se penalizará con la retirada definitiva del PCP y/o de la Acreditación Aeroportuaria de acceso a la ZASO.



SU-4. ACCIONES ANTE INCUMPLIMIENTOS DE LAS CONDICIONES DE ACCESO DE VEHÍCULOS.

SU-4.1.

El incumplimiento de cualquiera de las condiciones de acceso de vehículos especificadas en AV-2 implicará la retirada de la Autorización de Acceso de Vehículo y la salida inmediata del vehículo de la Zona Aeronáutica de Seguridad Operacional hasta que se acredite el cumplimiento de las condiciones de acceso.

SU-4.2.

Se considerará como incumplimiento de las condiciones de acceso el hecho de que se acceda a la ZASO por un punto no especificado como acceso o reservado a determinado tipo de vehículos; en estos casos podrá procederse a la retirada provisional (durante un mes) o definitiva de la Autorización de Acceso de Vehículo, independientemente de la penalización que seguridad aeroportuaria pueda imponer a quien conduce.