Normativa de Seguridad en Plataforma

Edición 2025

aena

aeropuertos para ti

Normativa de Seguridad en Plataforma

Edición 2025

aena

aeropuertos para ti

Introducción

La Normativa de Seguridad en Plataforma nace de la preocupación de Aena S.M.E.,S.A. por conseguir la realización segura y eficiente de las operaciones en tierra en toda la Zona Aeronáutica de Seguridad Operacional (ZASO).

La plataforma y el resto de la ZASO son lugares donde existen numerosos riesgos para las personas, por lo que se requieren unas reglas y procedimientos claros que aseguren una operación segura, fluida y eficiente. Estas reglas y procedimientos se recogen en la presente Norma.

La presenta edición recoge la Enmienda número 11 de la Normativa de Seguridad en Plataforma debiendo, todas las personas que conducen algún vehículo o la utilizan , familiarizarse urgentemente con ésta nueva edición de la Normativa.

La Normativa de Seguridad en Plataforma se publica en español, e inglés. En caso de discrepancias en la interpretación, el texto en español prevalece.

© **Aena S.M.E., S.A.**

Dirección de Operaciones,
Seguridad y Servicios

Edita **Aena S.M.E., S.A.**
Madrid, 2025
11ª Edición (revisada)

texto de este documento corresponde a la norma D.G.A.C. 632.001

© Del diseño:

Aena S.M.E., S.A.

La reproducción total o parcial del contenido de esta Normativa presupone hacer mención de su procedencia.

Depósito Legal: **M-6495-2025**
Producción gráfica: **Aena S.M.E., S.A.**

Índice

A Normas Operativas

A0 Definiciones | 6
Abreviaturas | 14
Diagrama de señales | 15
Principales señales y letreros | 16
A1 Generalidades | 18
A2 Normas básicas de seguridad | 21
A3 Normas de prioridades | 33
A4 Normas para el estacionamiento y parada de vehículos | 35
A5 Normas para peatones | 38
A6 Normas específicas de vehículos de servicio | 41
A7 Normas de operación en condiciones de visibilidad reducida | 43
A8 Normas de operación en el área de maniobras y correcta utilización de frecuencias aeronáuticas | 44
A9 Normas en casos de accidentes | 47
A10 Normas específicas para pasarelas de embarque/desembarque | 51

B Acceso de vehículos

B1 Autorización de acceso | 53
B2 Condiciones de acceso | 54

C Autorización de conducción

C1 Requisitos de seguridad operacional para acceso de personas y conducción de vehículos en la ZASO | 58
C2 Condiciones de uso del permiso de conducción aeroportuario (PCA) | 63

D Supervisión

D1 Competencias de la supervisión | 65
D2 Incumplimientos y penalizaciones | 66
D3 Penalizaciones que afectan al permiso de conducción aeroportuario (PCA) o a la acreditación aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO (AA) para personas que no posean PCA | 68
D4 Acciones ante incumplimiento de las condiciones de acceso de vehículos | 73

A0 Normas Operativas
Definiciones

Acreditación Aeroportuaria (AA):
Autorización emitida por la dirección del aeropuerto a una persona para acceder a la plataforma, área de maniobras, patio de carrillos, así como cualquier otra que se determine.

Aeródromo:
Área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada, total o parcialmente, a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

Alcance visual en la pista (RVR):
Distancia hasta la cual quien pilota 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, etc.

Área de señales:
Área de un aeródromo utilizada para exhibir señales terrestres.

Autorización de Acceso de Vehículo:
Autorización emitida por la dirección del aeropuerto a un vehículo o equipo para que pueda entrar en la Zona Aeronáutica de Seguridad Operacional (ZASO). La persona que conduce el vehículo debe disponer del Permiso de Conducción Aeroportuario.

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 (Formación básica en seguridad aeroportuaria):
Modelo de formación de carácter general sobre 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:

Clase 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 de la persona que conduce, no exceda de nueve.

Centro de Coordinación:

Dependencia designada por la dirección del aeropuerto para realizar labores de coordinación operativa.

Certificado ADR:

Certificado que acredita que el vehículo cumple las condiciones técnicas exigidas por el ADR (Acuerdo Europeo relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera).

Certificado de conducción ADR (Carné ADR):

Certificado de formación para las personas que conducen los vehículos que transportan mercancías peligrosas exigidos por el ADR (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 de Conducción en 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 (excepto área de maniobras).

Curso de inglés aeronáutico:
Curso que proporciona la formación necesaria para que el personal con acceso al área de maniobras acredite un conocimiento básico de la fraseología aeronáutica en inglés. Esta formación solo puede ser impartida por organizaciones autorizadas por Aena S.M.E., S.A. para tal efecto.

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.

Dispensers de combustible:
Vehículo autorizado para suministrar combustible a las aeronaves que se conecta directamente a la red de hidrante y no dispone de cisterna de combustible.

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 y parada.

Línea de área de restricción de equipos (ERL):
Línea que delimita un área de restricción de equipos (ERA).

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 a 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...).

NOTAM:
Aviso que contiene información relativa al establecimiento, condición o modificación de cualesquiera instalaciones, servicios, procedimientos o peligros aeronáuticos que es indispensable conozca oportunamente el personal que realiza operaciones de vuelo.

Objetos extraños (FOD):
Objeto inanimado dentro de la ZASO que no tiene una función operacional o aeronáutica y puede representar un peligro para las operaciones de las aeronaves.

NOTA. - Los FOD proyectados pueden suponer un grave peligro para las personas, vehículos, instalaciones o aeronaves.

Obstáculo:
Todo objeto fijo (tanto de carácter temporal como permanente) o móvil, o parte del mismo, que esté situado en un área destinada al movimiento de las aeronaves en tierra o que sobresalga de una superficie destinada a proteger a las aeronaves en vuelo.

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 sin supervisión o acompañamiento en la Zona Aeronáutica de Seguridad Operacional (ZASO), independientemente de su categoría laboral y de si posee o no el Permiso de Conducción Aeroportuario.

Permiso de Conducción Aeroportuario (PCA):
Nombre genérico que engloba a todos los permisos de conducción que se pueden otorgar a una persona para autorizar la conducción de un vehículo o equipo en la ZASO: PCP, PCP-AM o PCP-COM.

Permiso de Conducción en Plataforma (PCP):
Autorización expedida por la dirección del aeropuerto imprescindible para poder conducir vehículos en la Zona Aeronáutica de Seguridad Operacional (ZASO), excepto en el área de maniobras.

PCP-COM:
Permiso de Conducción en Plataforma que habilita la conducción de vehículos y el uso de frecuencias aeronáuticas en la ZASO, excepto en el 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 o desembarque del pasaje, 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 denominada Área de Restricción de Equipos (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.

Reglamento (UE) nº 139/2014:
Reglamento de la Unión Europea por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos.

Los aeropuertos de la red de Aena certificados por este reglamento son: A Coruña, Alicante, Almería, Asturias, Barcelona, Bilbao, Burgos, El Hierro, Fuerteventura, Girona, Gran Canaria, Granada, Ibiza, Jerez, La Palma, Lanzarote, Logroño, Madrid/Barajas, Málaga, Melilla, Menorca, Murcia, Palma de Mallorca, Pamplona, Reus, San Sebastián, Santander, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte, Tenerife Sur, Valencia, Vigo y Vitoria.

Retirada definitiva del Permiso de Conducción Aeroportuario:
Cancelación definitiva del PCA sin posibilidad de recuperarlo.

Retirada provisional del Permiso de Conducción Aeroportuario:
Cancelación temporal del PCA durante un mínimo de un mes y un máximo de un año, con obligatoriedad de la superación del curso AVSAF_C y, cuando proceda, del curso CAM/COM para volver a obtenerlo.

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 (Torre de control):
Tiene como función transmitir información y expedir autorizaciones a las aeronaves bajo su control y permisos 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.

Servicio de información de vuelo de aeródromo (AFIS).
Servicio de información de vuelo suministrado por una dependencia AFIS a todo el tránsito en el área de maniobras de un aeródromo AFIS y a todas las aeronaves que vuelen dentro de la zona de información de vuelo asociada.

Servicio de Inspección en el Área de Movimiento:
Servicio del Aeropuerto al que se atribuye la vigilancia del cumplimiento de la Normativa de Seguridad en Plataforma y la realización de controles de personas y de vehículos.

Sistema visual de guía de atraque:
Sistema de guía para maniobras en puestos de estacionamiento de aeronaves, que facilite el emplazamiento preciso de las aeronaves incluso en condiciones de visibilidad reducida.

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.

Unidad repostadora de combustible:
Vehículo cisterna autorizado, de diferentes capacidades, dotado de los equipos necesarios para el suministro de combustible a aeronaves.

Vehículo:
Maquina autopropulsada, excluidas las aeronaves.

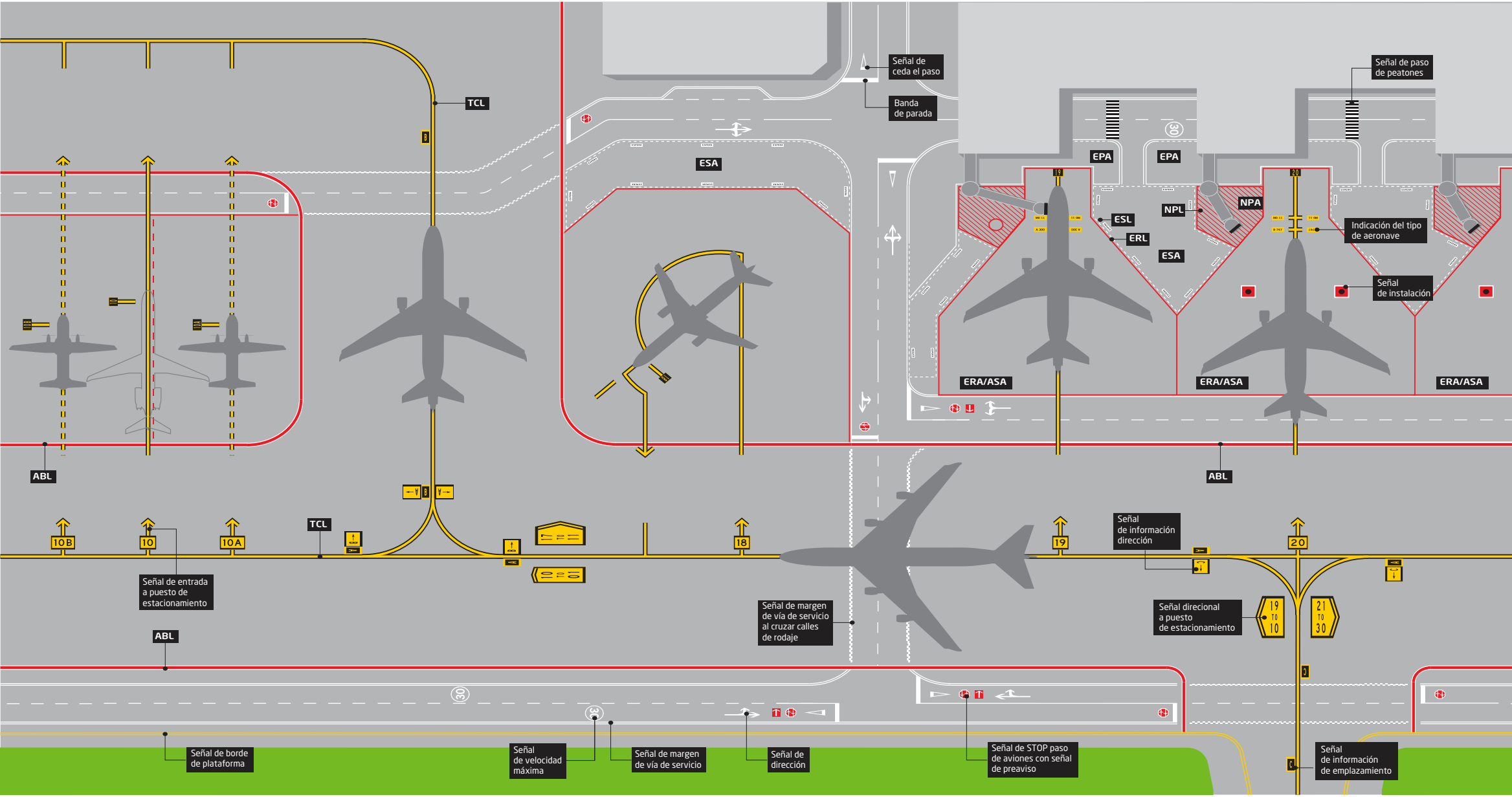
Vehículo - Guía:
Vehículo con luces de señalización prioritaria amarillas utilizado para guiar aviones u otros vehículos.

Vía 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.

A0 Normas Operativas
Abreviaturas

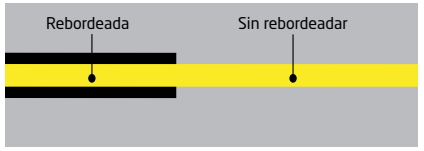
AA	Acreditación Aeroportuaria.
ABL	Línea de seguridad en plataforma.
ADR	Acuerdo europeo relativo al transporte internacional e mercancías peligrosas por carretera.
AESA	Agencia Estatal de Seguridad Aérea.
AFIS	Servicio de información de vuelo de aeródromo.
AIP	Publicación de Información Aeronáutica.
ATEX	Atmósfera Explosiva.
AVSAF	Modelo de formación en Seguridad Operacional.
AVSAF_P	AVSAF Peatones.
AVSAF_C	AVSAF Conductores/as.
AVSEC	Modelo de formación en seguridad aeroportuaria.
CAM	Curso de Conducción en Área de Maniobras.
COM	Curso de comunicaciones.
EPA	Área de estacionamiento de equipos.
EPI	Equipo de Protección Individual.
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	Procedimientos de Visibilidad Reducida.
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.
PCP-COM	Permiso de Conducción en Plataforma con habilitación para el uso de frecuencias aeronáuticas.
RVR	Alcance visual en la pista.
SEI	Servicio de Extinción de Incendios.
SGSO	Sistema de Gestión de Seguridad Operacional.
SIAM	Servicio de Inspección del Área de Movimiento.
TCL	Línea de eje de calle de rodaje.
TWR	Torre de Control.
ZASO	Zona Aeronáutica de Seguridad Operacional.


TCL
ESA
Señal de ceda el paso
Banda de parada
Señal de paso de peatones
EPA
EPA
NPL
NPA
ESL
ERL
ESA
Indicación del tipo de aeronave
Señal de instalación
ERA/ASA
ERA/ASA
ERA/ASA
ABL
ABL
TCL
10B
10
10A
18
19
20
Señal de entrada a puesto de estacionamiento
Señal de información dirección
Señal de margen de vía de servicio al cruzar calles de rodaje
Señal direccional a puesto de estacionamiento
19 TO 10
21 TO 30
ABL
30
3
Señal de borde de plataforma
Señal de velocidad máxima
Señal de margen de vía de servicio
Señal de dirección
Señal de STOP paso de aviones con señal de preaviso
Señal de información de emplazamiento

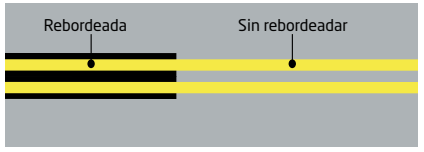
A0 Normas Operativas

Principales señales y letreros

TCL
Señal de eje de calle de rodaje



Señal de borde de plataforma/ calle de rodaje



ABL
Línea de seguridad en plataforma

ERL
Línea de área de restricción de equipos

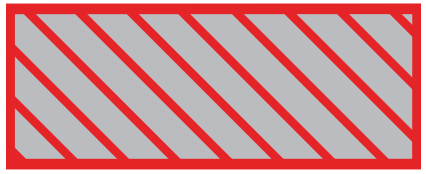
ERL
Línea de área de restricción de equipos

para diferenciar puestos en estacionamientos superpuestos

EPL
Línea de área de estacionamiento de equipos

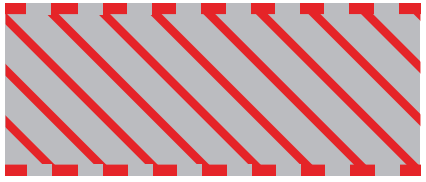
ESL
Línea de área de espera de equipos

NPL
Líneas de área de prohibición de aparcamiento



NPL
Líneas de área de prohibición de aparcamiento

En puestos de estacionamiento superpuestos.



Señal de posición de reposo de la cabeza de la pasarela.

Señal de calle de rodaje cerrada.

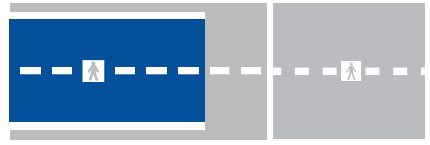
Señal de punto de reunión.

Señales de instalación.

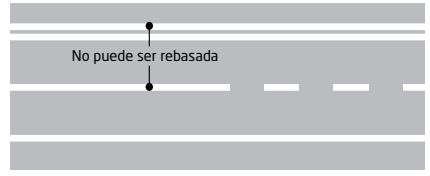
Letrero y señal de "NO ENTRY".

Señal de guía para tractor.

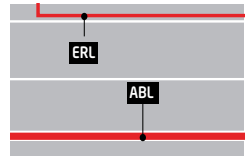
Señal de senda peatonal.



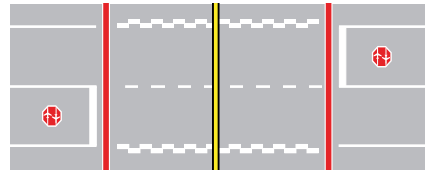
Señal de margen y eje de vía de servicio.



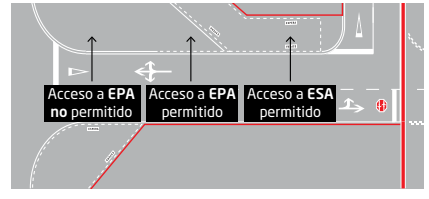
Señal de margen y eje de vía de servicio cuando transcurre bordeando una zona para estacionamiento de aeronaves, o en paralelo a una calle de rodaje.



Señal de margen de vía de servicio al cruzar calles de rodaje en plataforma.

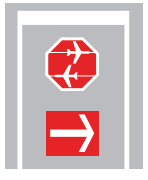


Indicaciones / ejemplos de zonas de acceso permitido del vial de servicio a EPA y de acceso no permitido a ESA.



Señal de ceda el paso y banda de parada.

Señal de STOP paso de aviones, señal de preaviso y banda de parada: obliga a hacer un STOP si se va a continuar en la dirección que indica la señal de preaviso.



Señal y letrero de STOP paso de aviones: indica la obligatoriedad de detenerse, debido al posible cruce con aeronaves o vehículos dotados de luces de prioridad.

Señal y letrero de peligro por chorro de motores.

Señal que indica la proximidad de una intersección donde la circulación se efectúa de forma giratoria en el sentido de las flechas.

Señal de preaviso: indica la dirección en la que se producirá el cruce de aviones.

Señal de velocidad máxima.

Letrero de punto de espera en vía de vehículos con requisito de llamada a la torre de control.

Letrero de punto de espera en vía de vehículos con requisito de llamada AFIS.

Letrero de activación de procedimiento de visibilidad reducida.

Letrero de punto de contacto con CEOPS asociado a procedimientos de operaciones en condiciones de visibilidad reducida.

Letrero en el cierre de viales en el área de movimiento ante condiciones de visibilidad reducida.

Letrero de Procedimiento de Paralización de las Operaciones en el Área de Movimiento (PPOAM) para RVR inferior a un límite.

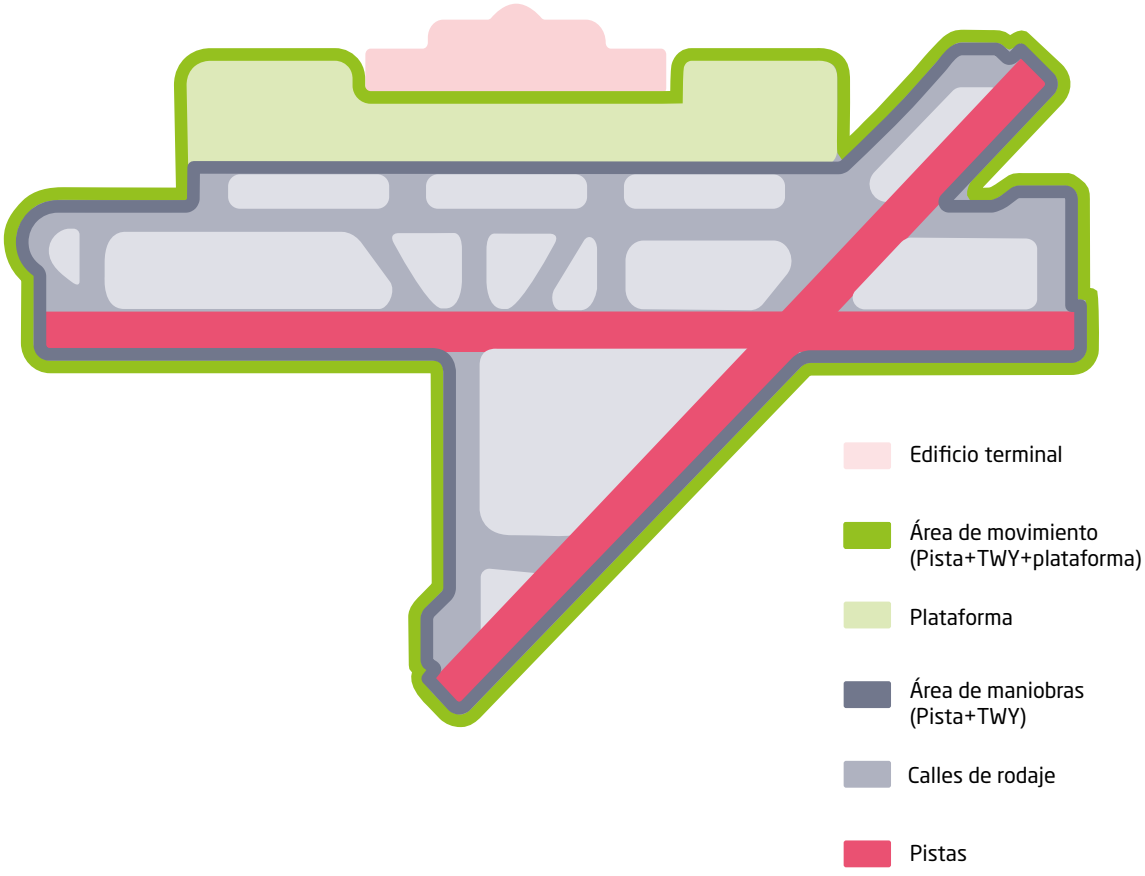
Letrero de zona de acceso limitado.

Señal de prohibido fumar.

Letreros direccionales a puestos de estacionamiento.

Letreros de limitación de altura.

A1 Normas Operativas
Generalidades



A.1.1.
La presente normativa es de aplicación a la totalidad de la Zona Aeronáutica de Seguridad Operacional (ZASO) 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.

A.1.2.
Solo 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.

A.1.3.
Es obligatorio el uso del vestuario y medios de protección (EPI y otros) que marque la legislación vigente, correspondiendo la responsabilidad a las empresas, entidades u organismos.

A.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.

A.1.5.
Cada persona que permanezca en la Zona Aeronáutica de Seguridad Operacional (ZASO), deberá comportarse de tal manera que no genere situaciones que pongan en peligro o causen daños graves a personas, aeronaves, equipos ni a sí mismos o que afecten a la operativa.

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.

A.1.6.
El uso de vehículos ha de limitarse estrictamente a lo necesario, usándose única y exclusivamente para el fin para el que han sido diseñados.

A.1.7.
Se prohíbe el uso en el interior de la ZASO de motocicletas, bicicletas, patinetes y otros dispositivos de movilidad personal, salvo autorización expresa y en las condiciones que dicte la dirección del aeropuerto.

A.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.

A.1.9.
En razón de las características propias del Aeropuerto, 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.

A1 Normas Operativas
Generalidades

A.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 AFIS.

A.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.

A.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.

Las sanciones adicionales se especifican en el punto D.3.7 de esta normativa.

A.2.2.

Está terminantemente prohibido fumar, incluidos vapeadores y cigarrillos electrónicos, o encender fuego en la Zona Aeronáutica de Seguridad Operacional, incluso dentro de los vehículos.

A.2.3.

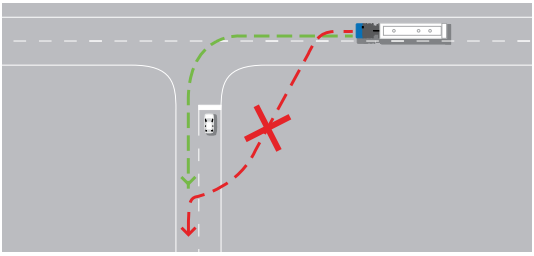
Sólo se permite el uso de equipos de comunicaciones necesarios para la operatividad, quedando terminantemente prohibido el uso de cascos/auriculares de reproducción de música/radio ni la introducción manual de datos por teclado mientras se conduce, etc.

A.2.4.

La circulación de vehículos y equipos dentro de la ZASO se realizará por las vías de servicio establecidas y respetando las marcas y señales; si el destino final estuviera fuera de las vías, éstas deben abandonarse lo más tarde posible. No está permitido conducir sobre ERAs vacías, salvo para mantener

las distancias con aeronaves en movimiento o cuando sea imprescindible para acceder a algún área de trabajo. Los estacionamientos de aeronaves no son un atajo alternativo para las vías de servicio definidas.

La dirección de cada aeropuerto puede establecer la obligatoriedad de circular siempre con las luces de cruce encendidas.



A.2.5.

La velocidad máxima de los vehículos en la plataforma está limitada a 30 km/h. En otras áreas de la ZASO, según se indique por la señalización correspondiente.

Dentro de un puesto de estacionamiento ocupado por una aeronave, la velocidad de los vehículos será la de una persona caminando (inferior a 5 km/h).

Las sanciones por exceso de velocidad se especifican en el punto D.3.14 de esta normativa.

A.2.6.

Los vehículos dotados de luces de señalización prioritaria deberán hacer uso de las mismas, exclusivamente, en las siguientes circunstancias:

a) Para la atención de una emergencia.

b) Durante la realización de prácticas y entrenamientos para la atención de una emergencia.

c) En el caso de servicios del aeropuerto específicamente autorizados que lo requieran en función de la atención operativa a realizar, para la atención urgente que requieran aeronaves, personas o instalaciones aeroportuarias, sin exceder, en la plataforma, el doble de la velocidad máxima permitida.

d) Otros servicios (del aeropuerto y de terceros) que requieran circular fuera de las vías de servicio, en el interior de las calles de rodaje en plataforma o en el área de maniobra.

e) Con objeto de señalizar su presencia (caso de vehículos especialmente lentos o voluminosos, situados en lugares que interrumpan la circulación, durante repostajes de aeronaves, etc.)

En los casos a), b) y c) podrán superar los límites de velocidad y circular fuera de las vías de servicio. En el caso d), se podrá circular por fuera de las vías de servicio, pero no se podrá superar el límite máximo de velocidad. En el caso e) no se podrá superar el límite máximo de velocidad ni circular fuera de las vías de servicio y otras zonas dedicadas al movimiento de vehículos.

Fuera de las anteriores circunstancias, los vehículos no deberán activar las luces de señalización prioritaria y deberán comportarse como cualquier otro vehículo.

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

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

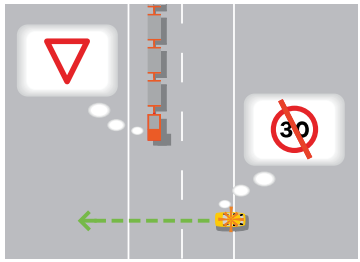
A.2.7.

En los vehículos que estén dotados de cinturón de seguridad se deberá hacer uso del mismo, siendo responsable de ello cada persona, excepto dentro del estacionamiento y del patio de clasificación de equipajes si así lo determina el operador del vehículo. Además, solamente podrá haber personas en plazas específicamente diseñadas para ello.

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.

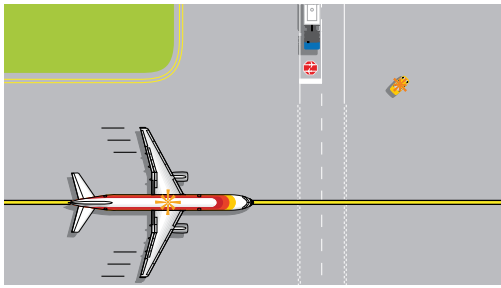
A.2.8.

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



A.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.



En cualquier caso, el vehículo de emergencia evitará cruces y respetará la distancia de seguridad al paso de aeronaves en la medida de lo posible.

A.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. Y, en general, se mantendrán en su posición más baja salvo el tiempo imprescindible que requiera su utilización.

Los vehículos de altura superior a 3 m llevarán un cartel o pictograma que lo indique y que sea visible en cabina.

A.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) o de 75 m (fuselaje ancho).

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

A.2.12.

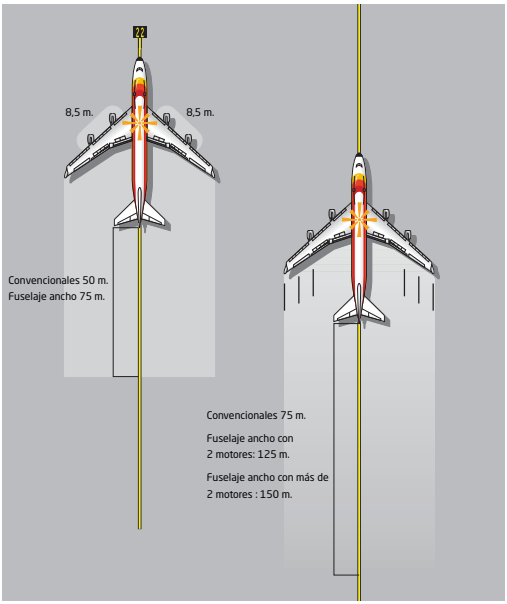
Manténgase alejado de las hélices y los rotores. La distancia de seguridad debe definirse para cada tipo de aeronave por el operador de la misma.

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.

A.2.13.

Detrás de aeronaves en movimiento hay que mantener una distancia mínima de 75 m (aeronaves convencionales), de 125 m (aeronaves de fuselaje ancho y con 2 motores) o de 150 m (aeronaves de fuselaje ancho con más de 2 motores)



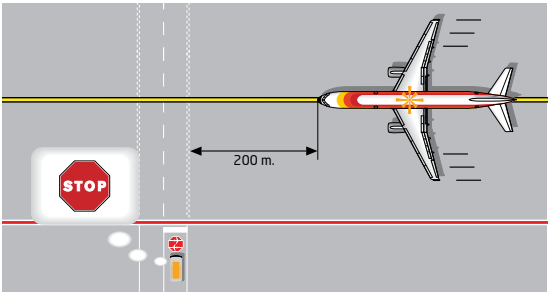
NOTA. - La mayor potencia de los motores se utiliza cuando la aeronave inicia el movimiento, por lo que se recomienda estar atento a esta circunstancia y extremar las medidas de seguridad.

A.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 anticolisión, 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.



A.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.

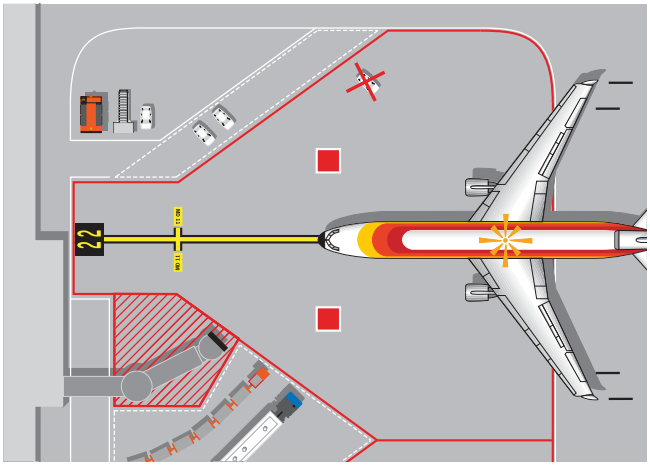
A.2.16.

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

A.2.17.

Cuando una aeronave se esté acercando a una posición de estacionamiento, todo el personal, vehículos y equipos, excepto el vehículo que hace las labores de FOLLOW ME para la supervisión y/o guiado de la maniobra de entrada al puesto de estacionamiento, 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 anticolisión del avión estén apagadas,**
- **los calzos estén colocados, y**
- **se han colocado conos alrededor de la aeronave.**



Las desviaciones de este requisito se gestionarán según se especifica en la Instrucción Técnica de AESA.

A la salida de una aeronave cuando ésta conecte las luces anticolisión, el área de restricción de equipos (ERA) y, cuando sea necesario, las áreas de espera de equipos (ESA) asociadas, se encontrarán libres 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.

A.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.

A.2.19.

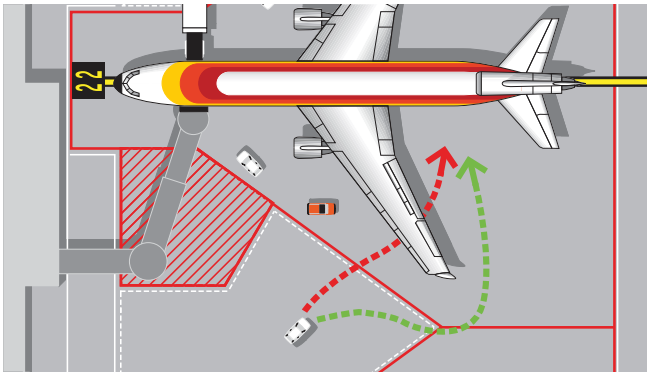
Está prohibida la entrada y permanencia en las posiciones de estacionamiento de aeronaves a toda persona, vehículo o equipo que no tengan una función que realizar.

A.2.20.

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

A.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.

A.2.22.

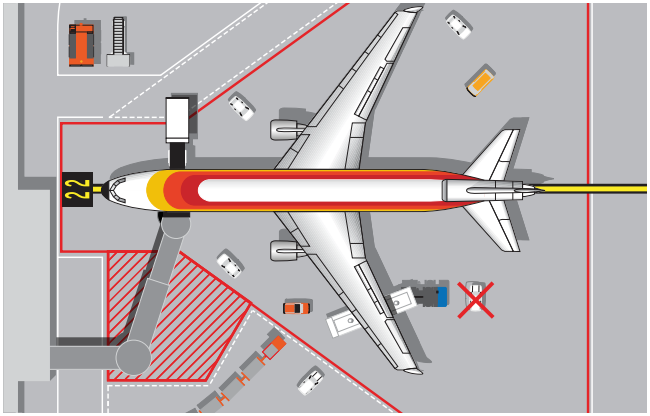
La marcha atrás y el retroceso de vehículos sólo están permitidos si las condiciones locales no permiten la marcha hacia adelante; en estos casos quien conduce debe asegurarse de que no existe obstáculo que dificulte la maniobra ni se invadan zonas de seguridad.

A.2.23.
Está prohibido la parada y el trabajo detrás de vehículos que, debido a condiciones locales, sólo puedan salir retrocediendo.

A.2.24.
Los apoyos hidráulicos de vehículos sólo pueden utilizarse tras asegurarse que la zona se encuentra despejada.

A.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.**



A.2.26.
Durante el reabastecimiento de combustible de una aeronave en un radio de 3 m. en el caso de keroseno y 7 m. en el caso de gasolina de aviación, alrededor de las aberturas de ventilación de los depósitos, de las tomas de hidrante de combustible 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 ATEX, excepto en el caso de aquellos dispositivos cuyo uso esté recogido en los procedimientos de suministro de combustible.

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 hidrante de combustible, independientemente de que éstas se encuentren cerradas. En caso de necesidad de circular en las inmediaciones de los vehículos de combustible y sus elementos accesorios, aun cuando se respete la distancia, se hará extremando las precauciones evitando impactos contra mangueras y/ acoplamientos de las tomas de hidrante de combustible.

NOTA. - Cualquier impacto contra estos vehículos y/o accesorios podría derivar en derrames de combustible pulverizado, a alto caudal y presión en las inmediaciones de superficies calientes, lo que supone un alto riesgo de incendio.

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.

A.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.

A.2.28.
En el caso de que el SEI o el SIAM (Servicio de Inspección en el Área de Movimiento) observaran 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.

A.2.29.
En caso de derrame de combustible deberá observarse lo siguiente:

a) Aléjese del derrame y no intente reparar la tubería o tapar la fuga, salvo que entre sus funciones se encuentre gestionar esta incidencia.

b) Detenga la maquinaria y vehículos y evite cualquier fuente de ignición. En el caso de que el derrame alcance la posición de un vehículo y fuese necesario moverlo se hará empujándolo o remolcándolo.

c) Informar a la tripulación y al Centro de Coordinación del aeropuerto

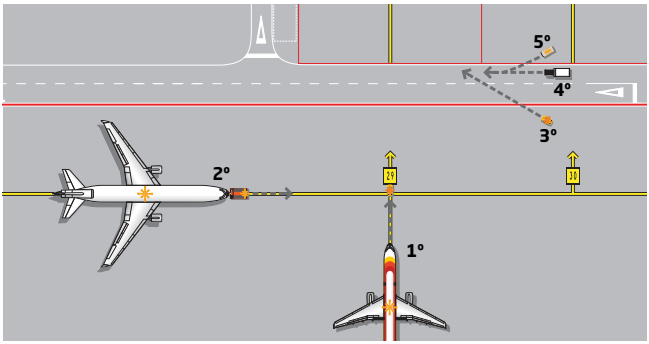
d) No pase con vehículos sobre el combustible.

A.2.30.
El uso de cadenas o de neumáticos con clavos requiere la autorización previa de la dirección del aeropuerto.

A.2.31.
El aeropuerto retirará los equipos que obstaculicen la operatividad o que bloqueen las instalaciones de uso si la compañía no lo hace en un plazo razonable o no hay respuesta por su parte. También se retirarán los equipos y vehículos averiados o inservibles depositados en zonas no autorizadas.

A.3.1.

En la circulación en la Zona Aeronáutica de Seguridad Operacional (ZASO), se establecen las siguientes prioridades generales:



1º) **Aeronaves en movimiento por su propia tracción, salvo que reciba instrucciones de ceder el paso a otra aeronave remolcada.**

2º) **Aeronaves que rueden remolcadas, incluyendo los vehículos remolcadores y vehículos-guía.**

3º) **Vehículos con luces de señalización prioritaria encendidas.**

4º) Vehículos que rueden por las vías de servicio.

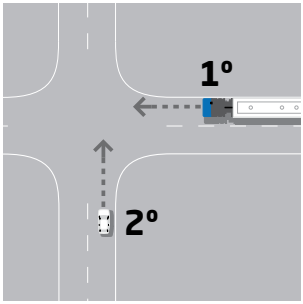
5º) Vehículos que se vayan a incorporar a las vías de servicio.

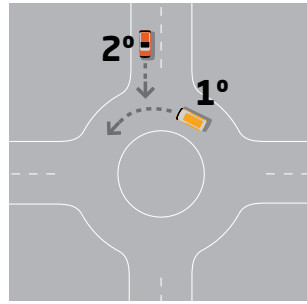
NOTA. - En relación con la circulación de vehículos de emergencia en situación de emergencia, ver artículo A.2.9.

No obstante lo anterior, la dirección del aeropuerto podrá establecer prioridades para el inicio de maniobras de retroceso en función de la configuración del aeropuerto o de las necesidades operacionales del mismo.

A3 Normas Operativas
Normas de prioridades

A.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, donde tendrá prioridad el vehículo que se encuentre dentro de ellas.

A.3.3.
En los pasos cebra señalizados en las vías de servicio, deberá cederse el paso a las/los peatones.

A.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.

Señal y letrero de STOP paso de aviones. Se utiliza en las intersecciones de viales de vehículos con calles de rodaje de aeronaves. Indica la obligatoriedad de detenerse antes de iniciar el cruce.

A.4.1.

En la plataforma y en los patios de clasificación de equipajes, 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 la persona que conduce en la proximidad inmediata del vehículo y con el freno de mano puesto.

A.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.

A.4.3.

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.**

A.4.4.

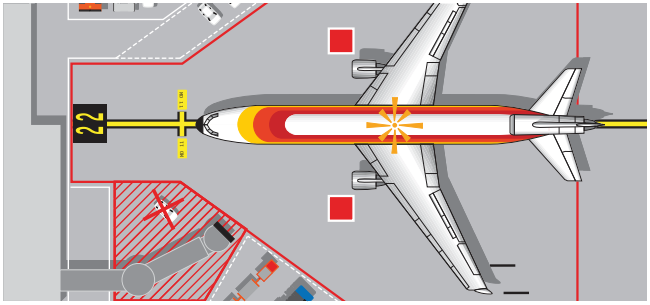
Para la asistencia a la aeronave, los vehículos y equipos no contactarán físicamente con la aeronave, salvo en los casos en los que resulte imprescindible (p.ej., conexión de mangueras, conexión eléctrica o pasarelas). Tampoco se situarán a menos de 0,50 m de otro vehículo parado a menos que la operativa requiera el contacto.

A.4.5.

Todos los vehículos y equipos utilizados para el servicio de asistencia, en cualquiera de sus fases, deberán ser retirados y situados en las zonas habilitadas al efecto (EPA), una vez terminada la necesidad de su utilización. Cada uno deberá estacionar en las EPAs asignadas a su operador o en las de libre uso. En caso de incumplimiento, la responsabilidad corresponderá siempre a la propiedad del vehículo.

A.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.



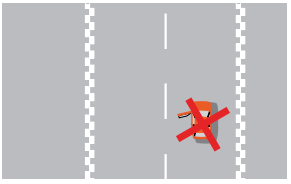
A.4.7.

En el interior de la Zona Aeronáutica de Seguridad Operacional solo deberán estacionar y/o parar vehículos y equipos en las zonas autorizadas para ello. Está prohibido estacionar o parar dónde así esté indicado mediante la señalización correspondiente, así como en los pasos de cebra señalizados en las vías de servicio, exceptuando la parada temporal para la recogida o desembarque de pasaje a través de jardineras.

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

A.4.8.

Está prohibido parar o estacionar en las vías de servicio.



A.4.9.

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

A.4.10.

La dirección del aeropuerto podrá exigir el uso de calzos o dispositivos equivalentes para asegurar vehículos estacionados en EPAs.

A5 Normas Operativas
Normas para peatones

A.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, siempre durante el recorrido mínimo imprescindible. La circulación a pie se realizará utilizando obligatoriamente, aceras, pasos y sendas peatonales y zonas habilitadas a tal fin.

En el caso de coordinación de maniobras de retroceso para salida de puesto, la circulación a pie será la mínima imprescindible para la alineación de la aeronave con el eje de la calle de rodaje, pudiendo la Dirección del Aeropuerto establecer la obligatoriedad de que el regreso a plataforma se haga dentro de un vehículo o acompañado del mismo.

En todo caso, cada persona que se desplace andando desarrollará su recorrido de tal manera que no se ponga a si 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.

A.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 Zona Aeronáutica de Seguridad Operacional (ZASO), a excepción de:

- **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 EPI de alta Visibilidad (p. ej. acompañamiento, supervisión, zona de acceso, condiciones meteorológicas, etc.).**

A.5.3.

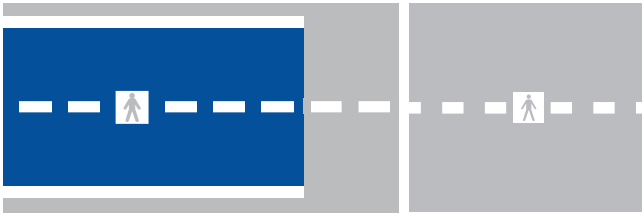
Está terminantemente prohibido el acceso a pie al área de maniobras, salvo:

- **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.

A.5.4.

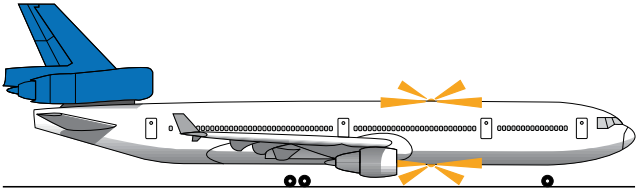
Cuando se señalicen sendas peatonales en plataforma o vías de servicio, sólo se podrá caminar por ellas.



A.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 anticolisión se encuentren encendidas.

A5 Normas Operativas
Normas para peatones

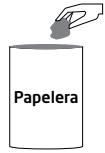


A.5.6.

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

A.5.7.

Está prohibido generar FOD en el interior de la ZASO, para ello:



1. **No se debe arrojar objetos, papeles o desperdicios al suelo, debiendo depositarse en los receptáculos destinados al efecto.**
2. **Así mismo, queda prohibido depositar objetos (latas, periódicos, papeles, desperdicios, materiales sueltos, etc.) sobre las zonas de carga o exteriores de los vehículos o equipos aunque estén parados, o ponerlos en lugares expuestos, al objeto de evitar que sean arrastrados por el viento.**

A.5.8.

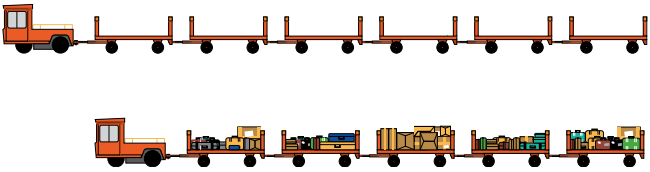
En condiciones de visibilidad reducida deben extremarse las precauciones.

A.5.9.

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

A.6.1.

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



Las personas que conducen los trenes de carrillos, portallets, dollies y cualquier otro remolque se asegurarán de la correcta conexión de los distintos remolques entre sí y con el tractor. Las mercancías se cargarán en los carrillos o vehículos o equipos con las debidas medidas de seguridad para el tráfico, por personas especializadas, quienes se asegurarán de que la carga esté debidamente estibada. La dirección del aeropuerto podrá solicitar que los carrillos cuenten con medidas de contención lateral para evitar la caída de equipajes durante su traslado, por ejemplo, mediante lonas o paneles.

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 recolocar la carga si es advertido de peligro potencial de caída de la misma.

A.6.2.

En caso de portapallets, dollies o similares, quien conduce 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, así como de su correcta maniobrabilidad.

A.6.3.

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

A.6.4.
Los trolleys, carritos y en general todos los equipos remolcados dispondrán de elementos retrorreflectantes instalados en los laterales y en la parte posterior de los mismos.

A.6.5.
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. La dirección del aeropuerto podrá establecer la prohibición del uso de plásticos.

A.6.6.
Los vehículos cerrados (con cabina) de catering, mayordomía, escaleras del pasaje, ambulift y otros de servicios que normalmente deban retirarse de las aeronaves retrocediendo deberán disponer de un dispositivo acústico de marcha atrás.

A.6.7.
En los casos en que un vehículo deba acercarse a una aeronave retrocediendo, deberán extremarse las precauciones contando con elementos de visión trasera como cámaras auxiliares o retrovisores.

Cuando no se disponga de estos elementos o la visión no sea adecuada y completa, así como cuando las condiciones locales lo hagan aconsejable, la dirección del aeropuerto podrá exigir en las posiciones que estime pertinente la obligatoriedad de presencia de una persona auxiliar para el guiado de la maniobra de marcha atrás.

A.6.8.
El repostaje de vehículos y/o equipos se realizará, exclusivamente, en los lugares autorizados por la dirección del aeropuerto.

A.7.1.
Durante la noche y con visibilidad reducida (niebla, nieve, lluvia...) se circulará con las luces de cruce o de niebla, estando prohibidas las luces de posición o de carretera.

A.7.2.
En condiciones de visibilidad reducida, está prohibido el cruce de calles de rodaje en plataforma cuando la visibilidad sea inferior a 200 m, salvo por los puntos que expresamente se habiliten para el cruce.

A.7.3.
Cuando se esté operando en condiciones de visibilidad reducida ha de procurarse evitar la circulación por las vías contiguas a las calles de rodaje en plataforma, siendo preferible las vías de circunvalación de la plataforma.

A.7.4.
En estas condiciones, deben evitarse los trayectos que no sean absolutamente necesarios para los fines de despacho y mantenimiento.

A.7.5.
En aquellos Aeropuertos en que existan procedimientos locales para condiciones de visibilidad reducida (LVP), deberán respetarse estrictamente las limitaciones adicionales que se establezcan.

A8 Normas Operativas

Normas de operación en el área de maniobras y correcta utilización de frecuencias aeronáuticas

A.8.1.

Para acceder y permanecer en el Área de Maniobras es necesario solicitar permiso al Servicio de Control de Aeródromo o a la dependencia AFIS, además de disponer de un PCA que habilite para ello. Se debe permanecer en todo momento a la escucha constante de la frecuencia correspondiente y colacionar los permisos con exactitud.

Es obligatorio cumplir todas las instrucciones obligatorias proporcionadas mediante señales y letreros salvo que sea autorizado de otro modo por el Servicio de Control de Aeródromo o indicado por la dependencia AFIS.

A.8.2.

Todo vehículo que por su actividad deba entrar en el área de maniobras sin acompañamiento o que tenga que hacer uso de frecuencias aeronáuticas en cualquier otra zona, deberá ir provisto de un equipo radiotelefónico de frecuencia adecuada para coordinación con el Servicio de Control de Aeródromo (TWR) o dependencia AFIS, así como con el Centro de Coordinación cuando se precise; de una etiqueta con el distintivo de llamada (call sign) en un lugar prominente; de instrucciones ante situaciones anómalas y de un plano detallado del aeropuerto.

En caso de utilizar un equipo radiotelefónico portátil se deberá disponer de una batería de reserva cargada.

A.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.

A.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...).

A.8.5.
En condiciones de visibilidad reducida sólo se accederá al área de maniobras si tal acceso resulta imprescindible.

A.8.6.
En aquellos aeropuertos que dispongan de sistemas de multilateración y/o localización y la dirección del aeropuerto así lo determine, los vehículos que accedan al área de maniobras, deberán ir provistos de un transpondedor modo S u otro elemento pertinente que permita obtener su identidad y posición, debiendo mantenerlo encendido al menos durante el tiempo en el que se encuentren en dicha área, así como en los viales que se consideren necesarios.

A.8.7.
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 o dependencia AFIS competente las circunstancias (incluida la última posición conocida);

b) evacuará, en forma simultánea, a menos que la dependencia ATS indique otra cosa, 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,

c) detendrá el vehículo.

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

A.8.8.
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 o dependencia AFIS afectada.

A.8.9.

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 o dependencia AFIS competente, 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.

A.8.10.

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.

En esta línea, se deberá evitar:

- El uso de los teléfonos móviles con fines distintos de la gestión de incidencias en las comunicaciones aeronáuticas y el guiado de vehículos.
- Escuchar música.
- Realizar actividades que requieran que se baje el volumen de las conversaciones por radio frecuencia.
- Conversaciones con otras personas que se encuentren en la cabina de conducción (o a través de la radiofrecuencia) y que no sean esenciales para el desarrollo de la actividad.
- Cualquier otra actividad que suponga una distracción.

Además, el interior de los vehículos debe mantenerse en todo momento libre de objetos que puedan incomodar o distraer a sus ocupantes.

A.9.1.

Todos los accidentes y daños materiales ocurridos en la Zona Aeronáutica de Seguridad Operacional (ZASO) deberán ser comunicados inmediatamente al CENTRO DE COORDINACIÓN 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 CENTRO DE COORDINACIÓN 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.

A.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 personal de Servicio de Inspección en el Área de Movimiento 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.

A.9.3.

Una vez autorizado por el Servicio de Inspección en el Área de Movimiento, quien sea responsable de los vehículos, equipos y otros obstáculos implicados, los retirarán inmediatamente.

A.9.4.

La persona encargada del Servicio de Inspección en el Área de Movimiento mandará balizar y señalizar con el material de su unidad 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.

Todas las personas implicadas en un accidente deben aportar al Servicio de Inspección en el Área de Movimiento los datos que les sean solicitados.

A.9.5.

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

A.9.6.

En caso de que se detecte algún objeto abandonado o dañado con etiquetado correspondiente a mercancía peligrosa, deberá:

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

b) Informar urgentemente al CENTRO DE COORDINACIÓN.

c) Esperar la llegada del SEI y/o Servicio de Inspección en el Área de Movimiento 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

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

Etiquetas de la OACI para mercancías peligrosas

Etiquetas de riesgo primario

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

Etiquetas de la OACI para mercancía peligrosas

Etiquetas de riesgo primario

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

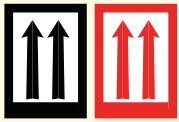
Tamaño mínimo: 120x111 mm.

Exclusivamente en aeronaves de carga

Tamaño mínimo: 110x90 mm.

Material magnetizado

Tamaño mínimo: 74x105 mm.



Posición del bulto

El orden numérico de las clases no implica un grado relativo de riesgo. En la mayoría de las clases existen sustancias cuyotransporte 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.

A.10.1.

Las pasarelas de embarque/desembarque deberán ser manejadas exclusivamente por personas autorizadas. Estas personas deberán cumplir lo establecido en la NSP en lo que tiene que ver con los requisitos relativos a consumo de alcohol, drogas o sustancias psicoactivas, incluidos medicamentos, independientemente del manejo que hagan (manual o remoto) o de su ubicación física.

A.10.2.

Durante la operación de la pasarela sólo podrán permanecer en el interior las personas autorizadas por el aeropuerto, que en todo caso se encontrarán a distancia suficiente del puente de mando.

A.10.3.

No deberán obstruirse los movimientos de la pasarela, en especial su trayectoria de conexión / desconexión.

A.10.4.

Cuando una aeronave se esté acercando a una posición de estacionamiento que disponga de pasarela de embarque/desembarque, ésta deberá situarse en una posición que no suponga obstáculo para la entrada de la aeronave.

A.10.5.

La conexión de la pasarela con la aeronave no podrá realizarse hasta que se cumplan las siguientes condiciones:

- **La aeronave esté detenida.**
- **Los motores estén apagados.**
- **Las luces anticolisión del avión estén apagadas y**
- **Los calzos estén colocados.**

A.10.6.

No se permitirá el desembarque del pasaje a través de la pasarela hasta que no esté activado el sensor automático de movimiento vertical.

A.10.7.

La zona de servidumbre de la pasarela estará definida mediante una línea de área de prohibición de aparcamiento (NPL) que delimitará en su interior una zona totalmente prohibida para el estacionamiento y parada de vehículos y equipos (NPA).

A10 Normas Operativas
Normas específicas para pasarelas de embarque/desembarque

Cuando la pasarela esté en movimiento (luces intermitentes encendidas) no se podrá circular en esa área.

A.10.8.

Está prohibida la circulación de vehículos bajo el túnel telescópico de la pasarela.

Salvo para los servicios de mantenimiento de instalaciones, de operativa de las pasarelas y de Extinción de Incendios del aeropuerto, está prohibida la circulación a pie bajo el túnel telescópico de la pasarela durante el movimiento de la misma.

Se deben extremar al máximo las precauciones en la circulación a pie en las proximidades del túnel telescópico de la pasarela.

A.10.9.

A la salida de la aeronave, no se iniciará la maniobra de salida hasta que la pasarela haya sido situada en su posición de reposo con las luces intermitentes apagadas.

A.10.10.

En posiciones que dispongan de sistema visual de guía de atraque, no podrá circularse por delante del sistema mientras esté activado, para evitar lecturas erróneas.

A.10.11.

El cambio de ruedas de las aeronaves solo se podrá realizar con la pasarela desconectada. Cualquier otra actividad de mantenimiento de la aeronave, deberá coordinarse previamente con la dirección del aeropuerto.

B.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 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.

B.1.2.

Para que a un vehículo se le pueda expedir una Autorización de Acceso de Vehículo, debe existir una necesidad operativa justificada para ello.

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 un lugar visible de su parte frontal que no interfiera con la visibilidad en la cabina de conducción, siempre que el vehículo circule por la zona de operaciones.

B.1.3.

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

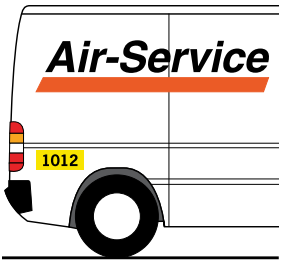
B.1.4.

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

B2 Acceso de vehículos
Condiciones de acceso

B.2.1.

Todos los vehículos que circulen por la ZASO deberán ser perfectamente identificables por los Servicios de Inspección en el Área de Movimiento y de Seguridad, llevando como mínimo un anagrama de la empresa en los laterales del vehículo, aparte de las exigencias de seguridad aeroportuaria.



La dirección del aeropuerto 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.

Todos los equipos remolcados, incluidos los carrillos de transporte de equipajes, estarán rotulados individualmente con el identificador del agente propietario de los mismos.

B.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, así como a los vehículos de las Fuerzas de Seguridad del Estado, y a otros que la dirección del aeropuerto considere conveniente.

B.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 dirección del aeropuerto podrá autorizar su acceso al interior de la ZASO limitando, si fuera preciso, las vías de servicio a utilizar.

B.2.4.

La dirección del aeropuerto, de acuerdo a la configuración del mismo, podrá eximir del cumplimiento de las Normas B.2.1. y B.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.

B.2.5.

Los vehículos que accedan y permanezcan en la Zona Aeronáutica de Seguridad Operacional (ZASO) y los equipos que establezca la dirección del aeropuerto, deberán disponer obligatoriamente de los equipos mínimos de extinción de incendios establecidos por dicha dirección.

B.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 dirección del aeropuerto 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.

B.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.

B2 Acceso de vehículos
Condiciones de acceso

B.2.8.

Quien opere un vehículo deberá garantizar la responsabilidad civil frente a terceros por daños a aviones, equipajes, pasaje, otras personas y Aena, S.M.E., S.A., 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 Aena S.M.E., S.A.

Aena, S.M.E., S.A. facilitará la adquisición de un seguro de "Responsabilidad Civil Acceso a Plataforma" para aquellos vehículos que requieran accesos puntuales.

B.2.9.

Las respectivas direcciones de aeropuertos definirán localmente los departamentos del aeropuerto en los cuales la propiedad de un vehículo debe documentar la actualización de las revisiones técnicas de los vehículos y de cobertura de su seguro.

B.2.10.

Los vehículos para el suministro de combustible de aviación deberán estar construidos de acuerdo con los estándares internacionales utilizados por las Cías. 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.

B.2.11.

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

B.2.12.

Todos los vehículos dispondrán de una pegatina o dispositivo similar, a la vista de la persona que conduzca, que recuerde la obligatoriedad de activar el freno de mano cuando se abandone la cabina de conducción.

C1 Autorización de conducción

Requisitos de seguridad operacional para acceso de personas y conducción de vehículos en la ZASO

C.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 Aeroportuario.

C.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.

C.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.**

Adicionalmente, si conduce un vehículo tanto dentro como fuera del horario operativo, deberá conocer además de lo anterior:

- **El funcionamiento y características de su vehículo.**

Si utiliza frecuencias aeronáuticas, además:

- **Los procedimientos y términos radiotelefónicos.**

Si también accede al Área de Maniobras:

- **Para permisos emitidos a partir del 7 de enero de 2026 en aeropuertos certificados con el Reg. (UE) nº 139/2014, el conocimiento de lengua inglesa según se especifica en el artículo C.1.7.**
- **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.

C.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 recibido y superado la familiarización local, teórica y práctica, del aeropuerto como peatón.**

Además, el peatón solo podrá transitar por la zona para la que le autoriza su AA y para la que ha recibido la familiarización local.

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

C.1.5.

Toda persona que conduzca y 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. **Haber recibido la familiarización local, teórica y práctica, del aeropuerto como conductor/a.**

Además, si la persona que conduce 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 PCA. 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.

C1 Autorización de conducción

Requisitos de seguridad operacional para acceso de personas y conducción de vehículos en la ZASO

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

C.1.6.

Toda persona que conduzca y opere dentro de la Zona Aeronáutica de Seguridad Operacional, excepto en el área de maniobras y además necesite hacer uso de frecuencias aeronáuticas deberá, adicionalmente al artículo anterior:

1. **Haber superado la formación en utilización de frecuencias aeronáuticas.**
2. **Haber recibido la familiarización local teórica y práctica.**

Dicha autorización se indicará en el PCA con la denominación "PCP-COM".

C.1.7.

Toda persona que conduzca y opere dentro de la Zona Aeronáutica de Seguridad Operacional y necesite acceder al área de maniobras deberá, adicionalmente a lo indicado en el artículo C.1.6:

1. **Haber superado la formación en conducción en el área de maniobras.**
2. **Haber recibido la familiarización local, teórica y práctica, como conductor/a en el área de maniobras.**
3. **Para permisos emitidos a partir del 7 de enero de 2026 en aeropuertos certificados por el Reg. (UE) nº 139/2014, haber superado el curso de inglés aeronáutico o disponer de un Certificado de Competencia en idioma inglés de nivel 4, 5, o 6 en vigor emitido por un Centro Evaluador de la Competencia Lingüística autorizado por AESA.**

Dicha autorización se indicará en el PCA con la denominación "PCP-AM".

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.

C.1.8.

El Permiso de Conducción Aeroportuario (PCA) es un carné personal e intransferible, facilitado por la dirección del aeropuerto. Por lo tanto, está prohibido tanto ceder el PCA como utilizar el PCA de otra persona trabajadora.

El PCA consta de 20 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 D.2.1 de esta normativa.

C.1.9.

El Permiso de Conducción Aeroportuario se establece como obligatorio en toda la red de aeropuertos españoles de Aena S.M.E., S.A. El tipo de PCA expedido para una empresa y una persona trabajadora le permite circular exclusivamente por la zona para la que le habilita.

C.1.10.

Con la expedición de Permisos de Conducción Aeroportuarios, Aena S.M.E., S.A. no asume ninguna responsabilidad pues se refiere estrictamente a la comprobación del conocimiento de la Normativa de Seguridad en Plataforma y otros procedimientos pertinentes.

C.1.11.

La vigencia del Permiso de Conducción Aeroportuario requerirá pasar evaluaciones periódicas 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 curso CAM/COM, si procede.
- Caducidad del curso de inglés aeronáutico o del Certificado de Competencia en idioma inglés de nivel 4 o 5, si procede.
- Caducidad del certificado AVSEC.
- Fecha de extinción del contrato de trabajo.
- Fecha de fin de contrato de la empresa con Aena S.M.E., S.A.
- Caducidad del permiso de conducción oficial.
- Caducidad del Certificado de Aptitud, en el que se especifican los tipos de vehículos que la empresa autoriza a conducir a la persona titular del mismo.
- 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.

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

C1 Autorización de conducción

Requisitos de seguridad operacional para acceso de personas y conducción de vehículos en la ZASO

C.1.12.

Las empresas y agentes que operan en el interior de la ZASO deberán especificar los tipos de vehículos que la empresa autoriza a conducir al titular del PCA a través de la cumplimentación de esa información en el proceso telemático de solicitud o haciendo entrega del Certificado de Aptitud de su personal a la dirección del aeropuerto, con la solicitud del PCA, así como el resto de documentación que justifique que dicha persona cumple con todos los requerimientos indicados en los artículos C.1.3, C.1.4, C.1.5 y C.1.6, según el permiso que vaya a solicitar.

C.1.13.

Si durante un periodo de entre tres y 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.

En caso de que la ausencia sea mayor a doce meses, esta persona deberá, adicionalmente a lo anterior, volver a cursar, según corresponda, la formación AVSAF y el Curso de Conducción en el Área de Maniobras o el de Comunicaciones.

Estos casos serán de aplicación 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.

C.2.1.

Toda persona que conduce debe llevar permanentemente, en buen estado y legible, y en sitio visible, su Permiso de Conducción Aeroportuario y su Acreditación Aeroportuaria, estando obligada a mostrarlo al personal de Inspección en el Área de Movimiento o a seguridad aeroportuaria cuando le sea solicitado. Alternativamente la dirección del aeropuerto podrá realizar en la Acreditación Aeroportuaria una marcación indicativa de la posesión del Permiso (PCA).

En caso de que el PCA 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.

C.2.2.

El Permiso de Conducción Aeroportuario sólo es válido para el aeropuerto donde se ha expedido.

C.2.3.

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

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

C.2.4.

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

C.2.5.

La empresa se responsabilizará de la devolución del Permiso de Conducción Aeroportuario 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 Aena S.M.E., S.A.

D.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 Servicio de Inspección en el Área de Movimiento y al personal encargado del análisis y supervisión de la seguridad de las operaciones.

La dirección del aeropuerto podrá habilitar para este cometido a los servicios de seguridad aeroportuaria.

D.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.

D.1.3.

Además de lo indicado en el punto D.1.2, la dirección del aeropuerto 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.

D.1.4.

Las instrucciones de los servicios citados 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.

D.1.5.

El Servicio de Inspección en el Área de Movimiento está facultado para extender por escrito las correspondientes notificaciones de incumplimiento de la Normativa que deberán ser comunicadas a las empresas por la dirección del aeropuerto.

D.1.6.

Cualquier persona podrá denunciar a la dirección del aeropuerto, aportando pruebas, incumplimientos concretos de la Normativa de Seguridad en Plataforma.

D2 Supervisión
Incumplimientos y penalizaciones

D.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 Permiso de Conducción Aeroportuario; a tal efecto, estos incumplimientos se catalogan en leves (1 punto) y graves (3 puntos). Además, el incumplimiento de algunos artículos puede llevar asociadas otras penalizaciones adicionales especificadas en el apartado D3.

D.2.2.

Los artículos cuyo incumplimiento se cataloga como grave, son:

Capítulo	Artículos
A1	**A.1.5, A.1.11**
A2	**A.2.1, A.2.2, A.2.4, A.2.5, A.2.6, A.2.9, A.2.14, A.2.17, A.2.19, A.2.21, A.2.25, A.2.27**
A3	**A.3.1** (en sus apartados, 1º, 2º y 3º), **A.3.3, A.3.4**
A4	**A.4.1, A.4.2, A.4.3, A.4.5, A.4.6, A.4.7, A.4.8** (en caso de parar / estacionar en vías de servicio que crucen el área de roda je de aeronaves)
A5	**A.5.1, A.5.2, A.5.3, A.5.7**
A6	**A.6.1, A.6.2, A.6.5**
A7	**A.7.2, A.7.5**
A8	**A.8.1, A.8.2, A.8.3**
A9	**A.9.1, A.9.2**
A10	**A.10.3, A.10.5, A.10.7**
B.1	**B.1.1**
B2	**B.2.1, B.2.8**
C1	**C.1.3, C.1.4, C.1.5, C.1.6, C.1.7, C.1.8, C.1.10**
C2	**C.2.1**
D1	**D.1.4**

D.2.3.
La dirección del aeropuerto notificará por escrito el incumplimiento de la Normativa de Seguridad en Plataforma cometido a la empresa a la cual pertenece la persona denunciada, pudiendo ambos realizar cuantas alegaciones estimen pertinentes, siempre individualmente a cada denuncia.

D.2.4.
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 (1 o 3) 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 del Permiso de Conducción Aeroportuario hasta que su titular vuelva a superar el curso AVSAF_C y, cuando proceda, el curso CAM/COM.

B) Cuando se acumulen 15 puntos, se procederá a la retirada provisional del Permiso de Conducción Aeroportuario por un período de un mes, debiendo volver a superar el curso AVSAF_C y, cuando proceda, el curso CAM/COM.

C) Cuando se acumulen 20 puntos, se procederá a la retirada definitiva del Permiso de Conducción Aeroportuario.

D) Los puntos negativos acumulados y apercibimientos prescribirán cuando haya transcurrido dos años de actividad sin ningún nuevo incumplimiento desde la fecha del último incumplimiento cometido.

D.2.5.
Si se detecta que quien conduce un vehículo no lleva consigo el Permiso de Conducción Aeroportuario 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 Permiso de Conducción Aeroportuario y a la aplicación de la Normativa de Seguridad en Plataforma según proceda.

D3 Supervisión

Penalizaciones que afectan al Permiso de conducción aeroportuario (PCA) o a la Acreditación aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO (AA) para personas que no posean PCA/AA.

Art.		Sin PCA	Con PCA
D.3.1	En los casos de incumplimiento de la Normativa de Seguridad en Plataforma cometidas por personas que no posean el Permiso de Conducción Aeroportuario, sin perjuicio de la aplicación del artículo D.3.2 de esta normativa, se procederá a:	**En el caso de incumplimiento de los artículos catalogados como leves:** **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. **En el caso de incumplimiento de los artículos catalogados como graves:** **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.	
D.3.2	Si se detecta que la persona que conduce un vehículo no dispone de Permiso de Conducción Aeroportuario, o dispone de uno que no le habilita a conducir en la zona en la que está, deberá estacionar el vehículo en una zona autorizada, dándose notificación del hecho a la empresa propietaria y procediéndose a:	**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.	
D.3.3	En el caso de que se detecte una persona que conduce cuyo PCA esté emitido por otra empresa diferente a la que en ese momento está prestando servicio o no está habilitada por su **empresa** de acuerdo a su certificado de aptitud (C.1.12).		**La primera vez:** Retirada provisional del Permiso de Conducción Aeroportuario. **La segunda vez:** Retirada definitiva del Permiso de Conducción Aeroportuario.

Art.		Sin PCA	Con PCA
D.3.4	En el caso de que se detecte una persona que conduce cuyo PCA esté caducado, se la penalizará: NOTA 1: Las penalizaciones por los incumplimientos que se cometan con el PCA caducado, se aplicarán cuando se proceda a la renovación del mismo. NOTA 2: Transcurrido un periodo de más de 5 años sin renovar el PCA, se aplicará el artículo D.3.2.		**La primera vez:** Suspensión del Permiso de Conducción Aeroportuario. **Las siguientes:** Retirada provisional del Permiso de Conducción Aeroportuario y de la Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO durante un mes.
D.3.5	Si se detecta que alguien utiliza el PCA de otra persona, se le penalizará con:	**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.	**La primera vez:** Retirada provisional del Permiso de Conducción Aeroportuario. **La segunda vez:** Retirada definitiva del Permiso de Conducción Aeroportuario.
D.3.6	Si se detecta que alguien cede el PCA a otra persona, se penalizará a la persona que cede el PCA con:		**La primera vez:** Retirada provisional del Permiso de Conducción Aeroportuario. **La segunda vez:** Retirada definitiva del Permiso de Conducción Aeroportuario.
D.3.7	En casos en que una persona pueda representar un peligro por consumo o presunta influencia de alcohol o drogas, el Servicio de Inspección en el Área de Movimiento 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 (en relación con la Acreditación Aeroportuaria):	Se procederá de la forma indicada en la tabla a continuación:

D3 Supervisión

Penalizaciones que afectan al Permiso de conducción aeroportuario (PCA) o a la Acreditación aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO (AA) para personal que no posea PCA.

	En aire espirado	En sangre	Penalización
Tasa de alcohol	Entre 0,15 mg/l y ≤ 0,25 mg/l	Entre 0,30 g/l sangre y ≤ 0,50 g/l sangre	Retirada provisional del PCA 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 PCA 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 PCA y de la Acreditación Aeroportuaria de acceso a la ZASO durante un período de tres meses.

La reiteración, entendiendo 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 PCA y/o de la **Acreditación Aeroportuaria** de acceso a la ZASO.

Art.		Sin PCA	Con PCA
D.3.8	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:	**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.	**La primera vez:** Retirada provisional del Permiso de Conducción Aeroportuario y retirada de la Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO durante un mes. **La segunda vez:** Retirada definitiva del Permiso de Conducción Aeroportuario y de la Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO.
D.3.9	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:	**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.	**La primera vez:** Retirada provisional del Permiso de Conducción Aeroportuario y retirada de la Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO durante un mes. **La segunda vez:** Retirada definitiva del Permiso de Conducción Aeroportuario y de la Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO.
D.3.10	La reiteración de incumplimientos leves se penalizará con: NOTA. Se entiende por reiteración: cometer tres incumplimientos leves o leves y graves durante un período de un año contado de fecha a fecha desde la comisión del primer incumplimiento.	**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.	**La primera vez:** retirada de tres puntos del Permiso de Conducción Aeroportuario. **La segunda vez:** retirada provisional del Permiso de Conducción Aeroportuario y de la Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO durante un mes. **La tercera vez:** retirada definitiva del Permiso de Conducción Aeroportuario y de la Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO.

Art.		Sin PCA	Con PCA
	La reiteración de incumplimientos graves se penalizará con: 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.	**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.	**La primera vez:** Retirada provisional del Permiso de Conducción Aeroportuario y retirada de la Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO durante un mes. **La segunda vez:** Retirada definitiva del Permiso de Conducción Aeroportuario y de la Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO.
D.3.11	La no observancia de las instrucciones de los Servicios de Inspección en el Área de Movimiento o la falta de consideración conllevará:	**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.	**La primera vez:** Retirada provisional del Permiso de Conducción Aeroportuario y retirada de la Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO durante un mes. **La segunda vez:** Retirada definitiva del Permiso de Conducción Aeroportuario y de la Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO.
D.3.12	El uso sin autorización de las frecuencias aeronáuticas conllevará:	**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.	**La primera vez:** Retirada provisional del Permiso de Conducción Aeroportuario y retirada de la Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO durante un mes. **La segunda vez:** Retirada definitiva del Permiso de Conducción Aeroportuario y de la Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO.
D.3.13	El uso incorrecto y reiterado de las frecuencias aeronáuticas conllevará:		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.

D3 Supervisión

Penalizaciones que afectan al Permiso de conducción aeroportuario (PCA) o a la Acreditación aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO (AA) para personal que no posea PCA.

Art.		Sin PCA	Con PCA
D.3.14	El exceso de velocidad por encima de los límites permitidos conllevará:	**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.	**- Hasta 21 km/h de exceso:** **La primera vez:** 3 puntos **Reiteración:** 6 puntos **- Entre 22 km/h y 31 km/h de exceso:** **La primera vez:** 6 puntos **Reiteración:** Retirada provisional del Permiso de Conducción Aeroportuario y de la Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO durante un mes **- Más de 31 km/h de exceso:** **La primera vez:** Retirada provisional del Permiso de Conducción Aeroportuario y de la Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO durante un mes **Reiteración:** Retirada definitiva del Permiso de Conducción Aeroportuario y de la Acreditación Aeroportuaria que permite el acceso a la ZASO.

D.4.1.

El incumplimiento de cualquiera de las condiciones de acceso de vehículos especificadas en B2 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.

D.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.

Notas

Notas

Notas

Notas

Notas

Notas

aena

aeropuertos
para ti

GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

Conectados al futuro

aena.es