

**SERVICIO DE TRÁNSITO AÉREO (ATS)
DE AERÓDROMO EN EL AEROPUERTO
INTERNACIONAL REGIÓN DE MURCIA
(AIRM)**

Pliego de Prescripciones Técnicas (PPT)

INDICE

CLÁUSULA 1. - OBJETO DEL PLIEGO	3
CLÁUSULA 2. – DURACIÓN DEL CONTRATO	5
CLÁUSULA 3. – PRESUPUESTO Y FORMA DE CERTIFICACIÓN.....	5
CLÁUSULA 4. – RÉGIMEN GENERAL DEL SERVICIO	5
CLÁUSULA 5. - OBLIGACIONES DE LOS SERVICIOS	7
5.1. – HORARIO	7
5.2. - TRÁFICO A ATENDER	7
5.3. - HORARIO OPERATIVO DEL AEROPUERTO Y DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO ATS...7	
5.4. - SERVICIOS DE GUARDIA LOCALIZADA (SGL)	7
5.5. - MODIFICACIONES DE LAS CONDICIONES DEL SERVICIO	8
5.6. – MANUAL DE TORRE	8
5.7. - TRANSFERENCIA A LA FINALIZACIÓN DEL SERVICIO	9
5.8. – CONSULTORÍA, SOPORTE Y ASISTENCIA TÉCNICA	9
5.9. –CAPACIDAD INICIAL Y AUMENTO DE LA CAPACIDAD	10
5.10. – PLAN DE EFICIENCIA A TRAVÉS DE INNOVACIÓN TECNOLÓGICA.....	10
5.11. – OTRAS OBLIGACIONES	10
CLÁUSULA 6. – MEDIOS HUMANOS Y MATERIALES	11
6.1. – RECURSOS MATERIALES Y LOCALES	11
6.2. – MEDIOS HUMANOS	12
6.3. – RECURSOS HUMANOS MÍNIMOS ESTIMADOS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO	15
CLÁUSULA 7. – INDICADORES Y SEGUIMIENTO DEL SERVICIO.....	15
7.1. – INDICADORES DE CALIDAD DE SERVICIO.....	15
A. NIVELES DE CALIDAD MÍNIMOS.....	16
A.1. NIVELES DE CALIDAD OBJETIVA	17
A.2.- NIVELES DE CALIDAD SUBJETIVA.....	18
B. OTROS ASPECTOS DEL SEGUIMIENTO DEL SERVICIO	19
7.2. – CERTIFICACIÓN, VERIFICACIÓN Y SEGUIMIENTO	21
7.3. –VERIFICACIÓN Y SEGUIMIENTO	22
CLÁUSULA 8. - PENALIZACIONES	23
ANEXO I. DESCRIPCIÓN DE LOS SERVICIOS	26
ANEXO II. RESPONSABILIDADES Y SEGUROS.....	33
ANEXO III. DESCRIPCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA	35

CLÁUSULA 1. - OBJETO DEL PLIEGO

El objeto de este Pliego es la contratación de un proveedor de navegación aérea que preste el servicio de control de tránsito aéreo (ATS) de aeródromo, en su modalidad de control (ATC), en el Aeropuerto Internacional Región de Murcia, en adelante **AIRM**.

Por tanto, en el momento de presentación de las ofertas, los licitadores deberán estar certificados por una autoridad aeronáutica de supervisión como proveedores de servicios de navegación aérea ATS.

En Anexo I se amplía y detallan los servicios ATS de aeródromo, además de otras obligaciones respecto a estos servicios que se contratan.

La condición de adjudicatario obliga a prestar los servicios de acuerdo con el presente pliego.

En este pliego se establecen condiciones para la regulación de las actuaciones a realizar por el adjudicatario, las condiciones de utilización de las infraestructuras y bienes aeroportuarios, las medidas para asegurar la continuidad de los servicios y las normas a observar por el adjudicatario para la buena gestión del servicio.

Se establecen igualmente en este pliego las relaciones entre **AIRM** y el adjudicatario en lo referente a niveles de servicio mínimos, verificación y seguimiento del contrato.

En la prestación de los servicios, el adjudicatario coordinará su actividad con todas las partes que intervengan en los procesos, en especial con el resto de proveedores de servicios de navegación aérea, meteorología, usuarios y con **AIRM**.

El adjudicatario se compromete al cumplimiento de todos los procedimientos que, por razones operativas, de seguridad o medioambiente, resulten aplicables durante el período de vigencia del contrato.

Los servicios también deberán ejecutarse, además de según este pliego y la oferta que realice el adjudicatario, de acuerdo a la Ley 9/2010, de 14 de abril, por la que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, así como teniendo en cuenta:

- ✓ Reglamento de Circulación Aérea.
- ✓ Real Decreto 931/2010, de 23 de julio, por el que se regula el procedimiento de certificación de proveedores civiles de servicios de navegación aérea, y su modificación mediante Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373, de 1 de marzo de 2017.
- ✓ Real Decreto 1133/2010, de 10 de septiembre, y su posterior modificación por el Real Decreto 703/2016, de 23 de diciembre, por el que se regula la provisión del servicio de información de vuelo de aeródromos (AFIS), y en el cual se define como la Dirección General de Aviación Civil designará al proveedor de servicios de control de tránsito aéreo de aeródromo en el **AIRM**, a propuesta del gestor aeroportuario, así como su revocación.
- ✓ Reglamento (UE) 1035/2011, de 17 de octubre de 2011, por el que se establecen requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea, y su modificación mediante Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373, de 1 de marzo de 2017.
- ✓ Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373, de 1 de marzo de 2017, y el Reglamento (UE) 677/2011 el cual es modificado por el anterior.
- ✓ Resoluciones de designación emitidas por la DGAC
- ✓ Cuantas leyes, reglamentos, normas y otras disposiciones legales le sean de aplicación, ya que la anterior relación no pretende ser exhaustiva y se presenta únicamente a título informativo como referencia a los proveedores certificados ATS que concursen.
- ✓ Por tanto, será de obligado cumplimiento también el Real Decreto que se va a publicar por el que se desarrolla el SERA y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea y se modifica el Reglamento de Circulación Aérea.

La interpretación de todo lo referente a las condiciones de este pliego, y al desarrollo del servicio, corresponde al Director del Expediente, o persona en quien delegue.

Las omisiones o descripciones erróneas en este Pliego de detalles manifiestamente indispensables para llevar a cabo el servicio que, por uso y costumbre, deba ser realizado, no eximen al adjudicatario de la obligación de ejecutarlos.

Será necesaria la firma de acuerdos independientes de éste, según los procedimientos que determine **AIRM** en cada caso, para la prestación de servicios CNS y servicios de mantenimiento y utilización sistemas ATM, la prestación de servicios AIS, la prestación de servicios MET, modificaciones de espacio aéreo y nuevos procedimientos en vuelo, y la prestación de otros servicios auxiliares como seguridad o mantenimientos.

El adjudicatario deberá cumplir toda la normativa técnica general de aplicación a los servicios contratados, en concreto con la firma del contrato se comprometerá expresamente a:

- ~ El cumplimiento de las obligaciones del contrato se efectuará de conformidad con las prescripciones establecidas en la normativa vigente en materia de gestión aeroportuaria, navegación y seguridad aérea.
- ~ El adjudicatario deberá, en todo caso, dar cumplimiento a la reglamentación técnica y operativa aplicable en los diferentes ámbitos de la provisión de servicios (seguridad operacional “safety”, seguridad física “security”, medioambiente, autoprotección, etc.).

Así por ejemplo, en el ámbito de la seguridad operacional, el personal de control de tránsito aéreo que preste servicio de control de tránsito aéreo de aeródromo en la dependencia estará formado de acuerdo al Plan de Formación y de Capacitación de Unidad, que elaborará el adjudicatario, y dispondrá de licencia, habilitaciones, anotaciones y certificado médico en vigor para la dependencia en cuestión, además elaborará, revisará y actualizará en lo que proceda la Evaluación de Seguridad de la unidad, estará obligado en todo momento al cumplimiento de la normativa que determine la Unión Europea y el Estado español, para lo que dispondrá de las guías de cumplimiento establecidas por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea a tal efecto en los términos previstos en el Real Decreto 931/2010 (teniendo en cuenta su modificación por el Real Decreto por el que se desarrolla el Reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea y se modifican el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea; el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y el Reglamento de certificación y verificación de aeropuertos y otros aeródromos de uso público, y el Reglamento de Circulación Aérea Operativa, aprobado por el Real Decreto 601/2016, de 2 de diciembre), etc.

En el ámbito de la seguridad física, elaborará de un Programa de Seguridad Física de la dependencia que cumpla con lo establecido en el Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil, dispondrá de los acuerdos formales con el gestor aeroportuario acerca de medidas necesarias en materia de seguridad física, dispondrá de procedimientos de detección y comunicación de incidencias en la seguridad detectadas, etc.

- ~ En el caso de la provisión de servicios de tránsito aéreo para las comunicaciones, el adjudicatario utilizará indistintamente los idiomas que la normativa establezca.
- ~ El adjudicatario deberá cumplir, con carácter enunciativo y no limitativo, lo dispuesto en las normas, leyes, decretos, órdenes, reglamentos, directivas, decisiones o comunicaciones aplicables, así como en aquellas que las sustituyan, actualicen o complementen.
- ~ Igualmente, deberá cumplir las circulares aeronáuticas, instrucciones, normativas técnicas, directrices de calidad y demás órdenes e indicaciones elaboradas por las autoridades competentes sobre las actividades objeto del contrato.
- ~ Igualmente, el adjudicatario deberá cumplir todas las Resoluciones, planes, programas y protocolos de actuación que establezcan las autoridades competentes en materia de seguridad aérea, y acatar las órdenes e instrucciones emanadas de las autoridades competentes encaminadas a garantizar la seguridad de la actividad aeroportuaria.
- ~ Asimismo, el contrato estará sujeto a las disposiciones y normas internacionales y la normativa comunitaria que le sea de aplicación, y en particular, a las directivas y reglamentos dictados en materia aeroportuaria sobre aspectos tales como mercado interior, prestación de servicios y licencias, seguridad aérea, cielo único y gestión del tráfico aéreo, etc., así como a lo establecido en aquellas disposiciones que las sustituyan, actualicen o complementen. Las normas de transposición de las directivas serán interpretadas de conformidad con lo dispuesto en las mismas.
- ~ En ausencia de reglamentación específica el contrato procurará en todo caso la aplicación de

las normas y recomendaciones contenidas en los Anexos de la OACI o documentos de la CEAC que puedan afectar a la materia de la cual es objeto y se inspirará en las mejores prácticas o recomendaciones de las organizaciones internacionales de referencia como pueden ser ACI, IATA, EUROCONTROL, etc.

- El desconocimiento de las instrucciones o normas de toda índole promulgadas por las autoridades competentes que puedan tener aplicación en la ejecución del contrato, no eximirá al adjudicatario de la obligación de su cumplimiento.
- El adjudicatario deberá tener en cuenta la naturaleza evolutiva de las normas, por lo que deberá adaptar su operativa a los cambios en las normativas técnicas relevantes, incluyendo la sustitución de normativa existente por nueva normativa.

CLÁUSULA 2. – DURACIÓN DEL CONTRATO

El plazo de duración del contrato se fija en **OCHO (8) AÑOS**, contados a partir del inicio efectivo de la prestación del servicio en el aeropuerto, que será acordado a través de la firma de la correspondiente acta de inicio. El contrato será prorrogable por mutuo acuerdo de las partes UN (1) AÑO adicional.

Salvo que **AIRM** indique otro plazo, desde la firma del contrato se establece un plazo máximo de SEIS (6) MESES hasta el inicio efectivo del servicio.

Una vez finalizado el contrato, el proveedor del servicio estará obligado a mantener el servicio con los medios necesarios, los niveles de calidad exigidos y las condiciones estipuladas, hasta que se haga cargo del mismo otro proveedor, con las mismas condiciones técnicas y económicas.

CLÁUSULA 3. – PRESUPUESTO Y FORMA DE CERTIFICACIÓN

El presupuesto máximo de licitación es de OCHO MILLONES euros (8.000.000,00 €), impuestos excluidos.

Dentro de estos importes se encuentran incluidas todas las actuaciones necesarias durante la transición para la puesta en marcha del servicio, como entrega de documentación, proceso de certificación y autorización por parte de AESA/DGAC, seguros o actividades de formación.

Las certificaciones tendrán un carácter mensual, a partir de la fecha de inicio efectiva del servicio, y se corresponderá con la doceava parte del presupuesto anual, según la oferta por la que se haya adjudicado el expediente y aplicando el correspondiente coeficiente de baja.

CLÁUSULA 4. – RÉGIMEN GENERAL DEL SERVICIO

a) Los contratos se ejecutarán a riesgo y ventura del proveedor adjudicatario, y se regirá por lo dispuesto en las Leyes nacionales que regulan la provisión de los servicios, así como del resto de normativa aplicable, tanto autonómica, nacional como internacional.

b) Al existir más de un proveedor de servicios de navegación aérea (ruta, aproximación, AIS...), y MET, los posibles conflictos derivados de la actuación de los proveedores serán arbitrados por **AIRM**.

c) No se podrán subcontratar los servicios objeto del presente Pliego salvo casos excepcionales en los que **AIRM** lo autorice expresamente, previa petición justificada del proveedor y por un tiempo limitado.

d) Con el fin de garantizar la continuidad en el servicio a las compañías aéreas, el proveedor tendrá la obligación de prestar los servicios que le solicite **AIRM** en circunstancias extraordinarias que pudieran presentarse, así como en los casos en que concurra fuerza mayor.

e) El proveedor deberá estar en posesión de cualquier habilitación o autorización que la legislación aplicable al tipo de actividad desarrollada en virtud de este contrato exija en cada instante. En particular, el proveedor deberá estar en posesión de la correspondiente autorización, que contemple, como mínimo, las actividades objeto de este Pliego, otorgada por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) conforme al Real Decreto 931/2010 (teniendo en cuenta su modificación por el Real Decreto por el que se desarrolla el Reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea y se modifican el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, por el

que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea; el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y el Reglamento de certificación y verificación de aeropuertos y otros aeródromos de uso público, y el Reglamento de Circulación Aérea Operativa, aprobado por el Real Decreto 601/2016, de 2 de diciembre), el Reglamento (CE) 550/2004 y Reglamento (CE) 2096/2005, así como el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373. Todos los requisitos deberán estar vigentes durante todo el período de ejecución del contrato.

f) Será de aplicación cualquier legislación o normativa de obligado cumplimiento por parte del proveedor, aplicable a esta actividad, publicada por la AESA, por la DGAC o por cualquier otro organismo competente a tal efecto, incluyendo cualquier requerimiento de la CARM.

g) De conformidad con lo establecido en el art. 2 de la Ley 9/2010 el proveedor de servicios de tránsito aéreo está obligado a garantizar la prestación segura y continuada de dichos servicios, que no podrá ser reducida o suspendida sin la previa autorización de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. En consecuencia, la prestación del servicio de tránsito aéreo no podrá suspenderse ni reducirse ante posibles incumplimientos del Gestor aeroportuario o cualquier subcontratista o suministrador, ni por razones de orden técnico o económico que lo dificulten, salvo en aquellos supuestos en que pueda derivar amenaza cierta para la seguridad de las personas o las cosas o de conformidad con lo establecido en el párrafo siguiente.

h) Podrá suspenderse temporalmente la prestación del servicio cuando ello sea imprescindible para el mantenimiento, seguridad del servicio, reparación de instalaciones o mejora del servicio. La suspensión requerirá autorización previa de AESA y comunicación a los usuarios.

i) En el caso de suspensión del servicio por causa imputable al proveedor, esto conllevará que no se abonen las cantidades debidas por la prestación del servicio durante el periodo de suspensión.

j) El proveedor queda obligado al pago de cuantos tributos graven el desarrollo de su actividad, ya sean estatales, autonómicos o locales. Respecto a **AIRM**, el proveedor queda obligado al pago de los precios por los arrendamientos que, en su caso suscriba con **AIRM** y de los precios privados que le sean de aplicación.

k) El proveedor queda obligado a comunicar a la Dirección del Expediente y del Aeropuerto, tan pronto como se produzca, toda modificación que afecte a los requerimientos exigidos en el presente Pliego, o a lo recogido en la oferta realizada.

l) En el supuesto de que durante la vigencia del contrato se modifique la legislación aplicable, las normas de conducta, la configuración y características del aeropuerto o de las instalaciones aeroportuarias y/o las condiciones de utilización del recinto aeroportuario en lo que respecta a cuestiones de seguridad, medioambientales o cualquier otro aspecto que afecte a los servicios prestados, el proveedor se obliga al cumplimiento de dichas condiciones desde el momento de su notificación por parte de **AIRM** salvo que se fije otra fecha posterior. Las nuevas condiciones pasarán a formar parte del contrato sin necesidad de modificación expresa del mismo.

m) Tanto el Gestor aeroportuario como el proveedor se comprometen, salvo autorización expresa y escrita de la otra parte, a no revelar ninguna información (original o copia; oral o en cualquier tipo de soporte), que pudiera tener relación con este contrato y su contenido y los trabajos objetos de este contrato, así como con cualquier aspecto del proceso de selección. En cualquier caso y sin ser exhaustivo, se entiende por información confidencial cualquier información facilitada por cualquiera de las partes para el cumplimiento de sus funciones en relación con el presente contrato.

n) En el caso de que el proveedor realice el tratamiento de datos personales se obliga al cumplimiento de lo dispuesto en la Ley Orgánica 15/1999 de 13 de diciembre de protección de datos de carácter personal.

o) Con la firma del contrato, el proveedor deberá garantizar en todo momento las obligaciones y compromisos del gestor aeroportuario en relación con el cumplimiento de los plazos, de los pliegos y del contrato de explotación del **AIRM** (firmado con la CARM), dentro del ámbito de los servicios objeto de este expediente.

CLÁUSULA 5. - OBLIGACIONES DE LOS SERVICIOS

A continuación, se establecen una serie de obligaciones básicas relacionadas con el desarrollo de la actividad del proveedor de servicios en el aeropuerto:

5.1. – HORARIO

El proveedor tendrá la obligación de prestar los servicios dentro del horario de prestación ATS y operativo del Aeropuerto, incluyendo prolongaciones del horario (Prolongaciones previa petición – PPR), y aquellos otros que, aun quedando fuera de dicho horario, le sean solicitados por los responsables operativos de **AIRM** en el Aeropuerto.

5.2. - TRÁFICO A ATENDER

El proveedor tendrá la obligación de atender todo el tráfico que genere el Aeropuerto, tanto comercial como otras clases de tráfico, teniendo en consideración todas aquellas posibles variaciones que afectan a dicho tráfico y que pueden surgir a lo largo del período de vigencia del contrato, tanto en la capacidad del Aeropuerto como en la operatividad del mismo.

El proveedor deberá disponer en todo momento de los medios humanos y materiales necesarios para atender el tráfico que genere el Aeropuerto, incluido el tráfico no incluido en la programación, manteniendo los niveles de calidad exigibles en el contrato.

5.3. - HORARIO OPERATIVO DEL AEROPUERTO Y DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO ATS

El AIP será en todo momento el único documento válido donde se encuentre registrado el horario operativo del Aeropuerto y de prestación de servicios ATS. Este horario puede ser modificado si las circunstancias de tráfico así lo exigieran. De las modificaciones se informará al proveedor con la máxima antelación posible.

Así, el horario ATS se adaptará al horario operativo del aeropuerto definido por el gestor aeroportuario. Y el adjudicatario dispondrá de todos los sistemas y recursos necesarios aptos para la prestación del servicio con antelación suficiente al horario operativo establecido.

A continuación, se detallan, la propuesta inicial de horarios operativos del aeropuerto **AIRM**:

Horario Operativo del aeropuerto

Temporada	Día de la semana	Apertura	Cierre	PPR	Horas apertura diaria	Posible Ampliación diaria
Verano	MON, TUE, WED, THU, FRI y festivos no dominicales	5:30	20:30	1 hora	14/15+1	4 horas
	SAT y SUN	6:30				
Invierno	MON, TUE, WED, THU, FRI y festivos no dominicales	6:30	21:30	1 hora	14/15+1	4 horas
	SAT y SUN	7:30				

Por razones de operatividad, es necesario que el horario de actividad ATS abarque, de forma orientativa y al menos, desde los 15 minutos precedentes al inicio del horario de operación hasta 20 minutos después de la finalización del horario de operación. Es decir, el horario de prestación de servicio ATS reflejado se verá ampliado, de forma orientativa y al menos, 35 minutos.

En caso necesario y requerido, el proveedor se compromete a asumir variaciones del horario operativo, tanto continuo como en forma de PPR, sin ningún coste adicional para **AIRM**, hasta los valores establecidos en la anterior tabla (posible ampliación diaria).

5.4. - SERVICIOS DE GUARDIA LOCALIZADA (SGL)

El proveedor prestará los servicios de imaginaria con Guardia Localizada (SGL), fuera del horario operativo, que cubrirán la atención a:

- Vuelos para el traslado de órganos, evacuación de heridos, de enfermos o accidentados u otras eventualidades de urgencia vital

-
- Vuelos de Estado y por razones de orden público o emergencia
 - Vuelos para la prevención o reparación de siniestros u otros daños extraordinarios urgentes
 - Vuelos comerciales o tráficos imprevistos a petición del gestor aeroportuario

Los requerimientos ocasionales y excepcionales de servicio fuera de horario operativo serán gestionados de acuerdo al procedimiento local de aplicación, o en su defecto ad-hoc.

En este tipo de servicios de imaginaria, una vez producida la localización, la incorporación al servicio deberá realizarse dentro de los cuarenta y cinco minutos siguientes, o a la convenida si se conoce la necesidad con la antelación suficiente.

Adicionalmente, las peticiones de ampliación de los horarios de operación del aeropuerto para los casos en que se den circunstancias extraordinarias no previsibles y que no estén cubiertos por los servicios de guardia localizada anteriormente descrito, serán gestionadas ad-hoc.

5.5. - MODIFICACIONES DE LAS CONDICIONES DEL SERVICIO

Los costes de formación y habilitación de nuevo personal, en todo momento, están incluidos dentro de la prestación del servicio y no conllevarán cambios en las condiciones económicas.

Además de las variaciones en la capacidad y horarios abordadas en esta cláusula, en el supuesto de que durante la prestación efectiva del servicio el gestor aeroportuario introduzca alguna de las modificaciones que se citan a continuación y que supongan redimensionamiento de los recursos necesarios para la prestación del servicio, el proveedor deberá presentar ante la Dirección del Expediente una solicitud de cambio de las condiciones de contrato:

- ✓ Modificación de la capacidad del aeropuerto u horarios operativos, en valores mayores a los contemplados en los correspondientes apartados de esta cláusula 5.
- ✓ Modificación en la normativa o en los procedimientos operativos del aeropuerto.
- ✓ Cualquier otra modificación de las condiciones del servicio establecidas en el presente Pliego.

El Responsable del servicio del proveedor presentará al Director del expediente una solicitud formal con un completo informe justificativo que incluirá la modificación del coste de acuerdo con los términos del Pliego y de su oferta final. Este informe deberá ser aprobado por el Director del Expediente antes de continuar con su tramitación.

La modificación por parte del Gestor aeroportuario de los puntos anteriores que no supongan redimensionamiento de los recursos necesarios para la prestación del servicio será asumida por el proveedor, sin coste para el Gestor aeroportuario, y no podrá dar lugar a modificaciones del contrato.

En casos distintos de los anteriores, será necesario un acuerdo mutuo entre el Gestor aeroportuario y el proveedor para proceder a la modificación del contrato.

Con carácter general, cualquier modificación señalada se realizará sin perjuicio de las obligaciones del proveedor de servicios de tránsito aéreo en materia de notificación de cambios del sistema funcional ATM que pudiera afectar a la seguridad operacional y del correspondiente proceso de análisis y mitigación de riesgos, en los términos exigidos por el Reglamento (CE) 1315/07 y el Real Decreto 931/10 (y su posterior modificación ya mencionada).

5.6. – MANUAL DE TORRE

El proveedor ATC deberá disponer de un Manual de Torre para el **AIRM**, que cumpla la “Guía para la certificación de proveedores de servicios de navegación aérea ATS en relación con el requisito I.3.3. manuales de operaciones” de AESA.

El Manual de Torre deberá estar adecuado durante toda la vigencia del contrato a los procedimientos operativos y de otro tipo del Aeropuerto.

Este Manual deberá encontrarse siempre actualizado, suministrándose las oportunas actualizaciones, tanto en soporte papel como ofimático, al Director del Expediente.

El Manual dispondrá de los mecanismos de control de ediciones, copias, de actualización y de control de configuración donde figuren las enmiendas y actualizaciones introducidas.

Aquellos cambios del Manual relativos a la seguridad deberán ser notificados a AESA de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento (CE) 1315/2007, de 8 de noviembre, o sus posteriores modificaciones.

El Manual de dependencia recogerá las características y especificaciones de las instalaciones y el equipamiento de la dependencia que garanticen el correcto funcionamiento de los servicios de tránsito aéreo proporcionados por la dependencia, tal y como estos quedan establecidos en el RCA. Deberá considerar aquellas características y especificaciones que se deriven directa o indirectamente del contenido de los Anexos 10 y 14 de OACI, en las versiones publicadas en el Reglamento (CE) 2096/2005, de 20 de diciembre.

5.7. - TRANSFERENCIA A LA FINALIZACIÓN DEL SERVICIO

A la finalización de los servicios, los proveedores deberán, siguiendo las indicaciones del gestor aeroportuario y la autoridad de supervisión competente, colaborar y facilitar la transferencia a los nuevos prestadores; incluyendo un servicio de formación, así como la información relevante del servicio, en los términos que se establezcan.

Entre otras actuaciones realizarán:

- ✓ Estudios de seguridad por el cambio de proveedor (como proveedor saliente).
- ✓ Formación para la habilitación de la dependencia del proveedor entrante.
- ✓ Colaboración con el proveedor entrante para facilitar, en la medida de lo posible, la transición en la dependencia en cuestión.
- ✓ Todas aquellas actuaciones que la AESA y la DGAC puedan exigir para cumplir con la legislación vigente.

5.8. – CONSULTORÍA, SOPORTE Y ASISTENCIA TÉCNICA

Como parte integrante de este expediente, el adjudicatario prestará los servicios de gestión, de consultoría, soporte y asistencia técnica sobre los servicios ATS, y resto de servicios relacionados objeto del expediente, para **AIRM**.

En base a su experiencia en los procesos de certificación y en la prestación de servicios ATS, el adjudicatario dará soporte y asesoramiento de expertos al gestor aeroportuario para la preparación de reuniones, elaboración de documentos o asistencia a grupos de trabajo. Entre estos servicios se incluyen, no siendo este un listado exhaustivo, los siguientes:

- Puesta en servicio de la dependencia
- Informes y elaboración de documentación para la certificación de aeródromo y mantenimiento de la misma.
- Procedimientos, informes y notas técnicas de aplicación.
- Estudios de seguridad.
- Realización de propuestas de cambios tecnológicos y funcionales y planes de desarrollo.
- Propuesta de actuaciones de mejora.
- Adecuación de los servicios a la reglamentación.
- Posibilidad de formación especializada técnico operativa.
- Informes de estado de los sistemas y servicios.
- Evaluación y gestión de sucesos.
- Incidencias de seguridad operacional
- Detección de necesidades y elaboración y mantenimiento de plan de inversiones
- Estudios de capacidad.
- Revisión de propuestas de espacio aéreo, procedimientos y cartas.

5.9. –CAPACIDAD INICIAL Y AUMENTO DE LA CAPACIDAD

Al inicio del servicio, el proveedor estará en disposición de atender de manera sostenible la siguiente capacidad ATC de Torre:

Capacidad ATC Torre (1 posición)		
Arr	Dep	Tot
8	8	12

El adjudicatario dispondrá en todo momento de un Plan de adaptación de la Capacidad a la demanda para que, a requerimiento del gestor aeroportuario y a partir del segundo año de contrato, se pueda realizar la apertura de una segunda posición por necesidades de tráfico, sin ningún coste adicional para **AIRM**, hasta los siguientes valores de capacidad ATC de Torre:

Capacidad ATC Torre (2 posiciones)		
Arr	Dep	Tot
15	15	25

5.10. – PLAN DE EFICIENCIA A TRAVÉS DE INNOVACIÓN TECNOLÓGICA

Anualmente, el proveedor entregará un Plan de eficiencia a través de innovación tecnológica, que irá actualizando de forma anual y acordada con **AIRM**.

El adjudicatario deberá realizar las actuaciones contempladas en mencionado Plan, así como aquellas requeridas por la autoridad aeronáutica y/o necesarias para su implantación.

Cualquier actuación o propuesta que suponga una modificación significativa en la prestación de los servicios deberá ser aprobado en todo momento por **AIRM**.

El adjudicatario desarrollará los requisitos formativos, técnicos y operacionales para el funcionamiento de nuevos desarrollos tecnológicos.

El adjudicatario asumirá todos los costes de certificación y transición, mientras que **AIRM** asumirá todos aquellos posibles costes relacionados con instalaciones y equipamiento en sus aeropuertos.

5.11. – OTRAS OBLIGACIONES

El proveedor deberá cumplir, en todas las situaciones, las especificaciones, procedimientos e instrucciones existentes en el aeropuerto, encaminadas a facilitar el funcionamiento, seguridad y operatividad de la actividad aeroportuaria y, de forma especial, la coordinación del servicio ATS con el resto de los servicios aeroportuarios y con el resto de prestadores de servicios. El Director del Expediente entregará al proveedor la documentación necesaria que incluirá los procedimientos, normas, instrucciones operativas, manuales, etc. a observar para la buena gestión del servicio.

En el ANEXO II se recogen las obligaciones que deberá cumplir el proveedor en relación con **Responsabilidades y seguros**. El proveedor será responsable de todos los daños y perjuicios ocasionados a **AIRM** y a terceros en el desarrollo de su actividad, así como de los daños y perjuicios que se deriven de los informes entregados a **AIRM**. La responsabilidad del proveedor, en caso de incumplimiento de sus obligaciones o comportamiento negligente, incluye tanto el daño emergente como el lucro cesante. **AIRM** quedará exonerada de toda responsabilidad por los daños y perjuicios ocasionados a terceros derivados de los servicios y trabajos objeto del presente pliego. Sin perjuicio de lo anterior, el proveedor demostrará, mediante certificados de seguros, tener contratadas y en vigor las pólizas de seguros requeridas.

CLÁUSULA 6. – MEDIOS HUMANOS Y MATERIALES

6.1. – RECURSOS MATERIALES Y LOCALES

El proveedor pondrá a disposición del expediente todos los recursos materiales necesarios para la prestación del servicio, salvo los medios técnicos facilitados por el Gestor aeroportuario en las dependencias como las infraestructuras y sistemas descritos en el Anexo III, comprometiéndose a su uso adecuado y no negligente. El abono por el coste de estos recursos ya ha sido deducido del importe del expediente.

Además de todo el equipamiento operativo necesario para la prestación del servicio, el adjudicatario deberá aportar, como mínimo, los siguientes medios materiales para ser usados por el personal que presta el servicio:

- ✓ Un teléfono móvil, para utilizarse como teléfono último recurso.
- ✓ Medio de localización del responsable de la dependencia.
- ✓ Unos prismáticos por cada puesto operativo en la Torre.
- ✓ Una emisora de frecuencia interna (walkie talkie), compatible con las del aeropuerto.
- ✓ Pequeño mobiliario.
- ✓ El material de oficina necesario para los trabajos objeto de este contrato.
- ✓ Dos ordenadores personales (PC) con capacidad de conexión a red e internet para la Torre.
- ✓ Los medios informáticos, incluyendo PC, impresora, escáner, software y cualquier material que pueda ser necesario para la realización de servicios administrativos, compilación de datos u otros. El adjudicatario, si **AIRM** establece un servicio de alquiler de medios informáticos, podrá alquilar estos medios al Gestor Aeroportuario, abonando para ello las tarifas que se establezcan.
- ✓ En caso necesario las correspondientes pistolas de luces para prestar el servicio ATC.
- ✓ Cualesquiera otros medios que deba utilizar el ANSP para el desempeño de los servicios incluidos en este pliego, fuera de los proporcionados por el Gestor aeroportuario.

Servicios auxiliares

El gestor aeroportuario facilitará servicios auxiliares como suministros (especialmente energía y climatización) o seguridad física. Las instalaciones de energía y de climatización, que contribuyen al funcionamiento de los equipos, aunque sean facilitados por **AIRM**, estarán bajo la responsabilidad del adjudicatario como proveedor de servicios correspondiente, y por tanto el adjudicatario será el responsable, frente a las Autoridades, de los requisitos de los medios aceptables de cumplimiento del personal.

El proveedor debe cuidar de las instalaciones y equipos del Gestor aeroportuario que utilice en el desarrollo de la prestación del servicio objeto del presente proceso. En particular, al uso de equipos conforme a las instrucciones de uso.

El proveedor debe asumir la responsabilidad y el coste de la reparación o sustitución de equipos o instalaciones debidas al uso negligente por su parte.

Locales:

En el importe de licitación del expediente ya figuran descontadas las cantidades correspondientes al alquiler a la adjudicataria de las áreas de las dependencias que les sean cedidas de cara a la prestación del servicio contratado. Estas áreas se estima que son suficientes para cubrir las necesidades del adjudicatario, también en cuanto a vestuarios, almacén, sala de descanso, etc. Los gastos de agua, electricidad, teléfono, etc., correspondientes a la Torre ya figuran descontados del importe del expediente.

Cualquier reforma para cumplir las exigencias de la Legislación Laboral vigente y la Normativa de Seguridad y Salud Laboral que resultasen aplicables a los medios humanos de la empresa adjudicataria, con motivo o derivados de la relación contractual que se establezca para la ejecución de este expediente correrán a cargo de la empresa adjudicataria. Dichas reformas deberán ser autorizadas previamente por **AIRM**.

Al final del periodo de vigencia del contrato, los locales serán devueltos a **AIRM** en perfecto estado de uso, resultando en beneficio de los mismos cualquier reforma o mejora efectuada de acuerdo a los párrafos anteriores, sin que pueda ser reclamada cantidad alguna a **AIRM** por dichos conceptos. Cuando así se indique al Adjudicatario, por **AIRM**, aquél devolverá los locales en la situación inicial en que los recibió.

Si a la finalización del contrato los locales no estuviesen en perfecto estado de conservación y limpieza, **AIRM** se reserva el derecho de realizar por su cuenta los trabajos necesarios, siendo imputable su coste al Adjudicatario, al margen de las sanciones que procedan.

En el caso de que el adjudicatario solicitara disponer de mayor espacio, **AIRM** facilitará dentro de la disponibilidad que exista al efecto, los locales necesarios, repercutiéndose su coste descontándolo de las cantidades a abonar a la adjudicataria. Los gastos de agua, electricidad, teléfono, etc., correspondientes a estos locales utilizados por la adjudicataria serán a su cargo.

Si el Aeropuerto no dispusiera de los locales necesarios para atender las necesidades de mayor espacio demandadas por la adjudicataria, podrá facilitar a dicha empresa una superficie en el recinto aeroportuario, siendo por cuenta del adjudicatario el valor del módulo prefabricado autorizado, así como todas las instalaciones, acometidas necesarias y demás gastos.

AIRM está libre de cualquier responsabilidad en cuanto a robo, deterioro, rotura o cualquier perjuicio que pudiera sufrir el material almacenado en dichos locales, de cuya custodia será único responsable el adjudicatario.

6.2. – MEDIOS HUMANOS

El proveedor se compromete a realizar la actividad, objeto del Pliego, con los medios humanos y materiales adecuados a tal fin.

La facultad de dirección, organización y control de los trabajadores corresponde al proveedor por disponer el mismo de una titularidad independiente a la de **AIRM**, así como de organización autónoma.

No obstante, el proveedor, con el fin de que no quede dañada la imagen de **AIRM**, se compromete a adoptar todas aquellas medidas que considere necesarias para que su personal cumpla con los siguientes requisitos:

1. Utilizar la ropa de trabajo y/o uniformidad reglamentaria y mantenerla en perfecto estado de presentación; así como los distintivos de la empresa adjudicataria establecidos.
2. Desempeñar sus funciones sujeto al cumplimiento de la normativa que regule los recintos aeroportuarios; resultando el proveedor el único y exclusivo responsable por las infracciones en que pueda incurrir dicho personal, siendo **AIRM** ajena a esta responsabilidad.

En el supuesto que se produzcan quejas motivadas contra trabajadores por falta de capacidad o comportamiento incorrecto, el Director del Aeropuerto dará traslado de las mismas al proveedor, a los efectos oportunos.

3. En particular, en el Centro de trabajo, llevar visible la tarjeta de seguridad aeroportuaria asignada por los servicios de Seguridad Aeroportuaria, cumpliendo escrupulosamente las autorizaciones y restricciones de la misma.

Respecto al personal, el proveedor se obliga expresamente a:

- a) Realizar su actividad con una plantilla de trabajadores adecuada para el rendimiento óptimo y calidad del servicio. Respecto del personal del proveedor, adscrito a la actividad objeto de este pliego, una vez finalizada ésta o si la misma se resolviera antes de finalizar la vigencia pactada se estará a lo dispuesto en la legislación vigente y en los propios convenios colectivos que resulten de aplicación en materia de subrogación empresarial.

En ningún caso, el personal del proveedor se incorporará a la plantilla de **AIRM**, ni ésta se subrogará en las relaciones laborales existentes entre el proveedor y sus trabajadores; siendo **AIRM** totalmente ajena a las referidas relaciones laborales, así como a las eventuales responsabilidades que de las mismas pudieran derivarse, que el proveedor acepta expresamente serán de su cuenta y cargo.

- b) Aceptar todas las responsabilidades que se deriven de las relaciones que pueda establecer con terceras personas, durante la vigencia de la asistencia técnica, para desarrollar el objeto de la misma, por lo que **AIRM** no se subrogará en dichas relaciones.

-
- c) Remitir a las autoridades aeroportuarias, a los solos efectos de control y seguridad aeroportuarios, relación nominal de los medios humanos que el proveedor vaya a asignar a la prestación del servicio, con indicación del período de vinculación, así como la documentación que sea exigible; todo ello, a los solos efectos de determinar el período de validez de las tarjetas de seguridad aeroportuaria.

Sin esta remisión, no se entregará la tarjeta de seguridad aeroportuaria que, a efectos de seguridad aeroportuaria, será exigible portar.

Es responsabilidad de la empresa adjudicataria comunicar, con carácter inmediato, al Director del Expediente, cualquier variación de los datos contenidos en la citada relación nominal (nombre, vinculación, horario, etc) con el objeto de que estén debidamente actualizadas las tarjetas de seguridad aeroportuaria.

AIRM, en atención al servicio público que presta, podrá retirar las tarjetas de seguridad aeroportuaria cuando, por razones debidamente justificadas, peligre la seguridad aeroportuaria o pueda quedar dañada la imagen de la Entidad.

- d) El personal del proveedor quedará sometido a las normas que sobre la seguridad, policía y régimen interior rijan en el Centro de trabajo.
- e) Cumplimiento de toda la normativa aplicable a los trabajadores en materia de trabajo, empleo, Seguridad Social y prevención de riesgos laborales.

El proveedor designará un **Responsable del Servicio**, interlocutor único y válido con el Director del Expediente, con capacidad decisoria y organizativa para todo lo relativo a los servicios objeto de este expediente. Este Responsable deberá estar localizable permanentemente mediante teléfono móvil las 24 horas al día, todos los días del año de modo que se garantice que se le puede localizar en un plazo inferior a 10 minutos o por el procedimiento de comunicación que establezca el Director del Expediente al inicio efectivo de la provisión del servicio. En el caso de ausencias indispensables, el Responsable del servicio deberá notificar al Director del Expediente quién asume sus funciones durante la ausencia.

El proveedor designará además un **Responsable de Dependencia**, que será el máximo responsable de la operación, se asegurará de que los servicios descritos en el presente contrato se prestan de acuerdo a las normas y procedimientos establecidos y que, en general, el trabajo en el aeropuerto se realiza eficazmente. El Responsable de Dependencia deberá estar permanentemente localizable mediante teléfono móvil las 24 horas al día, todos los días del año de modo que se garantice que se le puede localizar en un plazo inferior a 5 minutos.

Comprobación alta en Seguridad Social:

La empresa adjudicataria deberá remitir a **AIRM**, antes del inicio de la actividad contratada, copia de la documentación relativa a la afiliación y alta en la Seguridad Social de todos los trabajadores contratados o subcontratados que van a prestar el servicio, debidamente validada por dicho Organismo. Esta documentación deberá remitirse, además, con una periodicidad bimestral, durante todo el período de prestación de la actividad contratada.

Asimismo, dicha documentación se deberá facilitar a **AIRM** cuando se incorporen nuevos trabajadores a la empresa adjudicataria para prestar el servicio contratado, y con anterioridad a su incorporación al mismo.

Prevención de riesgos laborales

1. El adjudicatario se compromete a cumplir las obligaciones que impone al empresario la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, así como toda la reglamentación y normativa, en el ámbito de esta Prevención, que sea de aplicación.

En todo caso, la utilización, por el adjudicatario, de contratadas, subcontratadas, empresas de trabajo temporal y trabajadores autónomos o cualquier otra forma de contratación, para la ejecución de la obra o servicio objeto de este Pliego, estará sujeta a la legislación vigente y a las condiciones establecidas por **AIRM** en este Pliego / Contrato.

AIRM será, en todo caso, ajena a las condiciones de trabajo del personal dependiente, directa o indirectamente, del adjudicatario, así como a las responsabilidades, de cualquier índole, que, de las mismas, pueda derivarse.

2. Cuando se produzca la concurrencia de empresas o entidades en el centro de trabajo AIRM, el

adjudicatario se compromete a cumplir y a hacer cumplir, a aquellas empresas o trabajadores autónomos que le presten cualquier tipo de servicio, las siguientes obligaciones:

- a) Realizar todas aquellas acciones necesarias para garantizar una protección eficaz que evite cualquier tipo de riesgos, o la sinergia de los mismos, con otros que puedan existir o concurrir, para las personas o los bienes, tanto pertenecientes a **AIRM** como a cualesquiera otras empresas que realicen su actividad en el mismo centro de trabajo, así como a los posibles usuarios del centro.
- b) Realizar las actuaciones necesarias para la eliminación o el control de cualquier riesgo, inherente o derivado, que proceda de la actividad del adjudicatario o de las empresas contratistas, subcontratistas o de los trabajadores autónomos que desarrollen, para el adjudicatario, cualquier prestación y que se ejecuten en el mismo centro de trabajo.
- c) El adjudicatario deberá informar y formar, adecuadamente, a los trabajadores que de él dependan, de los riesgos posibles específicos de su actividad, así como de los riesgos derivados de la concurrencia de actividades empresariales, informándoles de las instrucciones que reciba de **AIRM** en esta materia y de las medidas de protección y prevención, y velar para que se de traslado de la citada información a los trabajadores de sus contratistas y subcontratistas y de los de las Empresas de trabajo temporal o los trabajadores autónomos que, para el adjudicatario, trabajen en el centro de trabajo concesionado a **AIRM** y de titularidad de la CARM.

Para el cumplimiento de las obligaciones descritas en el apartado anterior y para iniciar el proceso de CAE entre **AIRM** y el adjudicatario se pondrá a su disposición (probablemente mediante web), previamente al inicio de su actividad, la información básica sobre los riesgos que pueden afectar a los trabajadores, el plan de autoprotección o emergencia del centro de trabajo, una completa guía para introducir los riesgos que genera y que afectarían a trabajadores de otras empresas, así como cualquier otra información preventiva del centro de trabajo donde se desarrollará su actividad.

3. Asimismo, el adjudicatario que realice sus actividades en las instalaciones de **AIRM** deberá:

- a) Informar a **AIRM** y a todas las empresas y trabajadores autónomos que pudieran verse afectados, existan o no relaciones jurídicas entre ellos, sobre los riesgos específicos iniciales y/o sobrevenidos que, en su caso, su actividad, pueda originar, y en particular sobre aquellos que puedan verse agravados o modificados por circunstancias derivadas de la concurrencia de actividades empresariales, así como de las medidas de protección y prevención para evitarlos y/o minimizarlos.
Esta información, que se facilitará por escrito cuando la actividad del adjudicatario genere riesgos calificados como graves o muy graves, deberá ser suficiente y habrá de proporcionarse antes del inicio de las actividades, cuando se produzca un cambio en las actividades concurrentes que sea relevante a efectos preventivos y cuando se haya producido una situación de emergencia.
- b) Informar a **AIRM** y a las demás empresas y trabajadores autónomos presentes en el centro de trabajo de los accidentes que se produzcan como consecuencia de los riesgos de las actividades concurrentes.
- c) Comunicar, puntualmente, a **AIRM** cualquier incidente o accidente que se haya producido o situación que ponga de manifiesto un deterioro de las condiciones de seguridad respecto de terceros. Esta comunicación se efectuará, de forma inmediata, en el caso de riesgo grave e inminente y cuando se produzca una situación de emergencia susceptible de afectar a la salud o la seguridad de los trabajadores de las empresas presentes en el centro de trabajo.
- d) Cumplir, en lo que le competa, las instrucciones que, en materia de coordinación de actividades empresariales, sean impartidas por **AIRM**.
- e) Proporcionar cualquier información, que pueda considerarse relevante, para la prevención y protección en materia de riesgos laborales.
- f) Asignar los recursos preventivos que fueran necesarios, con presencia en el centro de trabajo, cualquiera que sea la modalidad de organización de dichos recursos y, en todo caso, cuando los riesgos puedan verse agravados o modificados en el desarrollo del proceso o la actividad, por la concurrencia de operaciones diversas que se desarrollan sucesiva o simultáneamente y que hagan preciso el control de la correcta aplicación de los métodos de trabajo y cuando se realicen actividades o procesos considerados como peligrosos o con riesgos especiales.
- g) Participar en cuantas reuniones u otros actos a los que, en materia de prevención de riesgos

laborales, fuesen convocados.

Dirección de los servicios

Durante el desarrollo del servicio, todas las relaciones con **AIRM** referentes al contrato, se establecerán a través del Director del Expediente, o persona en quien delegue, quien establecerá los criterios y líneas generales para la actuación en relación con el servicio contratado para el cumplimiento de los fines del mismo.

Por otro lado, la empresa contará con un Coordinador que será el encargado de responder de la correcta realización del servicio contratado, responsabilizándose del nivel de calidad deseado en los resultados. Dicho Coordinador deberá estar presente en el lugar de prestación del servicio, al menos, durante el horario de prestación del mismo, y, en todo caso, permanentemente localizado.

Huelgas

En el caso de originarse algún conflicto del que pudiera verse afectado este servicio, dicha circunstancia deberá ponerse en conocimiento de la Dirección del Expediente, con una antelación mínima de diez días naturales.

Asimismo, el adjudicatario tendrá la obligación de comunicar a la Dirección del Expediente, con la suficiente y máxima antelación posible, los servicios mínimos acordados, en su caso, por la Autoridad competente, en el supuesto de huelgas o paros que afecten a su personal.

Durante el desarrollo de la huelga, el adjudicatario estará obligado a informar a la Dirección del Centro de la evolución e incidentes, en los plazos y formas fijados por el Director del expediente.

En las situaciones de huelga que afecten al personal de la empresa adjudicataria, se deberán mantener los servicios necesarios a fin de asegurar la prestación de los mismos, de acuerdo con la legislación vigente.

Durante el periodo de huelga, se suspenderá la contraprestación por parte de **AIRM**, en tanto el adjudicatario acuerde con ésta los niveles de servicio que se van a prestar y las formas de retribución correspondientes.

En las situaciones de huelga que afecten al personal del proveedor, se deberán mantener los servicios necesarios a fin de asegurar la prestación de los mismos, de acuerdo con la legislación vigente.

6.3. – RECURSOS HUMANOS MÍNIMOS ESTIMADOS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO

Se dispondrá del personal necesario para cubrir las funciones operacionales durante todo el horario operativo del aeropuerto y proporcionar la capacidad declarada del mismo, y la plantilla estará dimensionada de forma que pueda prestar servicio a las puntas máximas de demanda de tráfico. El adjudicatario dispondrá del personal suficiente atendiendo a lo dispuesto: en el Real Decreto 1001/2010, de 5 de agosto, por el que se establecen normas de seguridad aeronáutica en relación con los tiempos de actividad y los requisitos de descanso de los controladores civiles de tránsito aéreo, para prestar servicio en la dependencia, y en cualquier normativa de aplicación en vigor o evolutiva de la actual, por lo que deberá adaptar su operativa y plantilla a los cambios en las normativas.

El personal de control de aeródromo estará en disposición de prestar el control radar de aeródromo (RAD).

Para prestar servicio ATS de aeródromo en el **AIRM** se requerirá al menos una posición operativa en la TWR durante el periodo de apertura diario del aeropuerto en base al tráfico estimado. Para cubrir esta posición el adjudicatario calculará la plantilla necesaria de Controladores Aéreos (ATCOs).

A partir del segundo año, a requerimiento del gestor aeroportuario, se podrá exigir la apertura de una segunda posición por necesidades de tráfico de acuerdo a las condiciones del punto 5.9.

CLÁUSULA 7. – INDICADORES Y SEGUIMIENTO DEL SERVICIO

7.1. – INDICADORES DE CALIDAD DE SERVICIO

El adjudicatario dispondrá de los indicadores específicos para la previsión y el seguimiento del ajuste capacidad/demanda que permitan realizar una planificación y un seguimiento de la provisión de sus servicios en términos de seguridad, eficacia, continuidad y sostenibilidad. Dichos indicadores contendrán al menos los definidos por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y por el Reglamento (UE)

nº 390/2013 de la Comisión de 3 de mayo de 2013 por el que se establece un sistema de evaluación del rendimiento de los servicios de navegación aérea y de las funciones de red y sus posteriores desarrollos, o el que en cada momento se encuentre en vigor.

A. NIVELES DE CALIDAD MÍNIMOS

Los indicadores representativos de la calidad del Servicio de Control de Tránsito de Aeródromo, así como los valores de referencia y umbrales para cada indicador serán los recogidos en el presente apartado.

Se analizará la consecución de las metas y/o valores asumibles de los indicadores de rendimiento, tanto responsabilidad propia del ANSP como compartida con otros agentes involucrados en la operación diaria del aeropuerto.

Se establecen dos maneras de medir la calidad del servicio prestado a través de los indicadores propuestos:

- Mediante la observación directa de la actividad (Calidad Objetiva)
- Mediante encuestas a los usuarios, quejas y reclamaciones (Calidad Subjetiva)

Los niveles de calidad podrán ser modificados por **AIRM**, en cuyo caso se informará convenientemente al adjudicatario. Los motivos por los que se pueden llevar a cabo estas modificaciones son:

- Cuando las condiciones operativas del Aeropuerto queden alteradas por cualquier circunstancia.
- Por iniciativa de **AIRM**, ya sea por la introducción de unos nuevos parámetros y/o niveles, o modificaciones de los existentes o por cualquier otra circunstancia.
- Por iniciativa de la Dirección de Control de Explotación de CARM, ya sea por la introducción de unos nuevos parámetros y/o niveles, o modificaciones de los existentes o por cualquier otra circunstancia.
- A solicitud del proveedor, el cual deberá argumentar debidamente la propuesta.

Salvo mención en contra, el control de la calidad de cada indicador se realiza considerando períodos de medición de UN (1) mes natural.

El proveedor se comprometerá, con la firma del contrato, a mantener los controles de los niveles de calidad durante la vigencia del mismo. Las metas que se establecen supondrán el nivel de calidad del servicio que ha de alcanzar el proveedor.

Los indicadores definidos deben permitir analizar mensualmente el funcionamiento de los servicios, de forma conjunta por el proveedor y **AIRM**, al objeto de identificar acciones de mejora en el caso de no cumplirse los objetivos marcados. En este sentido, el proveedor se compromete a poner en marcha todas aquellas medidas correctoras indicadas por el Director del Expediente para restablecer los niveles de servicio.

El proveedor deberá proporcionar mensualmente a **AIRM** el cálculo de los indicadores definidos y grado de alcance de las metas acordadas, así como información sobre las principales incidencias reseñables ocurridas durante la prestación del servicio, incidentes o accidentes, calidad subjetiva y posibles reclamaciones acerca del servicio. **AIRM** determinará el contenido mínimo de este informe.

AIRM, al objeto de evaluar el servicio prestado y comprobar el cumplimiento de los niveles de calidad, podrá adoptar otros procedimientos de control adecuados, bien mediante muestreo o por comprobación sistemática de las operaciones que se pretenda controlar.

Cuando no se alcance la meta dentro de su período de medición, se podrá iniciar el procedimiento sancionador establecido al efecto. **AIRM** tendrá potestad en caso de que se detecte un incumplimiento de las metas, para penalizar directamente, sin necesidad de esperar a la notificación del informe.

El proveedor se compromete a acatar los procedimientos de comunicación que el Director del expediente determine. Asimismo, el proveedor deberá entregar a **AIRM**, en el plazo y formato que determine el Director del Expediente, los informes de calidad y seguimiento, así como toda la documentación que le sea requerida relacionada con las operaciones atendidas.

Asimismo, el proveedor vendrá obligado a dar cuenta a **AIRM** en el modo, plazo, formato y soporte que ésta establezca, de la información acerca de las reclamaciones por las deficiencias o incumplimientos en la prestación del servicio objeto del presente Pliego que formulen las compañías, u otros usuarios o clientes.

Constituirá un incumplimiento grave la detección de que los informes presentados a **AIRM** contienen datos falseados.

El proveedor dará acceso a los sistemas de información y proporcionará a **AIRM** todos los datos necesarios para el cálculo de estos indicadores, así como todos aquellos datos operativos (en tiempo real, histórico, programación, etc.) requeridos.

Los resultados de las mediciones serán informadas **AIRM**, la cual los facilitará a su vez a la Dirección de Control de Explotación de CARM, por tratarse de un Concesión. Por tanto, con el fin de contrastar la validez de las mediciones realizadas y el cumplimiento de los distintos niveles de servicio fijados, tanto **AIRM** como la Dirección de Control de Explotación de la CARM se reservan la facultad de realizar auditorías anuales del Sistema de Gestión de la Calidad y de las mediciones de cada uno de los indicadores de acuerdo con los procedimientos que para cada uno se hayan definido.

A.1. NIVELES DE CALIDAD OBJETIVA

Demoras ATFM por vuelo:

Definición: Representa la penalización que ocasionan las regulaciones establecidas en el propio aeropuerto del total de operaciones IFR realizadas en el mismo (arribadas + despegues).

Se calcula como la media de los minutos de demora ATFM provocados por regulaciones establecidas en el aeropuerto por vuelo.

También se contabilizará y calculará los minutos de demora ATFM por vuelo provocados por regulaciones establecidas debido a causas imputables al proveedor.

Adicionalmente, tal y como se contempla a nivel europeo (Reglamento UE 390/2013), se realizará la monitorización por aeropuerto de las demoras ATFM por vuelo en llegadas.

Meta:

Indicador	Meta (media minutos por vuelo)
Demora ATFM por vuelo operado	< 1
Demora ATFM por vuelo operado imputable al proveedor	< 0,5
Demora ATFM por vuelo en llegadas	< 0,5

Adherencia al Slot ATFM (Cumplimiento CTOT):

Definición: porcentaje de cumplimiento de las franjas horarias ATFM (entre -5 minutos y +10 minutos) de las aeronaves en despegue o cumplimiento de CTOT, tal y como se contempla a nivel europeo (Reglamento UE 255/10 y 390/2013).

Meta:

Indicador	Meta (%)
Cumplimiento de CTOT	> 90%

Con objeto de realizar un seguimiento de la calidad a través de indicadores adicionales que, aún sin llevar asociadas cotas o grados de cumplimiento, pueden contribuir a la mejora del servicio, también se monitorizará mensualmente:

Porcentaje de vuelos que NO han sufrido ningún retraso imputable al proveedor

Porcentaje de operaciones que no ha sufrido ningún retraso calzos (tanto en cota 3 como cota 15 minutos) por causas imputables al proveedor.

ATC pre-departure delay:

Número medio de minutos de salida retrasada (respecto a calzos) del control de tránsito aéreo por vuelo causado por restricciones en el aeropuerto de salida (código 89 de retraso IATA), tal y como se contempla a nivel europeo (Reglamento 390/2013).

Indicadores de seguridad operacional:

El proveedor informará de la relación de incidentes y accidentes, incluyendo: el número de accidentes, número Incidentes A+B, número de incursiones en pista y número total de incidentes reportados.

Además de la información anteriormente reseñada, el proveedor propondrá al Director del Expediente los indicadores que considere más apropiados en relación con el grado de madurez / implantación de su sistema de gestión de seguridad operacional, proporcionando mensualmente información relativa a la medición de los mismos.

Tiempo medio de autorización de puesta en marcha:

Media de la diferencia entre la hora de autorización de la puesta en marcha y la hora de solicitud de dicha autorización. Se contabilizarán los vuelos cuya solicitud de puesta en marcha esté dentro de la ventana horaria de autorizaciones calculada por el sistema.

Este indicador sería aplicable, a lo largo del contrato, si se equipa al aeropuerto con DMAN u OSF (operativa sin ficha). La cota y grado de cumplimiento se establecería en el momento de la posible implantación de DMAN u OSF, y en todos los casos por debajo de 1 minuto por vuelo.

Indicadores adicionales:

El adjudicatario del servicio se compromete a cumplir con los indicadores de calidad y metas del pliego "Pliego de prescripciones técnicas que ha de regir la explotación del Aeropuerto Internacional Región de Murcia (AIRM)" publicado por la Consejería de Fomento e Infraestructuras, de la Dirección General de Transportes, Costas y Puertos, de la Comunidad Autónoma de La región de Murcia.

A.2.- NIVELES DE CALIDAD SUBJETIVA

Adecuación a los procedimientos de coordinación Torre-Aeropuerto:

Indica (SI o NO) el cumplimiento de los procedimientos operativos definidos localmente en el aeropuerto, entre ellos los contemplados en el Manual de Aeropuerto, y que tengan afección directa a la coordinación entre Torre y el Aeropuerto.

Quejas recibidas, imputables al servicio de control de aeródromo:

Relación de quejas y reclamaciones recibidas (de compañías aéreas, pilotos y otros usuarios), imputables al servicio de control de aeródromo, incluyendo informe justificativo con los detalles y posibles medidas correctoras para cada una de ellas.

Encuestas y calidad percibida:

El proveedor realizará al menos una oleada anual de encuestas a las compañías y usuarios atendidos. El contenido del cuestionario a realizar a sus clientes, así como las fechas y plazos de las oleadas serán propuestos al Director del Expediente para su aprobación. Asimismo, será criterio del Director de Expediente la inclusión de contenidos adicionales considerados necesarios por parte del Aeropuerto.

Las encuestas deben tratar de reflejar la percepción y valoración que los usuarios tienen del servicio en una escala de 1 a 5, donde: 1 es Malo, 2 es Regular, 3 es Bueno, 4 es Muy bueno y 5 es Excelente.

En aquellas oleadas cuya resultado global refleje una valoración media de la percepción del servicio (IGS) inferior a 3, se realizará un análisis de las posibles causas, proponiendo además un plan de medidas correctoras a emprender.

B. OTROS ASPECTOS DEL SEGUIMIENTO DEL SERVICIO

El seguimiento del servicio no solo contempla la monitorización de los indicadores de calidad, sino también, entre otros, el seguimiento operativo diario y en tiempo real del servicio de tránsito de aeródromo.

Como algo necesario y complementario al envío mensual de los informes de calidad, el proveedor deberá proporcionar:

Parte diario del servicio

Regulaciones de aeropuerto:

Tal y como establece el Reglamento 255/2010, es necesario que la torre de control garantice que las medidas ATFM aplicadas a los aeropuertos se coordinen con el organismo gestor del aeropuerto, a fin de asegurar la eficiencia en la planificación y utilización aeroportuaria. El proveedor informará y coordinará en tiempo real con el Centro de Operaciones del aeropuerto sobre las regulaciones aplicadas, así como del motivo de las mismas.

De manera adicional, y con objeto de realizar el seguimiento de las regulaciones de tráfico de aeródromo (como incidencias operativas básicas), el proveedor enviará un listado mensual de las mismas, incluyendo el detalle con los motivos y grado de afectación.

Retrasos por causas imputables al proveedor:

Se informará de los vuelos retrasados (retraso en calzos >3 minutos) por causas imputables al proveedor, incluyendo la justificación y los motivos que han originado los posibles retrasos.

De manera adicional, y con objeto de realizar el seguimiento de los retrasos imputables al servicio (como incidencias operativas básicas), el proveedor enviará un listado mensual de los mismos, incluyendo los motivos.

Incidencias técnicas:

Se informará de las principales incidencias técnicas que hayan supuesto una discontinuidad de los sistemas ATM y/o CNS, incluyendo detalle y grado de afectación de las mismas.

De manera adicional, y con objeto de realizar el seguimiento de estas incidencias técnicas, el proveedor enviará un listado mensual de las mismas, incluyendo una breve descripción y grado de afectación.

Certificado como proveedor civil de servicios de navegación aérea:

AIRM requiere por parte del proveedor, bajo este marco contractual y tal y como establece la ley, la prestación segura, continuada, eficaz y sostenible de los servicios de navegación aérea objeto de este Pliego. Esta prestación se garantiza a través del certificado como proveedor civil de servicios de navegación aérea expedido por la Autoridad Nacional de Supervisión (AESA) y mantenido a través de la supervisión continuada realizada por la misma. A este respecto, el proveedor entregará a **AIRM**, durante el mes siguiente a la finalización del año natural anterior, un informe de estado del certificado como proveedor ATS emitido por la Autoridad Nacional de Supervisión: versión en vigor del certificado, incluyendo restricciones si dispone de ellas, así como un resumen de las inspecciones recibidas en las dependencias afectadas por el presente contrato.

Independientemente de los indicadores y niveles que forman parte del sistema de calidad del servicio que sirven para la verificación, seguimiento y certificación mensual del servicio prestado, el adjudicatario se compromete a llevar un seguimiento, facilitar y a colaborar, a lo largo del período de vigencia del contrato, en la obtención los siguientes indicadores:

- Los indicadores anteriores que fijan la calidad de servicio mínima.
- Las modificaciones a estos parámetros derivadas de cualquier normativa, incluida la que pudiera derivar de la inclusión del **AIRM** en el DORA.
- Las modificaciones a estos parámetros acordadas.
- Los indicadores de niveles de servicio que la CARM, como Administración concedente,

promotora, propietaria y titular del Aeropuerto, exigirá mensualmente a **AIRM** como Concesionaria en el Pliego de Prescripciones Técnicas que rigió el concurso de la explotación del **AIRM**. Entre los que se encuentran:

- Movimientos totales, desglosado en arribadas y despegues, así como en IFR, VFR;
- Puntualidad ATFM (cota 15min), desglosado en arribadas y despegues;
- Demora ATFM media por vuelo (imputable a cualquier regulación), desglosado en arribadas y despegues;
- Minutos totales ATFM (cualquier regulación), desglosado en arribadas y despegues;
- Minutos totales ATFM en el aeropuerto, desglosado en arribadas y despegues;
- Desglose de los minutos totales ATFM en función de las causas por las que se establecen las regulaciones propias del ANSP, desglosado en arribadas y despegues;
- Puntualidad calzos (retraso en calzos > 15min): porcentaje de aeronaves que salen del parking en hora ó con un retraso inferior a 15min, respecto a la hora programada del aeropuerto, respecto del total de aeronaves operadas;
- Retraso medio en calzos: diferencia de tiempo entre la hora real de salida/llegada de/al parking de las aeronaves y la hora programada del aeropuerto;
- Tiempo medio de autorización de turbinas (diario y por hora): valor medio del tiempo transcurrido (en despegue) entre la petición de encendido de turbinas por parte del piloto y la correspondiente autorización de encendido por parte del controlador de torre (autorizaciones);
- Tiempo medio de autorización de rodaje (diario y por hora): valor medio del tiempo transcurrido (en despegue) entre la petición de inicio de rodaje por parte del piloto y la correspondiente autorización de inicio del mismo por parte del controlador de torre (rodadura);
- Tiempo medio de rodadura hasta cabecera (diario y por hora): valor medio del tiempo empleado por las aeronaves en recorrer la distancia desde su puesto de estacionamiento hasta llegar al punto de espera en cabecera (holding point);
- Tiempo medio de espera en cabecera (diario y por hora): valor medio del tiempo transcurrido entre la hora de llegada de la aeronave al punto de espera de cabecera (holding point) y la correspondiente autorización de despegue por parte del controlador de torre (local);
- Porcentaje de cumplimiento de CTOT (diario y por hora): porcentaje de aeronaves que despegan con una desviación de -5min/+10min, respecto a la correspondiente hora asignada por CFMU (CTOT);
- Porcentaje uso de pistas (arribada, despegue);
- Principales incidencias reseñables ocurridas durante la prestación del servicio en la torre de control.
- Otros, que aunque no se exijan mensualmente, el Concesionario debe de disponer para cuando **AIRM** o la Dirección de Control de Explotación de la CARM los soliciten sean proporcionados:
 - Hitos horarios de la operación de despegue por indicativo:
 - IOBT (Initial Off-Blocks Time): hora inicial para la que la compañía presenta el plan de vuelo;
 - EOBT (Estimated Off-Blocks Time): hora final para la que la compañía presenta el plan de vuelo (asociada a cambios de PV);
 - SRT (Start-up Request Time): hora de petición de turbinas de la compañía a la Torre ;
 - SCT (Star-up Clearance Time): hora de autorización de turbinas de torre de control a la compañía;
 - TRT (Taxi Request Time): hora de petición de rodaje de la compañía a la torre de control;
 - TCT (Taxi Clearance Time): hora de autorización de rodaje de torre de control a la compañía;
 - RTOT (Ready to Take-off Time): hora de listo en cabecera;

CTOT (Calculated Take-off Time): hora calculada de despegue;
Delay ATFCM asociado (minutos); Regulación asociada (nombre y volumen de tráfico asociado);
ATOT (Actual Take-off Time): hora real de despegue;

- o Hitos horarios de la operación de arribada por indicativo:
Delay ATFCM asociado (minutos);
Regulación asociada (nombre y volumen de tráfico asociado);
Hora de paso por el último fijo;
Hora a la vista de la dependencia torre;
ATA (Actual Time of Arrival): hora aterrizaje (paso por umbral);
Hora de abandono de pista y calle de salida utilizada: teniendo así los Tiempos de ocupación de pista como el tiempo empleado por las aeronaves (en arribadas) desde el paso por el umbral hasta el abandono de pista por la calle de salida asignada.

7.2. – CERTIFICACIÓN, VERIFICACIÓN Y SEGUIMIENTO

El cálculo de la certificación se regirá por los siguientes criterios. Asimismo, se establecen criterios de verificación y seguimiento.

A. CERTIFICACIÓN MENSUAL

El gestor aeroportuario establecerá mensualmente el importe de la certificación del servicio prestado por el adjudicatario.

Esta certificación tendrá en consideración la cuantía económica final ofertada por el adjudicatario, a la que se le podrá aplicar una reducción variable en función de un porcentaje (F), en el caso de la no consecución de los objetivos operativos mensuales en el aeropuerto, según se describe a continuación.

La certificación tendrá un carácter **mensual** y su cálculo se realizará atendiendo a la siguiente fórmula matemática:

$$\text{Importe Certificación Mensual} = \text{Base Mensual} - \text{Reducción Variable}$$

B. DEFINICIONES PARA EL CÁLCULO DEL IMPORTE DE CERTIFICACIÓN

Importe Certificación Mensual: cantidad mensual que el gestor aeroportuario abonará al ANSP.

Base Mensual: doceava parte del presupuesto anual del año correspondiente, según la oferta por la que se haya adjudicado el expediente/servicio.

Reducción variable: cantidad mensual que reflejará la consecución mensual de resultados en la provisión del servicio.

La fórmula de cálculo del importe de la reducción variable se establece como:

$$\text{Reducción Variable} = (\text{Base Mensual}) * (F) * (1-K)$$

Dónde:

F: porcentaje de reducción sobre la base mensual asumida por el proveedor de servicios (valor máximo del 10%), en el caso de no cumplir con los objetivos operacionales establecidos por el gestor aeroportuario.

K: medida de la consecución de los objetivos operativos mensuales para el aeródromo, cuyo valor numérico varía entre el mínimo valor de 0 (objetivos no cumplidos) y el máximo valor de 1 (objetivos cumplidos al 100%).

Durante los primeros tres meses de prestación efectiva del servicio no se aplicará reducción variable.

C. MEDIDA DE LA CONSECUCIÓN DE OBJETIVOS OPERATIVOS MENSUALES (K)

La medida de la consecución de objetivos operativos mensuales, se materializará con el cálculo del factor K, el cual tendrá en consideración el valor real obtenido cada mes de los indicadores asociados a la prestación del servicio frente a la meta de cada uno de ellos.

Los indicadores considerados para el cálculo del factor K son los siguientes:

- Demora ATFM por vuelo operado imputable al proveedor
- Cumplimiento de CTOT

El valor del factor K mensual se calculará como la media de los dos indicadores anteriores, respondiendo a la siguiente fórmula matemática:

$$K = (Demora ATFM + Cumplimiento CTOT) / 2$$

Donde:

Demora ATFM (m): Meta / valor real medido

Cumplimiento CTOT (p): Valor real medido / Meta

El valor **mínimo** de estos parámetros (m y p) será 0 (meta no cumplida)

El valor **máximo** de estos parámetros (m y p) será 1 (meta cumplida)

7.3. –VERIFICACIÓN Y SEGUIMIENTO

Los servicios estarán sometidos a verificación y seguimiento por parte de **AIRM**. Cualquier información relativa al servicio en cuestión que sea solicitada por **AIRM** deberá ser remitida en un plazo no superior a 24 horas en el lugar y modo que **AIRM** establezca.

El proveedor estará obligado a permitir en cualquier momento que **AIRM** pueda realizar inspecciones de equipos, instalaciones y demás elementos adscritos al servicio. Estos medios e instalaciones deberán mantenerse en perfectas condiciones de uso, de acuerdo con las normas vigentes en cada momento que le sean de aplicación y, en su defecto, se aplicarán por analogía las normas existentes para medios e instalaciones equivalentes, así como las normas y recomendaciones internacionales adecuadas al caso o las que **AIRM** pudiera establecer.

AIRM podrá modificar los mecanismos e información a solicitar a lo largo del proceso de seguimiento de la actividad. Dichas modificaciones se transmitirán al proveedor en el modo y tiempo que se establezca según las necesidades de cada caso.

El proveedor, además, deberá facilitar a **AIRM** los siguientes informes en el formato y soportes que se establezcan, que deberán incluir el nombre del proveedor y período de actividad:

1. – INFORMES PERIÓDICOS

- 1.1. Parte diario del servicio de Torre, en el que se incluyan las posibles incidencias.
- 1.2. Informe mensual con los indicadores y niveles de calidad del servicio, incluyendo las

incidencias o, sucesos relacionados con seguridad operacional, calidad subjetiva y posibles reclamaciones acerca del servicio.

1.3. Informe por temporada de altas y bajas de acreditaciones de seguridad aeroportuarias del personal del proveedor.

1.4. Sobre los conocimientos de los medios humanos que se asignen a la prestación del servicio.

2. - INFORMES PUNTUALES

2.1. El adjudicatario deberá comunicar, de forma inmediata a la Dirección del Aeropuerto y Expediente, de incidencias/accidentes ocurridos en el área de maniobra, o cualquier circunstancia que suponga un riesgo y deba ser notificado al Aeropuerto, según los procedimientos establecidos. Adicionalmente, se deberá entregar en un plazo no superior a 24 horas un informe detallado, según el formato fijado.

2.2. Cualquier informe solicitado por el Director Expediente sobre la prestación del servicio, debiendo entregarse en un plazo no superior a 24 horas.

2.3. Informes de las inspecciones de AESA en relación con el cumplimiento de la normativa que aplique a la actividad objeto de este pliego, o de cualquier otro organismo competente.

3. - INFORMES ANUALES

3.1. Al final de cada año natural o fracción, el proveedor facilitará a la Dirección del Expediente un informe resumen y de gestión anual.

Será considerada un incumplimiento grave la detección de que en los informes entregados no se ha comunicado la información de forma completa y veraz.

Todos los informes son confidenciales, lo que implica que no podrán ser transmitidos a terceras partes ni utilizados para otros fines que no sean objeto de este Pliego.

CLÁUSULA 8. - PENALIZACIONES

AIRM penalizará al adjudicatario por el incumplimiento de las obligaciones contractuales que le sean imputables sin perjuicio de la indemnización por daños y perjuicios que corresponda.

Las penalizaciones de carácter económico serán impuestas por el Director del expediente mientras que la rescisión del contrato deberá ser impuesta por el órgano competente del gestor aeroportuario, previa notificación al adjudicatario del incumplimiento cometido y teniendo en cuenta la legislación vigente relativa a la garantía de la continuidad del servicio objeto del presente proceso. En dicha notificación se detallará la cláusula concreta que ha sido incumplida y la especificación de la penalización que le corresponde, debiendo quedar constancia de que el destinatario la ha recibido.

Según esto, las penalizaciones podrán acontecer por el incumplimiento de diferentes conceptos:

1. Incumplimientos de cláusulas

2. Incumplimientos relacionados con la prestación del servicio

3. Incumplimientos de la normativa de seguridad operacional en plataforma, de seguridad aeroportuaria o en materia de obligaciones medioambientales regulados en el Pliego de Cláusulas Particulares.

Las penalizaciones son adicionales a la reducción variable de la certificación mensual por valores de calidad de servicio mínimos, de acuerdo al sistema de cálculo expresado en el apartado 7, y variarán en función de su gravedad de acuerdo con lo estipulado en este Pliego. Dichas penalizaciones irán desde multas económicas, que podrán ser descontadas de la certificación, hasta incluso rescisiones de contrato en los casos más graves.

Se consideran incumplimientos de tipo leve, grave y muy grave.

El incumplimiento de carácter leve será penalizado por el Director del Expediente con una penalización que oscila entre trescientos Euros (300 €) y mil doscientos Euros (1.200 €).

El incumplimiento grave será penalizado con una cantidad que oscila entre mil doscientos Euros (1.200 €) y quince mil Euros (15.000 €), dependiendo de la naturaleza del perjuicio causado, de la existencia

y gravedad de los daños humanos y/o materiales, de las repercusiones económicas, de la repercusión negativa en la operatividad y/o seguridad del aeropuerto y de la reiteración en el mismo incumplimiento.

El incumplimiento muy grave será penalizado con quince mil Euros (15.000 €), o con la rescisión del contrato, dependiendo de la naturaleza del perjuicio causado, de la existencia y gravedad de los daños humanos y/o materiales, de las repercusiones económicas, de la repercusión negativa en la operatividad y/o seguridad del aeropuerto y de la reiteración en el mismo incumplimiento.

A. Incumplimiento de cláusulas

Los incumplimientos de las cláusulas del Pliego, que no estén recogidos en el siguiente apartado B, pueden responder a las siguientes tipologías:

- Leves: Incumplimiento de las CLÁUSULAS 6.1 y 7.1 y daños leves a la infraestructura.
- Graves: Incumplimiento de las CLÁUSULAS 1, 4, 5, 6.2 y 7.2. y ANEXO I. También son considerados incumplimientos graves la acumulación de dos o más incumplimientos leves respecto a una misma cláusula en un periodo de 3 meses.
- Muy graves: La acumulación de tres o más incumplimientos graves en un periodo de 6 meses.

B. Incumplimiento relacionados con la prestación del servicio

El Director del Expediente podrá aplicar penalizaciones económicas por incumplimientos del servicio. En concreto, serán objeto de penalizaciones las siguientes:

Leves:

Ante un requerimiento del Gestor Aeroportuario, no poder contactar con el Responsable de la Dependencia en un plazo de 5 minutos.

Más de una reclamación formal de un usuario del servicio por efectos en la operatividad, calidad del servicio o seguridad del mismo.

Retrasos en la apertura del servicio sin afectación a la operatividad del aeropuerto.

Resultados de las encuestas anuales del Gestor Aeroportuario a los usuarios que reflejen disminución del nivel de calidad del servicio con respecto a la encuesta del año anterior.

Otras circunstancias que supongan una merma en la calidad del servicio prestado en el Aeropuerto atribuibles al adjudicatario.

Deterioro leve de las instalaciones y medios técnicos facilitados por el Gestor Aeroportuario por uso negligente del adjudicatario, cuya reparación tenga un coste inferior o igual a mil euros.

No participar o acudir a las reuniones o grupos de trabajo a los que sea convocado por el Gestor Aeroportuario.

Demoras de hasta 15 días, en la entrega de la información requerida por el Gestor Aeroportuario a efectos de verificación y seguimiento del servicio o errores sistemáticos en los datos que se proporcionen.

No disponer de todos los medios materiales que debe aportar el adjudicatario en cada dependencia.

Graves:

Incumplimiento de la obligación de mantener el servicio de forma permanente sin que se vea afectado ni interrumpido por causa imputable al adjudicatario.

Ante un requerimiento del Gestor Aeroportuario, no poder contactar con el Responsable de la Dependencia en un plazo de 15 minutos, y con el Responsable de servicio en 30 minutos.

Retrasos en la apertura del servicio con afectación a la operatividad del aeropuerto.

La indisponibilidad del servicio o degradación del mismo con afectación a la operatividad del aeropuerto por causas imputables al proveedor.

La indisponibilidad del servicio o degradación del mismo durante un periodo igual o superior a quince minutos por causas imputables al proveedor.

Incidentes graves causados por el adjudicatario (independientemente de otras acciones de

carácter administrativo o jurídico que conlleven), una vez hayan sido establecidas las responsabilidades.

Incumplimiento de las normas, cartas de acuerdo y procedimientos locales del Aeropuerto o del Gestor Aeroportuario que le afecten al adjudicatario.

No facilitar los procesos de auditoría o supervisión del Gestor Aeroportuario o de las autoridades competentes.

Deterioro severo de las instalaciones y medios técnicos facilitados por el Gestor Aeroportuario por uso negligente del adjudicatario, cuya reparación tenga un coste superior a mil euros.

Demoras de más de 15 días en la entrega de la información requerida por el Gestor Aeroportuario a efectos de verificación y seguimiento del servicio o alterar o falsear los datos que se proporcionen.

A la finalización del contrato no facilitar la información que requiera el Gestor Aeroportuario en relación con la prestación del servicio realizado.

Incumplimiento de las obligaciones legales que establezcan las autoridades competentes (en particular la AESA) durante la duración del contrato.

Incumplimiento de las obligaciones legales que establezca la CARM durante la duración del contrato.

Aquellas acciones u omisiones del adjudicatario que impidan al aeropuerto el obtener o mantener la certificación de aeródromo expedida por AESA o cualquier otra certificación.

Cualquier hecho puntual que provoque una merma significativa en la operatividad del aeropuerto.

La no aportación de información, certificaciones, etc. a los informes de control de calidad y seguimiento del servicio, o bien, la aportación de información no coherente con las mediciones tomadas por AIRM, sin justificación adecuada.

Demoras en el plazo otorgado por el Director del Expediente en la subsanación de problemas, errores, etc., comunicados al adjudicatario.

La acumulación de tres o más Incumplimientos leves en un periodo igual o inferior a treinta días constituirá un Incumplimiento grave.

Muy graves:

Accidentes causados por el adjudicatario (independientemente de otras acciones de carácter administrativo o jurídico que conlleven), una vez hayan sido establecidas las responsabilidades.

La acumulación de tres o más Incumplimientos leves en un periodo igual o inferior a treinta días constituirá un Incumplimiento grave.

Tanto para los incumplimientos de cláusulas (apartado A) como los relacionados con la prestación del servicio (apartado B), cuando se produzca un incumplimiento, el Director del expediente notificará por escrito al adjudicatario la infracción cometida y le concederá un plazo de diez días naturales para la presentación de las alegaciones que estime pertinentes. A la vista de dichas alegaciones, el Director del expediente procederá, mediante notificación escrita, bien a la imposición de la penalización o al archivo de las actuaciones.

La penalización impuesta deberá ser abonada en el plazo de diez días naturales, contados a partir del día siguiente a su notificación. Superado el plazo y si no se ha producido el abono, se descontará de las certificaciones pendientes o, en su defecto, de la fianza depositada por el adjudicatario.

En Madrid, a de febrero de 2018

Fdo.: Mariano Menor Muñoz
Director General de AIRM

ANEXO I. DESCRIPCIÓN DE LOS SERVICIOS

El adjudicatario deberá prestar los servicios de tránsito aéreo (ATS) de aeródromo, en su modalidad de control (ATC), que son objetos de este pliego cumpliendo con toda la normativa que sea de aplicación. A título informativo, a continuación, se define brevemente el servicio:

Servicio de Control de Aeródromo (ATC)

Cualquier cambio en la legislación vigente prevalecerá sobre lo descrito en este Anexo.

El proveedor de servicios de navegación aérea (ANSP) prestará el servicio de acuerdo con lo establecido en este PPT, en el Reglamento de Circulación aérea (RCA), resto de normativa aplicable y en las condiciones que se hayan determinado en la designación para la prestación de servicio en cada aeropuerto y en el proceso de supervisión de la AESA tanto previamente como durante la ejecución del contrato.

En concreto, en cumplimiento de lo establecido en el Reglamento de la Circulación Aérea la prestación de los Servicios de Tránsito Aéreo en el Aeródromo debe permitir:

- a) prevenir colisiones entre aeronaves;
- b) prevenir colisiones entre aeronaves en el área de maniobras y entre éstas y los obstáculos que haya en dicha área;
- c) acelerar y mantener ordenadamente el movimiento del tránsito aéreo;
- d) asesorar y proporcionar información útil para la marcha segura y eficaz de los vuelos;
- e) notificar a los organismos pertinentes respecto a las aeronaves que necesitan ayuda de búsqueda y salvamento, y auxiliar a dichos organismos según sea necesario.

Los servicios de tránsito aéreo comprenderán tres servicios con las siguientes denominaciones:

- Servicio de Control de tránsito aéreo, para satisfacer los objetivos indicados en a), b) y c). En concreto el Servicio de control de aeródromo: el suministro del servicio de control de tránsito aéreo
- Servicio de información de vuelo, para satisfacer el objetivo d).
- Servicio de alerta para satisfacer el objetivo e)

El Servicio de control de aeródromo se prestará desde la torre de control de aeródromo.

Con el fin de proporcionar el servicio de control de tránsito aéreo, la dependencia del control de tránsito aéreo deberá:

- a) disponer de la información sobre el movimiento proyectado de cada aeronave, y variaciones del mismo, y de datos sobre el progreso efectivo de cada una de ellas;
- b) determinar, basándose en la información recibida, las posiciones relativas que guardan entre ellas las aeronaves conocidas;
- c) expedir autorizaciones e información para los fines de evitar colisiones entre las aeronaves que estén bajo su control y acelerar y mantener ordenadamente el movimiento del tránsito aéreo;
- d) coordinar las autorizaciones que sean necesarias con las otras dependencias:
 - 1) siempre que, de no hacerlo, una aeronave pueda obstaculizar el tránsito dirigido por dichas otras dependencias;
 - 2) antes de transferir el control de una aeronave a dichas otras dependencias.

Las funciones de las torres de control de aeródromo se extenderán a:

- a) las aeronaves que vuelan en los circuitos de tránsito de aeródromo alrededor del aeródromo: Los controladores de aeródromo mantendrán vigilancia constante sobre todas las operaciones visibles de vuelo que se efectúen en el aeródromo o en sus cercanías, incluso de las aeronaves, vehículos y personal que se encuentren en el área de maniobras, y controlarán este tránsito de acuerdo con los procedimientos que aquí se formulan y con todas las disposiciones aplicables de tránsito aéreo. La dependencia que suministra el servicio de control de aeródromo seleccionará la pista en uso considera más adecuada, en un momento dado, para los tipos de aeronaves que se esperan aterrizarán o despegarán en dicho aeródromo.
- b) las aeronaves que operan en el área de maniobras;
- c) las aeronaves que aterrizan y despegan;
- d) las aeronaves y los vehículos que operan en el área de maniobras; (1)

-
- e) las aeronaves en el área de maniobras y los obstáculos que haya en dicha área.

Es responsabilidad de los servicios ATC del aeródromo expedir las autorizaciones de control previas al vuelo. Las autorizaciones del control de tránsito aéreo tendrán como única finalidad cumplir con los requisitos de suministrar servicio de control de tránsito aéreo. La autorización del control de tránsito aéreo contendrá:

- a) la identificación de la aeronave que figura en el plan de vuelo;
- b) el límite de la autorización;
- c) la ruta de vuelo;
- d) el nivel o niveles de vuelo para toda la ruta o parte de ella y cambios de nivel si corresponde;
- e) las instrucciones o información necesaria sobre otros aspectos, como las maniobras de aproximación o de salida, las comunicaciones y la hora en que expira la autorización.
- f) el turno de salida (slot ATFM), cuando sea aplicable. El ATC es el responsable de la vigilancia de los turnos de salida en el aeródromo de salida.

La autorización del control de tránsito aéreo se coordinará entre las dependencias del control de tránsito aéreo, para que abarque toda la ruta de la aeronave, o determinada parte de la misma,

El responsable de la provisión de los servicios ATS será responsable de la aplicación de los procedimientos relativos al uso de luces aeronáuticas de superficie, descritos en el RCA 4.5.6.

Control radar

El personal de control de aeródromo estará en disposición de prestar el control radar de aeródromo (RAD).

Coordinación de medidas ATFM

Teniendo en cuenta que ENAIRE provee el servicio de gestión de afluencia de tránsito aéreo (ATFM), en el AIRM se aplicará un Procedimiento de coordinación de medidas ATFCM entre ENAIRE y el gestor aeroportuario, de forma que las actividades de coordinación de las medidas estratégicas y pre-tácticas, así como la ejecución táctica de las medidas de regulación, serán coordinadas por la Posición de Gestión de Afluencia (FMP) local o UATM (unidad central ATM) fuera del horario de la FMP.

Así, cuando deba aplicarse una medida ATFM, la torre de control (dependencia ATS de aeródromo) coordinará con la anterior unidad ATFM local y viceversa. Y se coordinará con la UATM, en las fases pre-táctica y táctica, fuera del horario de la unidad ATFM local.

Por tanto, entre las funciones del proveedor ATS estará el garantizar desde la torre de control (dependencia ATS de aeródromo), tal y como contempla el Reglamento (UE) 255/2010, que las medidas ATFM aplicadas a los aeropuertos se coordinen con el organismo gestor del aeropuerto, a fin de asegurar la eficiencia en la planificación y utilización aeroportuaria. Esta coordinación con el gestor aeroportuario se realizara a través del Centro de Operaciones.

Emergencia y fallo de comunicaciones

La diversidad de circunstancias en que ocurre cada caso de emergencia, impide el establecimiento de procedimientos detallados y exactos que han de seguir los Servicios de Tránsito Aéreo en caso de emergencias, pero el responsable de la provisión de servicios ATS deberá desarrollar procedimientos de emergencia para su aplicación en caso de al menos los siguientes sucesos: Interferencia ilícita, descenso de emergencia, fallo de las comunicaciones aeroterrestres, aeronaves extraviadas o no identificadas, interceptación de aeronaves civiles, de acuerdo a los establecido en el RCA Libro 4 Capítulo 3.

Servicio de Información de Aeródromo (FIS)

Se suministrará servicio de información de vuelo a todas las aeronaves a las que probablemente pueda afectar la información y a las que se les suministra servicio de control de tránsito aéreo:

1) INFORMACIÓN RELATIVA A LA OPERACIÓN DE LAS AERONAVES:

Cuando así lo solicite el piloto antes de poner en marcha los motores, se le comunicará la hora prevista de despegue, a menos que se empleen procedimientos de hora de puesta en marcha de los motores.

Antes de iniciar el rodaje para el despegue se notificarán a la aeronave los siguientes datos en el orden en que figuran, excepto cuando se sepa que la aeronave ya los ha recibido:

- a) la pista que ha de utilizarse;

-
- b) la dirección y velocidad del viento en la superficie, incluyendo variaciones importantes;
 - c) el reglaje QNH de altímetro y, bien sea regularmente de conformidad con acuerdos locales o si la aeronave lo solicita, el reglaje QFE de altímetro;
 - d) la temperatura del aire ambiente en la pista que ha de utilizarse, en el caso de aeronaves con motor de turbinas;
 - e) la visibilidad existente, representativa del sentido de despegue y ascenso inicial, si es inferior a 10 km, o si se proporciona el valor del RVR correspondiente a la pista que ha de utilizarse;
 - f) la hora exacta.

Antes del despegue, se notificará a las aeronaves:

- a) todo cambio importante de la dirección y velocidad del viento en la superficie, de la temperatura del aire ambiente, y el valor de la visibilidad o del RVR.
- b) las condiciones meteorológicas significativas en el área de despegue y de ascenso inicial, a menos que se sepa que la información ya ha sido recibida por la aeronave.

En este contexto son condiciones meteorológicas significativas la existencia, o el pronóstico, de cumulonimbos o tormenta, turbulencia moderada o fuerte, cortante del viento, granizo, engelamiento moderado o fuerte, línea de turbonada fuerte, precipitación engelante, ondas orográficas fuertes, tempestad de arena, tempestad de polvo, ventisca alta, tornado o tromba marina, en el área de despegue y de ascenso inicial.

Antes de que la aeronave entre en el circuito de tránsito se le facilitarán los siguientes datos, en el orden en que figuran, excepto aquellos que se sepa que la aeronave ya haya recibido:

- a) la pista que ha de utilizarse;
- b) la dirección y velocidad del viento medio en la superficie, con las variaciones importantes;
- c) el reglaje QNH de altímetro y, bien sea regularmente, de conformidad con acuerdos locales, si la aeronave lo solicita, el reglaje QFE de altímetro.

Debido al espacio restringido en las áreas de maniobras y alrededor de ellas, es frecuentemente indispensable expedir información sobre el tránsito para ayudar al piloto al mando a evitar colisiones.

Se considerará información indispensable sobre el tránsito la referente a toda aeronave, vehículo o personal que se hallen en el área de maniobras o cerca de ella, o al que opera en la proximidad del aeródromo, que pueda constituir un peligro para las aeronaves en cuestión.

Se dará información sobre el tránsito esencial local, ya sea directamente o por conducto de la dependencia que proporcione el servicio de control de aproximación cuando, a juicio del controlador de aeródromo, sea necesaria dicha información en interés de la seguridad, o cuando la solicite la aeronave.

El tránsito esencial local se describirá de forma que facilite su reconocimiento.

Los controladores de aeródromo deberán, siempre que sea factible, advertir a las aeronaves cuando se espere que vaya a haber riesgos inherentes a la estela turbulenta. Las ocurrencias de los riesgos debidos a estela turbulenta no pueden predecirse con precisión, por lo cual los controladores de aeródromo no pueden asumir la responsabilidad de hacer la oportuna advertencia en todo tiempo, ni pueden garantizar la precisión de la misma.

2) INFORMACIÓN SOBRE LAS CONDICIONES DEL AERÓDROMO:

Información esencial sobre las condiciones del aeródromo, es la necesaria para la seguridad de la operación de aeronaves, referente al área de movimiento o a las instalaciones generalmente relacionadas con ella. Una obra de construcción en una calle de rodaje no conectada con la pista en uso, no constituiría información esencial para ninguna aeronave, excepto para la que pudiera tener que pasar cerca de la obra de construcción.

Por otra parte, si todo el tránsito debe limitarse a las pistas, ello debería considerarse como información esencial para toda aeronave no familiarizada con el aeródromo.

La información esencial sobre las condiciones del aeródromo incluirá lo siguiente:

- a) obras de construcción o de mantenimiento en el área de movimiento o inmediatamente adyacente a la misma;

-
- b) partes irregulares o deterioradas de la superficie de las pistas, calles de rodaje o plataformas, estén señaladas o no;
 - c) nieve, nieve fundente o hielo en las pista, calles de rodaje o plataformas;
 - d) agua en las pistas, calles de rodaje o plataformas;
 - e) bancos de nieve o nieve acumulada adyacentes a las pistas, calles de rodaje o plataformas;
 - f) otros peligros temporales, incluyendo aeronaves estacionadas y aves en el suelo o en el aire;
 - g) la avería o el funcionamiento irregular de una parte o de todo el sistema de iluminación del aeródromo;
 - h) cualquier otra información pertinente.

3) ATIS:

Si en el aeropuerto se decidiera la implantación del sistema ATIS para reducir el volumen de comunicaciones, se prestará el servicio automático de información terminal, tanto en la modalidad voz (ATIS-voz) como por enlace de datos (ATIS-D). Cuando se suministre ATIS-voz y/o ATIS-D:

- a) la información comunicada se referirá al aeródromo AIRM;
- b) la radiodifusión será continua y repetitiva (cuando se suministre ATIS-voz);
- c) la información comunicada será actualizada inmediatamente después de haberse producido un cambio importante;
- d) la preparación y difusión del mensaje ATIS estarán a cargo de los servicios de tránsito aéreo;
- e) la información contenida en mensaje en vigor se pondrá de inmediato en conocimiento de la o las dependencias ATS encargadas de suministrar a las aeronaves la información sobre la aproximación, aterrizaje y despegue, siempre que el mensaje no haya sido preparado por esas dependencias;
- f) cada mensaje ATIS se identificará por medio de un designador en forma de una letra del alfabeto de deletreo de la OACI. Los designadores asignados a los mensajes ATIS consecutivos estarán en orden alfabético;
- g) las aeronaves acusarán recibo de la información al establecer la comunicación con la dependencia ATS que presta el servicio de control de aproximación o de control de aeródromo, como corresponda
- h) al responder al mensaje mencionado en g) o bien, en el caso de las aeronaves que llegan, en el momento que pueda prescribir la autoridad ATS competente, la dependencia ATS apropiada comunicará a la aeronave el reglaje de altímetro en vigor.
- i) la información meteorológica se extraerá del informe meteorológico local ordinario o especial.

Los mensajes ATIS que contengan información tanto para la llegada como para la salida constarán de los siguientes datos, en el orden indicado:

- a) nombre del aeródromo;
- b) indicador de llegada o salida;
- c) tipo de contrato, si la comunicación se establece mediante el ATIS-D;
- d) designador;
- e) hora de observación, cuando corresponda;
- f) tipo de aproximaciones que se esperan;
- g) pistas en uso; estado del sistema de detención que constituya un posible peligro;
- h) condiciones importantes de la superficie de la pista y, cuando corresponda, eficacia de frenado;
- i) tiempo de espera, cuando corresponda;
- j) nivel de transición, cuando sea aplicable;

-
- k) otra información esencial para las operaciones;
 - l) dirección y velocidad del viento de superficie, con las variaciones importantes y, si se dispone de sensores del viento en la superficie relacionados específicamente con los tramos de las pistas en uso, y los explotadores requieren tal información, indicación de la pista y de la sección de la pista a la que se refiere la información;
 - m) visibilidad y, cuando sea aplicable, alcance visual en la pista (RVR);
 - n) tiempo presente;
 - o) nubes por debajo de la más elevada de las altitudes siguientes: 1500 m (5000 ft) o la altitud mínima de sector más elevada; cumulonimbus, si el cielo está oscurecido, visibilidad vertical cuando se disponga de ella;
 - p) temperatura del aire;
 - q) temperatura del punto de rocío;
 - r) reglaje o reglajes del altímetro;
 - s) cualquier información disponible respecto a los fenómenos meteorológicos significativos en las zonas de aproximación, despegue o ascenso inicial, incluido el de la cizalladura del viento, y otros fenómenos recientes de importancia para las operaciones;
 - t) pronóstico de tendencia, cuando se disponga de él; y
 - u) instrucciones ATIS específicas.

Si se decidiera la implantación del sistema ATIS, el adjudicatario prestará el servicio automático de emisión de información de área terminal (ATIS) conforme a la reglamentación aplicable, independientemente de quien sea la responsabilidad en relación a los equipos y su mantenimiento (adjudicatario, gestor aeroportuario u otro proveedor de servicios de navegación aérea).

Servicio de Alerta (ALS)

La torre de control de aeródromo será también responsable de alertar a los servicios de seguridad, y de notificar inmediatamente todo fallo o irregularidad de funcionamiento de cualquier aparato, luz u otro dispositivo instalado en un aeródromo para guiar el tránsito del mismo y a los pilotos al mando de aeronaves.

Se suministrará servicio de alerta:

- a) a todas las aeronaves a las cuales se suministre servicio de control de tránsito aéreo;
- b) en la medida de lo posible, a todas las demás aeronaves que hayan presentado un plan de vuelo o de las que, por otros medios, tengan conocimiento los servicios de tránsito aéreo; y
- c) a todas las aeronaves que se sepa o se sospeche que están siendo objeto de interferencia ilícita.

Deberá informarse al centro de control de área o al centro de información de vuelo acerca de las aeronaves que dejen de notificar después de haber sido transferidas a una torre de control de aeródromo o que, después de haber hecho una notificación, suspenden el contacto por radio, y que, en uno u otro caso, dejen de aterrizar cinco minutos después de la hora prevista.

Servicio de Dirección de Plataforma

En lo que se refiere a la prestación del servicio de dirección en la plataforma, éste garantizará el movimiento seguro de las aeronaves en la plataforma, y desarrollará las siguientes funciones:

- a) Ordenar el movimiento en la plataforma para evitar colisiones entre aeronaves y entre aeronaves y obstáculos, incluidos los vehículos que circulen en el área de responsabilidad de la plataforma.
- b) Ordenar la entrada de aeronaves en plataforma, en coordinación con el servicio de tránsito aéreo del aeródromo.
- c) Ordenar el movimiento de las aeronaves hasta la salida de plataforma, en coordinación con el servicio de tránsito aéreo del aeródromo.
- d) Asegurar el movimiento rápido, eficiente y seguro de los vehículos en el área de responsabilidad de la plataforma y el desarrollo ordenado del resto de las actividades que se desarrollen en ella.

-
- e) Suministrar servicios de dirección a los movimientos en plataforma, cumpliendo los procedimientos de coordinación y transferencia establecidos por el gestor aeroportuario y los incluidos en el manual del aeropuerto y organizar los flujos desde o hasta la posición de estacionamiento.
 - f) Comunicar con las aeronaves y facilitar información e instrucciones al piloto al mando en relación con los movimientos de su aeronave en la plataforma.
 - g) Participar en el plan de contingencia definido por el aeropuerto, según le corresponda.

Otros servicios

Adicionalmente, se deberán realizar las funciones de:

- ✓ Autorizar el movimiento de personas o vehículos, comprendidas las aeronaves remolcadas, dentro del área de movimientos
- ✓ Autorizar el movimiento de aeronaves en la plataforma.

Otras obligaciones respecto a los servicios prestados

Además del cumplimiento de la reglamentación técnica de navegación aérea aplicable (nacional, comunitaria e internacional), ya mencionada a lo largo del presente pliego, el/los adjudicatario/s deberá/n:

- ✓ Colaborar en todas las labores necesarias para la certificación del aeropuerto.
- ✓ Asegurar el cumplimiento continuado de las condiciones contenidas en las distintas autorizaciones y designaciones para la prestación de servicios dictadas por las autoridades competentes.
- ✓ Promover la mejora continua de la seguridad de las operaciones mediante la implantación y mantenimiento de sistemas de gestión de la seguridad operacional de su competencia.
- ✓ Promover el establecimiento de cartas de acuerdo y/o procedimientos de coordinación entre él y los distintos proveedores de servicios de navegación aérea que prestan un servicio directo al aeropuerto así como con otras dependencias afectadas colateralmente.
- ✓ Promover la definición y tramitación de las servidumbres radioeléctricas y modificación de las mismas.
- ✓ Promover el diseño y la tramitación de mejoras en las maniobras y procedimientos de vuelo existentes, y en la estructura y organización del espacio aéreo sobre el aeropuerto.
- ✓ Mejorar de forma continua las condiciones de trabajo del personal a través de la metodología de prevención de riesgos laborales a que le obligue las legislación específica.
- ✓ El adjudicatario liderará la coordinación de las actividades empresariales en expedientes y labores relacionadas con el servicio que se le contrata.
- ✓ El adjudicatario mantendrá actualizado el inventario de bienes del aeropuerto de su competencia.
- ✓ Además de la propuesta de Plan de Inversiones inicial y anual, descritos en el anexo III, el adjudicatario deberá realizar un **Plan de Transición** y un **Plan de Explotación**, los cuales se integrarán en los generales del AIRM.
- ✓ **Plan de Transición:** Antes de la efectiva puesta en servicio, por parte del adjudicatario, se establecerá una fase de puesta en explotación para preparar la operativa del aeropuerto, la formalización de los acuerdos contractuales con todos los proveedores con que cuente el adjudicatario y la obtención de todas las autorizaciones necesarias para la puesta en funcionamiento y apertura al tráfico civil del aeropuerto. Dicho Plan recogerá las actividades a desarrollar en dicho periodo de tiempo junto con un cronograma con plazos y los medios materiales y personales. Con la oferta se deberá presentar el Plan y a la firma del contrato deberá presentarse una actualización del mismo, donde se concretarán actuaciones, fechas, responsables, terceras empresas, etc.
- ✓ El adjudicatario, si **AIRM** lo considera oportuno, se integrará en la comisión de seguimiento para la Puesta en Explotación, que se formará entre **AIRM** como Concesionario y la CARM

como Promotor y, sin perjuicio de que a la misma se incorporen representantes del Ministerio de Fomento, de la Delegación del Gobierno de la Región de Murcia o de otros organismos con participación en la puesta en explotación. Dicha comisión realizará el seguimiento del plan y supervisará el desarrollo y cumplimiento de las actuaciones y plazos indicados en el mismo; así mismo realizará seguimiento de la correcta incorporación de todos los medios necesarios.

- ✓ **Plan de Explotación:** Tiene como objetivo definir los recursos, organización y planificación para el correcto desarrollo de los servicios en el AIRM. Incluyendo el mantenimiento y conservación de las ayudas radioeléctricas, mantenimiento de los sistemas de comunicación y sistemas de navegación aérea, etc. El Plan de Explotación deberá igualmente incluir una planificación integral de de las actividades, de manera que se pueda tener una visión completa de las actuaciones a realizar y se pueda evaluar su coherencia del conjunto, su compatibilidad con el resto de elementos del aeropuerto y su evolución previsible en el tiempo.

ANEXO II. RESPONSABILIDADES Y SEGUROS

El adjudicatario será responsable de todos los daños y perjuicios ocasionados a **AIRM** y a terceros en el desarrollo de su actividad, así como de los daños y perjuicios que se deriven de los informes y bienes entregados a **AIRM**.

AIRM quedará exonerada de toda responsabilidad por los daños y perjuicios ocasionados a terceros derivados de los servicios y trabajos objeto del expediente.

Sin perjuicio de lo anterior, el adjudicatario demostrará, mediante certificados de seguros, tener contratadas y en vigor las pólizas de seguros indicadas en este pliego y, que garanticen los riesgos propios de los servicios objeto del expediente.

PÓLIZAS:

Independientemente de otros requisitos de la autoridad aeronáutica española e internacionales, como los que se establecen en la Guía para la certificación de Proveedores de Servicio de Navegación Aérea en materia de responsabilidad y cobertura de seguros de AESA (DOAN-10-GUI-09-1.0 y sus revisiones), los que se puedan establecer en Resolución de designación del Adjudicatario como proveedor de servicios de control de tránsito aéreo de aeródromo en el Aeropuerto Internacional Región de Murcia (que realizará la Dirección General de Aviación Civil antes de iniciar el servicio), o los requisitos que establece el Reglamento (CE) 2096/2005 (y sus modificaciones) en materia de responsabilidad y cobertura de seguros por ser Proveedor de Servicios de Navegación Aérea, el adjudicatario deberá disponer de las siguientes pólizas de seguros:

A. PÓLIZA DE RESPONSABILIDAD CIVIL AVIACIÓN

Se exigirá al proveedor una póliza de Responsabilidad Civil Aviación que garantice su responsabilidad frente a terceros por daños, que puedan surgir durante y por causa de la ejecución del contrato, a aeronaves, pasajeros, carga, equipajes e instalaciones tanto de terceros como de **AIRM**. En la póliza deberá figurar expresamente que la Responsabilidad Civil Aviación del Asegurado es derivada de la condición de proveedor del Servicio de Tránsito Aéreo de Aeródromo.

AIRM tendrá que figurar como asegurado adicional y a todos los efectos tendrá la consideración de tercero.

Asimismo, este seguro deberá garantizar, en el caso que sea necesaria, la responsabilidad civil que pueda derivar del uso y circulación de vehículos y/o maquinaria a motor, para la actividad a realizar en zona restringida de los aeropuertos.

El detalle de los límites de indemnización en las pólizas de seguros para el

Aeropuerto Internacional Región de Murcia (AIRM) es el siguiente:

Este seguro deberá tener, como mínimo, el siguiente límite mínimo de indemnización por siniestro (Capital Asegurado):

Aeropuerto	Tipo de Tráfico	Límite de indemnización por siniestro
AIRM	Tráfico General	500.000.000 Euros

Asimismo, la empresa adjudicataria deberá tener en vigor una cobertura de Responsabilidad Civil por daños materiales y/o personales como consecuencia de riesgos de guerra, huelgas, secuestros, terrorismo y similares (AVN52F) con un límite de indemnización por siniestro y en agregado anual mínimo de:

Aeropuerto	Tipo de Tráfico	Límite de indemnización por siniestro
AIRM	Tráfico General	500.000.000 Euros

Los límites de cobertura mínima anteriores serán exigibles al adjudicatario para la prestación de servicios objeto del contrato, pero si la Resolución inicial de designación del Adjudicatario como proveedor de servicios de control de tránsito aéreo de aeródromo en el Aeropuerto Internacional Región de Murcia hace exigible una cobertura mayor para comenzar a prestar los servicios de navegación aérea, el Adjudicatario deberá elevar la cobertura exigible hasta el valor que le fije la Dirección General de Aviación Civil en dicha Resolución.

La prestación de servicios de navegación aérea en otros escenarios operativos en donde se requiera una cobertura menor no supondrá ningún tipo de disminución de la cobertura exigible.

Asimismo, el adjudicatario será responsable de incrementar los valores de cobertura para ajustarlos a otras condiciones en el caso de que existan cambios significativos de incremento de tráfico que requieran valores de cobertura superiores. A tal efecto, el adjudicatario, de acuerdo a la actual normativa, realizará con carácter anual y de forma previa a la renovación de las correspondientes pólizas de seguros, un análisis de la evolución y características del tráfico aéreo, para determinar y, en su caso, contratar un posible aumento respecto a las cantidades mínimas establecidas.

B. POLIZA DE RESPONSABILIDAD CIVIL PATRONAL

Responsabilidad Civil Patronal que garantice los daños personales ocasionados a los propios empleados del proveedor en relación con la ejecución de los trabajos/servicios en el aeropuerto, con un límite de indemnización mínimo de 150.000 € por víctima.

AIRM tendrá que figurar como asegurado adicional.

A efecto de lo anterior, el contratista entregará a **AIRM** un certificado de seguros en el que aparezcan, como mínimo, los siguientes datos:

- Compañía Aseguradora
- Título del contrato.
- Aeropuertos que se cubren
- Efecto y vencimiento de las pólizas.
- Riesgos cubiertos.
- Límites de indemnización.
- Cobertura de vehículos en plataforma
- Franquicias aplicables.

ANEXO III. DESCRIPCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA

DESCRIPCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA

Dentro del subsistema de movimiento de aeronaves se encuentran las Ayudas a la navegación y los sistemas para el servicio de control de tránsito aéreo. Incluyendo el centro de emisores, la torre de control junto con edificio anexo y las ayudas radioeléctricas para la navegación.

En la siguiente tabla se muestran las principales características de estos sistemas:

<i>Datos generales de las instalaciones aeronáuticas</i>	
<i>Centro de emisores</i>	<i>Frecuencia TWR 121,325 MHz Frecuencia GMC 121,750 MHz</i>
<i>Torre de control</i>	<i>34 m de altura (28 m el fanal) Fanal de 69 m²</i>
<i>Edificio anexo a la torre</i>	<i>1.373,28 m² construidos Sala de equipos de navegación aérea Servicio meteorológico</i>
<i>Radioayudas</i>	<i>ILS/DME CAT I (RWY 23) DVOR/DME</i>
<i>Ayudas visuales</i>	<i>282,5 kVAs de potencia instalada (reguladores de intensidad) 2 SAIs de 400 kVA</i>

ESPACIO AÉREO

El espacio aéreo sobre el aeropuerto se encuentra estructurado para permitir la compatibilidad del tráfico civil y el tráfico militar en todo el horario operativo del aeropuerto. Tanto la estructura de nuevos espacios aéreos de la Región de Murcia, como las maniobras instrumentales, procedimientos de llegada, aproximación y salida, y carta visual han sido convenientemente aprobados por la Comisión Interministerial de Defensa y Fomento en la reunión plenaria DIC 03/12, de 11 de diciembre de 2012, encontrándose solamente a falta de publicación en la AIP una vez que se fije una fecha cierta para la apertura del aeropuerto al tráfico civil.

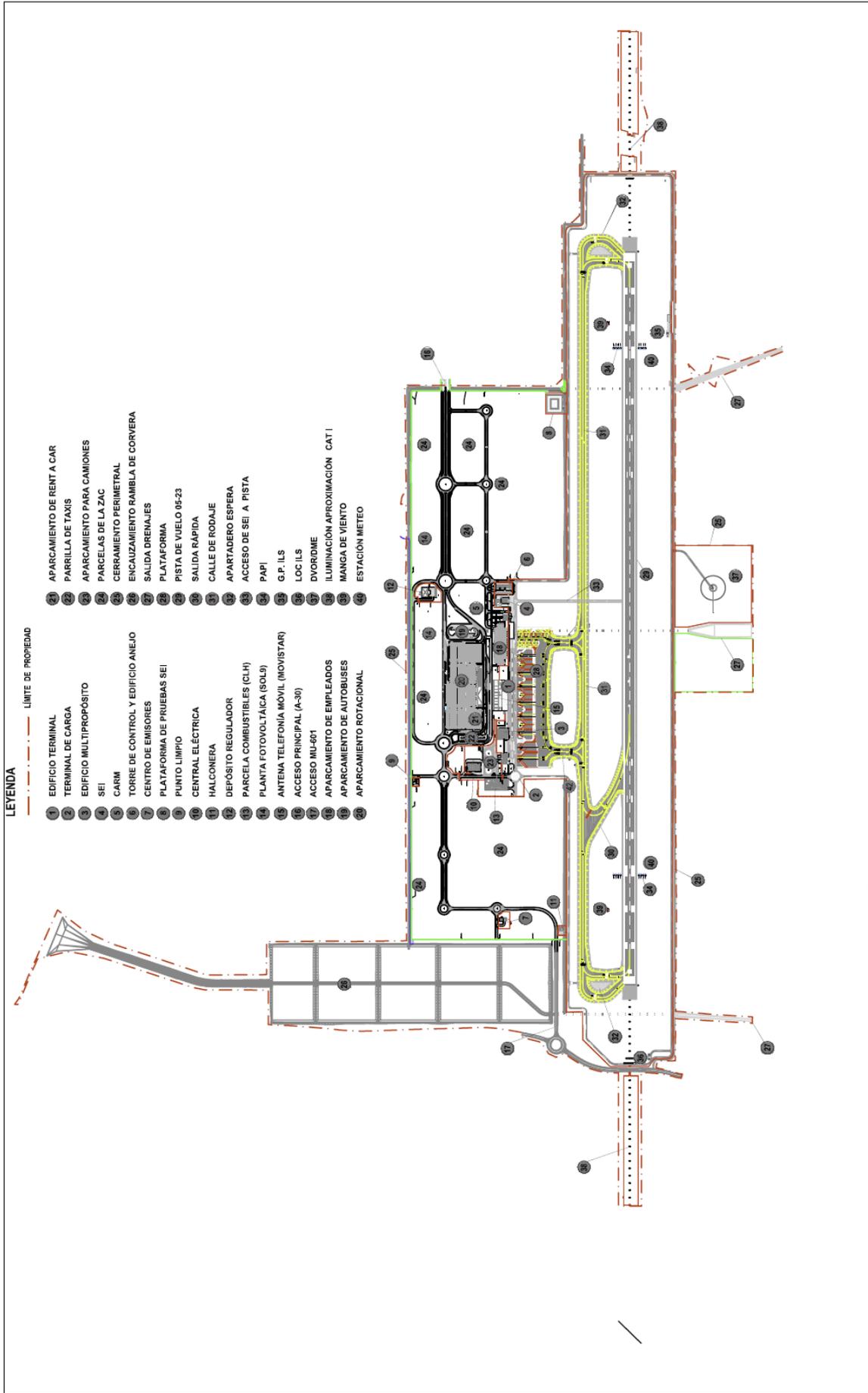
Por su parte, la torre de control del AIRM cuenta con una zona de control (CTR) ligeramente alargada en el sentido de la pista hasta una distancia máxima horizontal de 6,5 NM y con un límite vertical a una altitud de 2.800 pies; con ello se garantiza una separación de las zonas de control de las Bases Aéreas de Alcantarilla y San Javier. El espacio aéreo dentro de esta zona de control es de clase D.

PLANOS GENERALES DEL AEROPUERTO Y PRINCIPALES COORDENADAS:

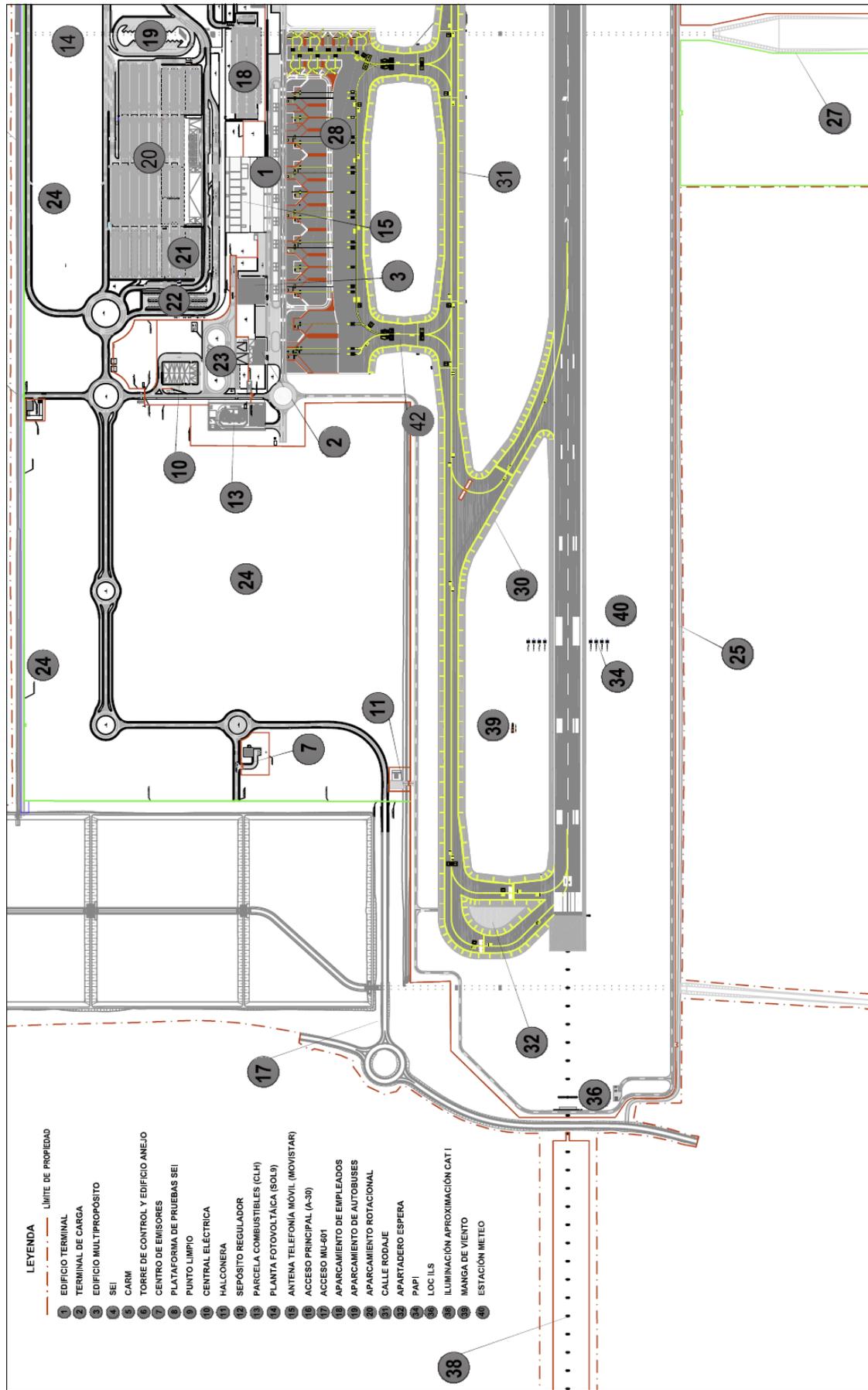
La ubicación de los bienes objeto del contrato de servicios y dependencias donde se prestará éste, cuyo propietario y titular último es la CARM, pueden localizarse en los planos de las siguientes tres páginas, en donde las coordenadas de los umbrales, del ARP y de las radioayudas (coordenadas utilizadas en los procedimientos) son las de las tablas siguientes:

Designación	Latitud	Longitud
THR 05	37°47'37.43"N	001°08'12.57"W
THR 23	37°48'45.53"N	001°06'44.95"W
ARP	37°48'11"N	001°07'29"W

Instalación	ID	Latitud	Longitud	ELEV DEM
VOR	MUR	37°48'6.46"N	001°07'15.42"W	-
DME	MUR	37°48'6.46"N	001°07'15.42"W	Cota terreno sobre nivel del mar: 191 m Altura antena sobre el terreno: 7.5 m
ILS	IRM	LLZ: 37°47'30.21"N GP: 37°48'35.26"N	LLZ: 001°08'21.85"W GP: 001°06'51.15"W	-
DME	IRM	37°48'35.26"N	001°06'51.15"W	Cota terreno sobre nivel del mar: 193.10 m Altura antena sobre el terreno: 7 m



 <p>Región de Murcia Consejería de Fomento e Infraestructuras</p>	<p>Aeropuerto Internacional Región de Murcia</p>	<p>Elaborado por: F. E. SÁNCHEZ MARTÍNEZ</p>	<p>Aprobado por: MIGUEL NEBREDÁ HUGUET</p>	<p>Escala: (A4) 1/20.000</p> <p>Fecha: 27/10/2016</p> <p>Plano: ELEMENTOS PRINCIPALES DEL AEROPUERTO PLANTA GENERAL</p>
--	--	--	--	--



- LEYENDA**
- LÍMITE DE PROPIEDAD
 - 1 EDIFICIO TERMINAL
 - 2 TERMINAL DE CARGA
 - 3 EDIFICIO MULTIPROPOSITO
 - 4 SEI
 - 5 CARM
 - 6 TORRE DE CONTROL Y EDIFICIO ANEJO
 - 7 CENTRO DE EMISORES
 - 8 PLATAFORMA DE PRUEBAS SEI
 - 9 PUNTO LIMPIO
 - 10 CENTRAL ELÉCTRICA
 - 11 HALCONERA
 - 12 DEPÓSITO REGULADOR
 - 13 PARCELA COMBUSTIBLES (GLH)
 - 14 PLANTA FOTOVOLTAICA (SOL9)
 - 15 ANTENA TELEFONIA MOVIL (MOVISTAR)
 - 16 ACCESO PRINCIPAL (A-30)
 - 17 ACCESO MU-601
 - 18 APARCAMIENTO DE EMPLEADOS
 - 19 APARCAMIENTO DE AUTOBUSES
 - 20 APARCAMIENTO ROTACIONAL
 - 21 CALLE RODAJE
 - 22 APARTADERO ESPERA
 - 23 PAPI
 - 24 LOC ILS
 - 25 ILUMINACIÓN APROXIMACIÓN CAT I
 - 26 MANGA DE VIENTO
 - 27 ESTACIÓN METEO
 - 28
 - 29
 - 30
 - 31
 - 32
 - 33
 - 34
 - 35
 - 36
 - 37
 - 38
 - 39
 - 40
 - 41
 - 42

 <p>Región de Murcia Consejería de Fomento e Infraestructuras</p>	<p>Aeropuerto Internacional Región de Murcia</p>	<p>Elaborado por : F. E. SÁNCHEZ MARTÍNEZ</p>	<p>Aprobado por : MIGUEL NEBREDÁ HUGUET</p>	<p>Escala : (A4) 1/12.000</p>	<p>Fecha : 27/10/2016</p>	<p>Plano : ELEMENTOS PRINCIPALES DEL AEROPUERTO ZONA UMBRAL 05</p>	<p>2/3</p>
--	--	---	---	---------------------------------------	-------------------------------	--	------------

DESCRIPCIÓN GENERAL DE LAS INSTALACIONES DE NAVEGACIÓN AÉREA

A nivel informativo se incluye una descripción detallada general de las instalaciones de navegación aérea existentes en el AIRM, no obstante como se ha especificado anteriormente, será necesaria una visita al Aeropuerto por parte del licitador para comprobar las instalaciones y su estado, debiendo adjuntarse a la oferta el certificado de realización de la visita.

RADIOAYUDAS:

Descripción general

El aeropuerto cuenta con las siguientes radioayudas:

A. ILS/DME

Se utiliza para aproximaciones de precisión, Categoría I, para la pista 23, y se compone de los siguientes subsistemas:

SISTEMA	ID	FRECUENCIA (MHz)
LOC 23	IRM	111,75
GP 23	IRM	333,350
Canal: 54Y		
DME 23	IRM	Interrogación: 1.078
		Respuesta: 1.141

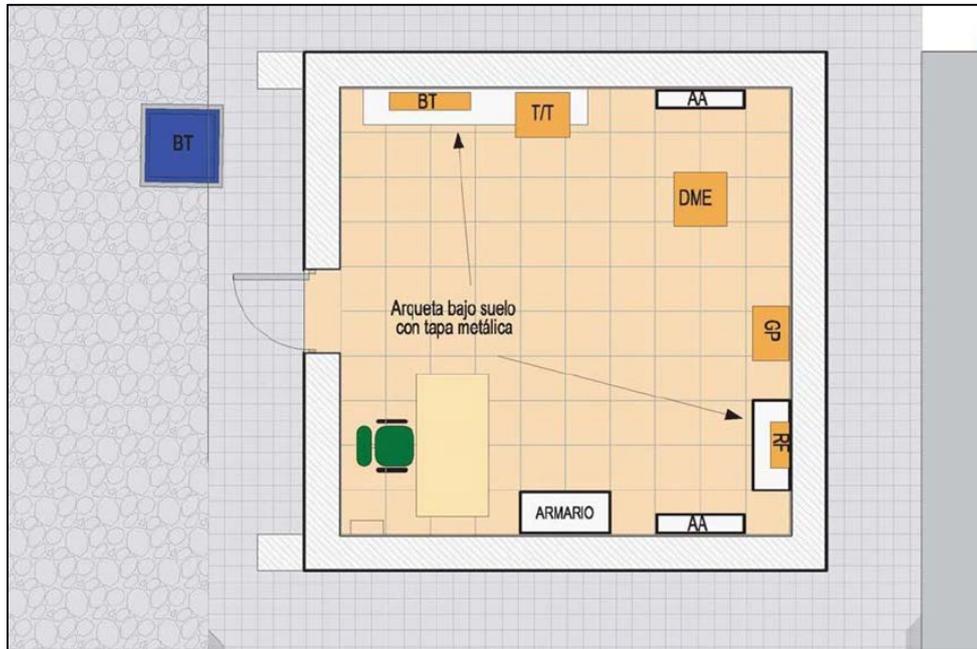
Subsistemas del ILS/DME

El sistema radiante LOC 23 está situado en la prolongación del eje de pista a 318 m del extremo de la pista. La caseta de equipos se encuentra en las proximidades.



Caseta del localizador (LOC)

El mástil del sistema radiante GP 23 está, en sentido longitudinal, a 330 m del umbral 23 y a 120 m del eje de pista (a la izquierda según la aproximación). La antena del DME 23 está situada sobre dicho mástil a 7 m de altura sobre el terreno. La caseta de equipos se encuentra en las proximidades.



Caseta de la senda (GP) y DME

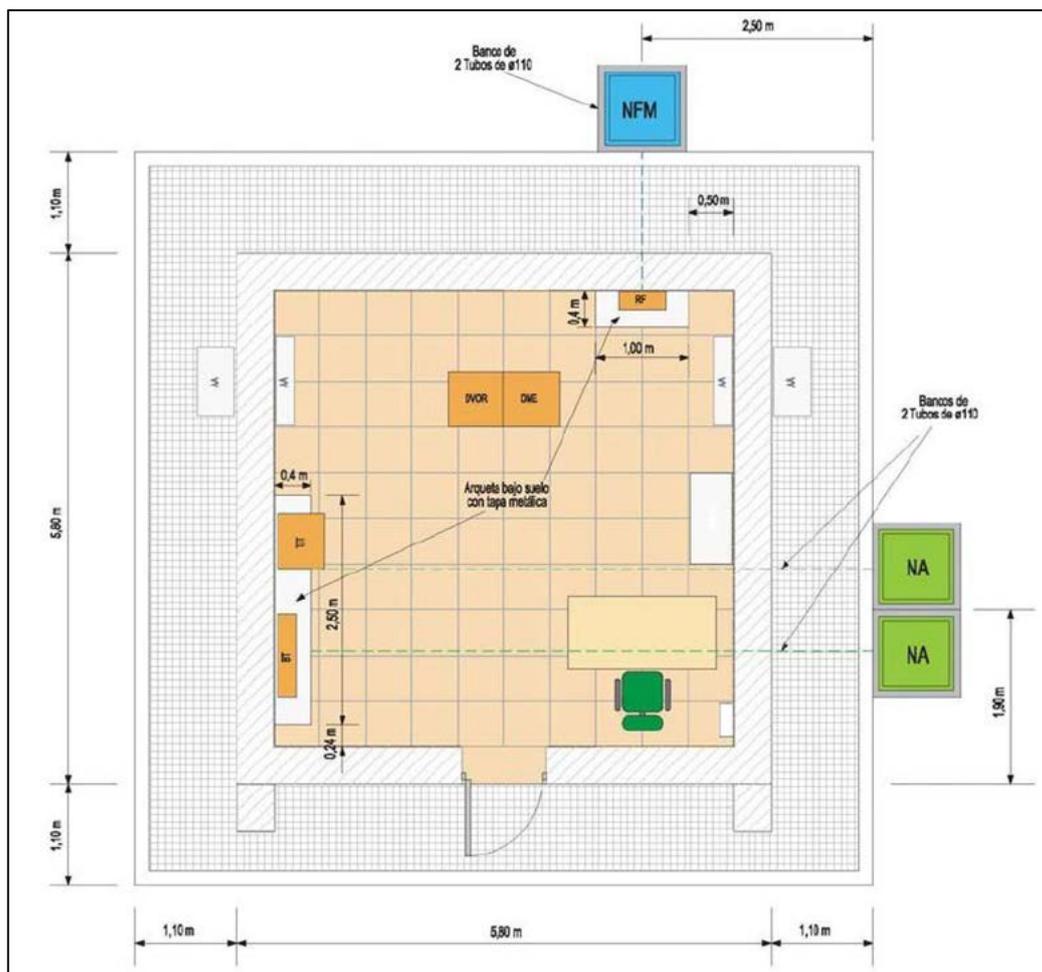
A. DVOR/DME

Se utiliza para aproximaciones instrumentales de no precisión, y se compone de los siguientes subsistemas:

SISTEMA	ID	FRECUENCIA (MHz)
DVOR	MUR	114,85
		Canal: 95Y
DME	MUR	Interrogación: 1.119
		Respuesta: 1.056

Subsistemas del DVOR/DME

El sistema radiante del DVOR está en sentido longitudinal a 1.623,6 m del umbral 05 (a 1.376,4 m del umbral 23) y a 337,4 m del eje de pista a la derecha en el sentido de aproximación a pista 05 y está construido sobre la caseta de equipos. La antena del DME está situada en el centro de la contra-antena.



Caseta del DVOR y DME

Instalaciones

→ Baja tensión

Las radioayudas están dotadas de los siguientes elementos:

- 3 centros de transformación prefabricados, uno por edificio (DVOR, ILS, LOC). En los que se ubica un embarrado de alta tensión y el transformador de distribución de 160 kVA.
- El transformador de distribución alimenta a un cuadro general de baja tensión.
- Compensación automática de reactiva.
- En cada edificio se dispone de una SAI de 5 kVA.
- Mallas de puesta a tierra
- Protección contra sobretensiones y descargas atmosféricas

→ Protección contra incendios

Cada edificio cuenta con los siguientes sistemas de protección contra incendios:

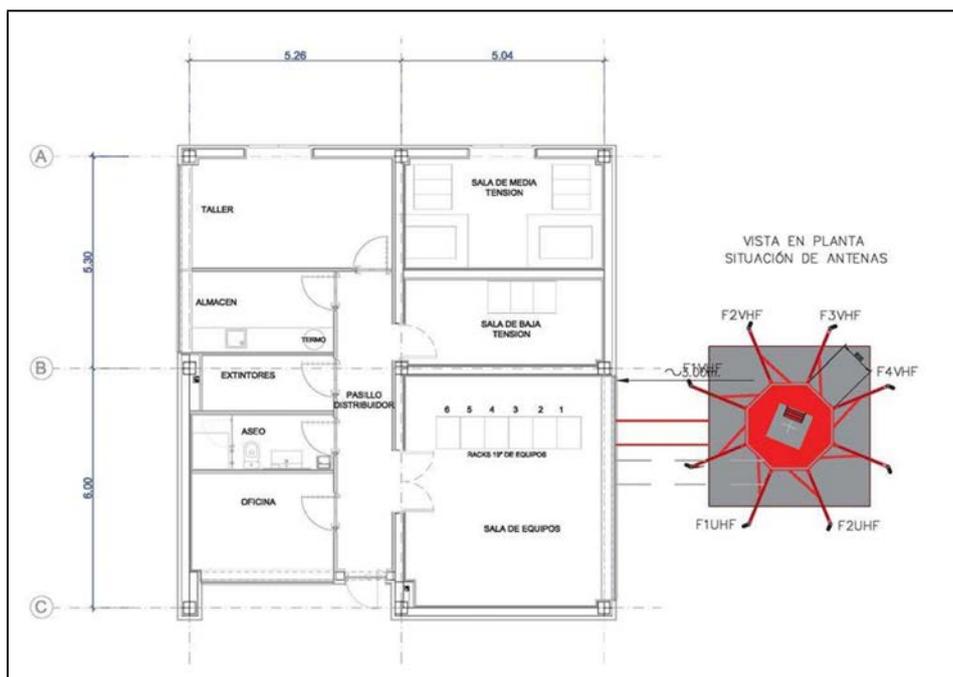
- Extintores
- Detección automática y manual.

CENTRO DE EMISORES

Descripción general del edificio

Su distribución se realiza a partir de un pasillo de entrada a cuyos lados se dispone de un aseo y una oficina para el control de acceso. Frente al control de acceso se ha dispuesto una amplia Sala de Control que permite acoger todos los equipos de transmisión precisos. Siguiendo el pasillo, según se ingresa, se han dispuesto el Almacén y el Taller.

Al final se encuentra el Centro de Transformación, que dispone de dos salas: la Sala de media Tensión y la Sala de baja Tensión.



Planta centro de emisoras

La superficie útil total es de 104,11 m² y la superficie construida es 125,19 m².

Instalaciones

→ Baja tensión

El edificio está dotado con los siguientes elementos:

- Centro de transformación, ubicado en el interior del edificio, en el que se ubica un embarrado de alta tensión y el transformador de distribución de 160 kVA.
- El transformador de distribución alimenta a un cuadro general de baja tensión.
- Compensación automática de reactiva.
- En sala de instalaciones se dispone de una SAI de 60 kVA.
- Mallas de puesta a tierra
- Protección contra sobretensiones y descargas atmosféricas

→ Protección contra incendios

El edificio cuenta con los siguientes sistemas de protección contra incendios:

- Extintores
- Detección automática y manual
- Alarma
- Extinción por FE-13

→ Sistema de comunicaciones de radio.

El sistema de comunicaciones radio provee los canales radio necesarios y adecuados para las comunicaciones Tierra-Aire que requerirá el servicio ATS. El equipamiento de este sistema está repartido entre el centro de emisores y la torre de control, e incluye un Sistema de Telemando y Teleseñalización (STT) con capacidad para la configuración y supervisión local y remota de todos los equipos de radio y auxiliares, tanto de la torre de control como del centro de emisores.

Las frecuencias aeronáuticas utilizadas en el AIRM son:

FRECUENCIA, MHz	SERVICIO	TRANSMISIÓN	RECEPCIÓN
130.300	APP	CETX	TWR
121.325	TWR	CETX	TWR
121.750	GMC ó GND	CETX	TWR
121.500	EMERG	CETX	TWR
243.000	EMERG	CETX	TWR

Frecuencias utilizadas en el AIRM

TORRE DE CONTROL Y EDIFICIO ANEJO

Descripción general del edificio

La Torre de control y Edificio anejo se configura como un conjunto formado por dos cuerpos diferenciados, que responden a necesidades funcionales y constructivas diversas.

A. TORRE DE CONTROL

La torre está compuesta de dos partes claramente diferenciadas: las plantas superiores del fuste que constituyen la zona operativa de la torre, y las plantas inferiores que conectan con el Edificio Anejo.

El nivel más alto es el campo de antenas ubicado en la azotea del fanal situado a + 34,10 m de altura. Debajo del campo de antenas se encuentra el fanal, que constituye el nivel principal, situado a +28,00 m de altura para permitir la correcta visibilidad de los controladores. El fanal, de casi 70 m², se desarrolla en forma octogonal y se accede al mismo desde la entreplanta técnica.

La entreplanta técnica está destinada principalmente a alojar los cuartos de máquinas de ascensores y distribución de conductos de aire acondicionado. Las canalizaciones de comunicaciones se hacen a través de los patinillos que llegan hasta la losa del fanal y comunican este nivel con la entreplanta técnica.

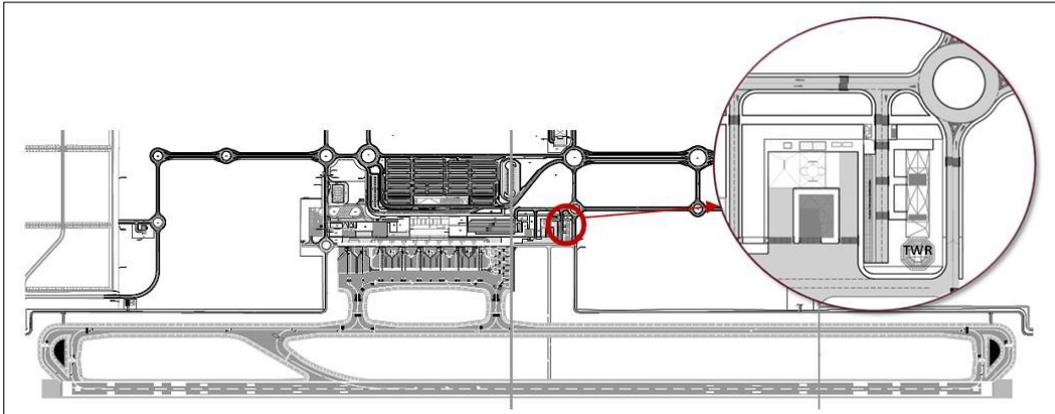
El nivel siguiente se destina a albergar dos dependencias para descanso y las unidades de aire acondicionado.

El fuste de la torre está ocupado por dos núcleos de ascensores y por dos escaleras que garantizan el cumplimiento de la normativa en caso de evacuación.

La distribución de superficies es la siguiente:

PLANTA	SUPERFICIE ÚTIL (M2)
PLANTA BAJA	16,65
PLANTA PRIMERA	16,65
PLANTAS TÉCNICAS	124,44
FANAL	68,84
TOTAL	226,58

Superficies de la Torre de Control



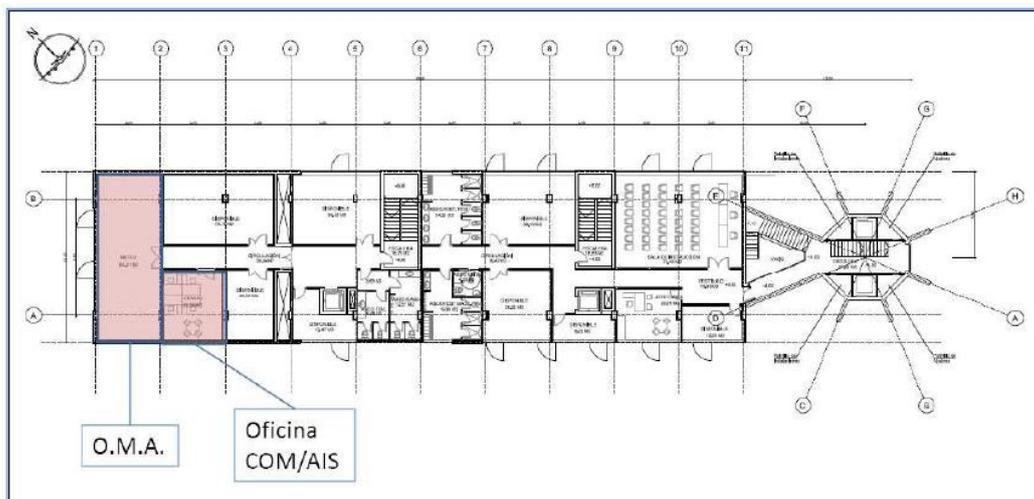
Ubicación de la Torre de Control

B. EDIFICIO ANEJO

De forma rectangular y dimensiones 13,80 m x 50,40 m en cuyo eje longitudinal se sitúa la Torre de Control, hacia el lado aire, la unión de los dos edificios asegura una perfecta comunicación entre las dependencias de ambos.

El Edificio Anejo se organiza en dos plantas con dos partes claramente diferenciadas que cuentan con accesos independientes y no comunicados:

- La zona más cercana al fuste para navegación aérea.
- La zona más alejada al fuste para meteorología y cuartos técnicos.



Planta del Edificio Anejo

La distribución de superficies es la siguiente:

PLANTA	SUPERFICIE ÚTIL (M2)	SUP. CONSTRUIDA (M2)
PLANTA BAJA	518,75	
PLANTA PRIMERA	574,77	
CUBIERTA	69,29	
TOTAL	1.162,81	1.373,28

Superficies del Edificio Anejo

Instalaciones

→ Baja tensión

El edificio está dotado con los siguientes elementos:

- Dos centros de transformación ubicados en el interior del edificio. En ellos se ubican dos embarrados de alta tensión y los dos transformadores de distribución de 630 kVA cada uno (redundantes entre sí, y ubicados en distintos CT).
- Cada transformador de distribución alimenta a un cuadro general de baja tensión.
- Compensación automática de reactiva.
- En sala de instalaciones se dispone de tres SAIs, dos de 80 kVA y otra de 40 kVA.
- Mallas de puesta a tierra
- Protección contra sobretensiones y descargas atmosféricas

→ Protección contra incendios

El edificio cuenta con los siguientes sistemas de protección contra incendios:

- Red de BIEs
- Extintores
- Detección automática y manual
- Alarma
- Columna seca
- Extinción por FE-13

→ Elementos de transporte

Se encuentran instalados un total de 4 ascensores en el edificio. Dos de ellos están ubicados en el fuste y los otros dos están repartidos en las dos zonas del Edificio Anejo.

→ Sistema de comunicaciones de voz (SCV)

El sistema de comunicaciones de voz canaliza todas las comunicaciones orales requeridas por los controladores, tanto tierra-aire como tierra-tierra. Permite el acceso a canales radio con funciones de retransmisión, frecuencias desplazadas, emplazamientos múltiples y supervisión de equipos remotos. Está dimensionado para 2 posiciones integradas de control de torre y 1 posición de supervisión integrada de equipos.

→ Sistema de comunicaciones de radio

El sistema de comunicaciones radio provee los canales radio necesarios y adecuados para las comunicaciones Tierra-Aire que requiere el servicio ATS. El equipamiento de este sistema está repartido entre el centro de emisores y la torre de control, e incluye un Sistema de Telemando y Teleseñalización (STT) con capacidad para la configuración y supervisión local y remota de todos los equipos de radio y auxiliares, tanto de la torre de control como del centro de emisores.