

Guía para la gestión de operaciones dentro de las actuaciones por la pandemia COVID-19 – Válido durante 3 meses

Antecedentes

Como consecuencia del brote de COVID-19 hay una reducción de los niveles de tráfico y suministro, así como reducciones de personal causadas por enfermedades, autoaislamiento u otras razones de negocio. Por todo ello, JIG reconoce que puede afectar a la capacidad de los Miembros de JIG para llevar a cabo tanto las operaciones rutinarias como las tareas de mantenimiento. Este Boletín pretende orientar a los usuarios de los estándares de JIG en la gestión de operaciones bajo estas condiciones, así como en la preparación para una vuelta a los niveles de servicio normales cuando la actividad comienza a recuperarse.

En aeropuertos donde las operaciones están limitadas o son nulas, se proporciona una guía de operaciones para:

- Mantenimiento de operaciones (incluso si están a un nivel reducido), o
- Desmantelamiento y puesta en marcha del / los equipos cuando sea necesario

Se aconseja a las instalaciones que, además de las siguientes recomendaciones incluidas en este Boletín, sigan las directrices de cada empresa y la legislación local. JIG seguirá supervisando la situación y actualizando esta guía según sea necesario, pero como mínimo trimestralmente. Se está colaborando con otros organismos del sector para garantizar un enfoque coordinado.

Gestión del cambio (MOC)

Se espera que los operadores que se han visto afectados por la pandemia activen sus Planes de Continuidad del Negocio / Planes de contingencia. Todos los operadores aplicarán su procedimiento de MOC durante todo el período en el que haya habido un cambio en las operaciones rutinarias. Al evaluar el impacto y la duración potencial de los cambios, los operadores pueden planificar y comunicar eficazmente los cambios para mitigar los incidentes.

La finalidad principal en relación con las acciones de cambio en respuesta a la pandemia es la protección de las personas. En primer lugar, se tendrá en cuenta la disminución de la actividad que pueda dar lugar a la propagación del virus. Deberán minimizarse los trabajos que impliquen el contacto directo entre las personas y se implementarán medidas para el trabajo a distancia cuando sea seguro hacerlo.

Recomendaciones

Los operadores evaluarán sus necesidades operativas e identificarán si la totalidad o parte de los equipos o de las instalaciones deben ponerse temporalmente fuera de servicio. Cada instalación debe identificar un nivel mínimo de personal / competencia / equipos en conformidad/ capacidad para llevar a cabo las operaciones de acuerdo a los estándares JIG, incluso si es en un modo reducido.

Se deber notificar a las autoridades aeroportuarias y a los operadores de líneas aéreas cuando ya no puedan realizarse suministros de manera segura y con combustible cumpliendo especificaciones.

El principio de las acciones a llevar a cabo debe basarse en las siguientes prioridades:

- **Opción 1** - Mantener todos los equipos en modo operativo, donde no haya cambios en los niveles de personal in situ, en línea con la actividad reducida para minimizar el riesgo potencial de propagación del virus.
- **Opción 2** - Cuando la opción 1 no sea posible, establecer un plan para retirar parte de los equipos y de las instalaciones que no sean necesarios para la operación reducida actual y centrar los recursos disponibles en el mantenimiento de los equipos y las instalaciones necesarias para el servicio de acuerdo con los estándares JIG.
- **Opción 3** - Cuando se hayan descartado las opciones 1 y 2, y sea absolutamente necesario se reducirá la frecuencia de los controles y el mantenimiento debido a la falta de disponibilidad de personal y de terceros (contratistas), esto se hará después de haber realizado una evaluación de riesgo y bajo un certificado de aprobación de variación (Variance /AOC).

CONSIDERACIONES GENERALES PARA EL FUNCIONAMIENTO DURANTE LA PANDEMIA

Es probable que las acciones inmediatas o a corto plazo estén relacionadas principalmente con el Control de Calidad (QC), sin embargo, un aspecto importante a considerar serán las comunicaciones con el personal, los proveedores, las instalaciones de suministro y otras partes interesadas, como las autoridades aeroportuarias. Esto es especialmente importante para los operadores que reducen el número de horas de trabajo, en caso de que tengan la necesidad de ser contactados durante el nuevo periodo en el que no hay personal.

Se deberá tener en cuenta los siguientes puntos:

- Mantener existencias suficientes, consultar con los suministradores y las autoridades aeroportuarias.
- Se requiere una mayor vigilancia durante la recepción de combustible, por ejemplo, la confirmación de que el certificado de calidad para el lote que se recibe tiene menos de 180 días.
- Control mensual de la conductividad del combustible JET almacenado, (valor mínimo en caso de emergencia es de 25 pS/m de acuerdo con el Protocolo de Baja Conductividad).
- Análisis periódicos para lotes de combustible que hayan estado en estático más de 6 meses o tanques en los que menos de la mitad del producto ha sido reemplazado durante el período de 6 meses.

Nota: (Los tres puntos anteriores están bajo revisión por los organismos que son autoridad en las especificaciones y se darán nuevas directrices cuando estén disponibles) .

- Para los sistemas hidrante se elaborará un plan junto con la autoridad aeroportuaria para

maximizar el funcionamiento de todas las secciones del hidrante a fin de mantener el sistema en las mejores condiciones y minimizar los requerimientos de volver a ponerlo en servicio.

- Siempre que sea posible, todos los filtros se deben operar al menos semanalmente en condiciones de máximo caudal y se deben sacar muestras. Cuando esto no sea posible, puede ser necesario aislar y retirar algunos filtros tal y como se detalla a continuación.
- Los elementos filtrantes que se hayan secado o que se hayan puesto fuera de servicio, no se deben reutilizar.
- Considerar el impacto de la expansión térmica en sistemas que normalmente no están aislados. Por ejemplo, si hay aire/vapor suficiente en la parte superior de una sección de tubería aislada se evitará que se genere un aumento de presión debido al aumento de la temperatura.
- Periódicamente poner a funcionar periódicamente maquinaria rotativa como bombas, operar MOVs, etc.

Consideraciones adicionales a tener en cuenta:

- La seguridad para instalaciones que antes tenían personal y que ahora estén temporalmente sin personal.
- Considerar la posibilidad de sellar/bloquear válvulas en posición cerrada.
- Restricciones en los accesos a la instalación/plataforma.
- Acordar con la autoridad aeroportuaria los accesos para realizar tareas críticas.
- La comunicación, por ejemplo, entre los agentes de puesta a bordo (ITP -into plane) y operadores de almacenamiento para el acceso al banco de pruebas cuando sea necesario, o entre el agente de ITP y el operador del hidrante durante el período de inactividad en caso de que sea necesario presurizar los dispensers, etc.

Nota: La programación de las pruebas de los vehículos debe sincronizarse con las comprobaciones de los filtros del hidrante en aquellos casos en los que el banco de pruebas esté conectado a la tubería principal del hidrante. En este caso, la coordinación entre los agentes de ITP y el operador del hidrante es esencial.

- Planificar los suministros de equipos que caducan (CWD, mangueras, etc.). Evaluar las dificultades de los proveedores para el envío de los equipos, los niveles actuales de stock y considerar el pedido de repuestos para mantener las existencias localmente.

FUERA DE SERVICIO TEMPORAL DE EQUIPOS E INSTALACIONES

Los equipos e instalaciones que se quiten temporalmente de servicio no están obligados a operar de acuerdo con los estándares de JIG en estas circunstancias hasta que se vuelvan a poner en servicio. Se debe disponer de un plan detallado para la puesta en marcha de los equipos e instalaciones que hayan estado fuera de servicio, a fin de garantizar que se realicen las operaciones de barrido, muestreo, inspección y mantenimiento necesarias antes de volverlos a poner en servicio (ver más adelante).

Tanques de almacenamiento fuera de servicio

- Para un tanque de almacenamiento que está temporalmente fuera de servicio, se pueden suspender todas las comprobaciones relacionadas con la operativa (por ejemplo: comprobación de aspiraciones flotante, venteos de tanque, alarmas de alto nivel, etc.).
- En el caso de instalaciones que reciben producto por medios no dedicados y el contenido de un tanque se trasvase a otro mediante el uso de una línea que contenga un producto no certificado, se debe llevar a cabo una Gestión del Cambio (MOC - Management of Change) para determinar el alcance de las pruebas de recertificación requeridas en el tanque receptor.

Vehículos y equipos de suministro fuera de servicio (carros/carretillas y aparatos surtidores)

En el caso de vehículos de suministro temporalmente fuera de servicio, se proponen las siguientes recomendaciones como base para la puesta en servicio de los equipos de manera controlada y segura:

- Los vehículos deben circular producto (en un banco de pruebas o dentro de una unidad repostadora) al menos semanalmente para garantizar que todas las juntas y tuberías estén mojados con combustible.
- El equipo de combustible debería ser muestreado semanalmente.
- Los filtros del vehículo sólo se muestrearán cuando el filtro esté en dinámico, por ejemplo, conectando un dispenser al banco de pruebas o mediante recirculación.
- Al menos una vez a la semana, y previa realización de la vuelta de comprobación 360°, se arrancarán los vehículos y se circulará durante el tiempo necesario para cargar la batería, se tiene que mantener un registro del voltaje y la intensidad de la batería en caso de que la batería falle y se necesite un arranque externo.

Filtros fuera de servicio

Cuando los filtros no se puedan operar mínimo semanalmente, deberían ponerse fuera de servicio. En el caso de que haya filtros cuya fecha de cambio de cartuchos esté próxima, se debería considerar quitar los elementos y dejar la carcasa vacía, además de colocar el etiquetado/señalización adecuada para garantizar que el filtro no vuelve ponerse en servicio sin haberle instalado los elementos. El aislamiento de los filtros seguirá los procedimientos LOTO, conforme a lo requerido por los procedimientos locales para permisos de trabajo y procedimientos de HSSE.

Los cartuchos de filtros absorbentes/monitores no deben quedarse secos, ni siquiera parcialmente. Si un filtro monitor se va a dejar fuera de servicio por completo, se deben quitar los cartuchos de su interior.

PUESTA EN SERVICIO DE EQUIPOS E INSTALACIONES

Para volver a poner en servicio equipos e instalaciones deben seguir los estándares de la industria y las directrices de este boletín. Se deben seguir los procedimientos de gestión del cambio (MOC) y se debe establecer un plan para que se realicen todos los controles y pruebas necesarios antes de

la puesta en marcha del sistema o del vehículo. Hay que asegurarse de que el personal de mantenimiento y/o contratistas estén disponibles para dar soporte ante cualquier problema que pueda surgir durante la puesta en marcha de equipos e instalaciones.

Tanques de almacenamiento

Como parte de los procedimientos de puesta en servicio del tanque, los tanques vacíos se deben inspeccionar desde el exterior a través de la boca de hombre para evaluar la limpieza. A continuación, el tanque se debe llenar hasta el nivel necesario para cubrir la altura de aspiración de forma que se pueda realizar la circulación del producto a través del sistema de tuberías. A continuación, se debe tomar una muestra del pocillo para una prueba de control microbiológico (MBG). Si los resultados de estas comprobaciones son satisfactorios el tanque puede ponerse en servicio, en caso contrario, el tanque debe inspeccionarse y limpiarse internamente antes de volver a ponerlo en servicio.

Vehículos y equipos de suministro (carros/carretillas y aparatos surtidores)

De acuerdo con las normas JIG existentes (JIG1 4.1, JIG4 8.10), los equipos de suministro que hayan estado fuera de servicio más de un mes deben ser:

- Probados minuciosamente, realizando barridos incluyendo las líneas de purgas y realizando las comprobaciones que aseguren que el equipo está en condiciones de funcionamiento adecuadas antes de su uso. Se debe hacer un barrido del producto contenido en las mangueras de suministro de al menos el doble del volumen contenido en dichas mangueras, el producto de barrido debe ser desechado.
- Se deben realizar los controles rutinarios pertinentes (diarios, semanales, mensuales y trimestrales), incluidas pruebas de filtro de membrana colorimétrico, inspección mensual de mangueras y de filtro final de manguera, control de presión y pruebas de deadman, verificación de interlocks y continuidad del cable de masa.
- Cuando el equipo de suministro haya estado fuera de servicio durante más de seis meses, debe realizarse la verificación del medidor antes de la puesta en servicio del equipo.

Filtros

Inspeccionar y limpiar el interior de la carcasa, reemplazar la junta de la tapa si es necesario e instalar nuevos elementos filtrantes según las recomendaciones del fabricante. Los elementos/cartuchos que se hayan retirado del servicio no se reutilizarán. La puesta en servicio del filtro se realizará con nuevos elementos. **No se permite ampliar el intervalo de cambio de cartuchos más allá de los requerimientos actuales.**

USO DEL EQUIPO A NIVEL/FRECUENCIA REDUCIDO

Para equipos que permanecen operativos a nivel reducido o frecuencia reducida, y donde el desmantelamiento no es una opción, se puede considerar la relajación de la frecuencia de algunas tareas rutinarias, siempre que no haya problemas fundamentales o fallos, y siempre según un plan

basado en los riesgos de la gestión del cambio y con una “variación” aprobada. Dicha variación se revisará mensualmente durante este período.

Las circunstancias para reducir las frecuencias sólo se deben basar en la no disponibilidad del personal de mantenimiento clave o de terceros/contratistas debido a restricciones de viaje, autoaislamiento necesario o riesgo percibido de infección si se encuentra en la instalación.

Para equipos con uso menos frecuente de lo normal, es posible que sea necesario considerar los siguientes ejemplos de relajación de frecuencias, siempre con medidas de mitigación como parte de la variación aprobada:

- Los controles diarios del estado del equipo (cables de masa, etc.) se pueden realizar con menos frecuencia, pero mínimo semanalmente y antes de su uso.
- La purga del pocillo de tanques y filtros se puede no hacer diariamente, pero se debe realizar al menos semanalmente y siempre antes de su uso, después de fuertes lluvias y después del lavado del vehículo.
- El filtro debe mantenerse siempre lleno de combustible durante los períodos de inactividad.
- Operar el filtro al menos semanalmente circulando producto siempre que sea posible al caudal más alto alcanzable. En el caso de los vehículos de suministro esto puede hacerse moviendo producto en el banco de pruebas o recirculando producto en el caso de las unidades repostadoras.
- Hay que asegurarse que los filtros no se vacían como resultado de realizar las purgas y/o muestreos.
- Las comprobaciones semanales de los equipos se pueden realizar con menos frecuencia, pero al menos mensualmente y antes de su uso.
- Las comprobaciones de mantenimiento mensuales pueden retrasarse hasta 2 semanas.
- Los cheques trimestrales o menos frecuentes que vencen a término antes de junio de 2020 pueden retrasarse hasta 1 mes. Esto excluye los cambios de filtro que nunca se retrasarán más allá del tiempo de cambio máximo permitido.

Cuando los cambios en las frecuencias establecidas de las tareas rutinarias de operación y mantenimiento, como las anteriores, deban introducirse como parte de los planes de respuesta a la pandemia, éstos se acordarán localmente y estarán respaldados por la dirección de la empresa bajo una variación aprobada. Todas las operaciones que introduzcan una frecuencia reducida de uso del equipo como parte de la respuesta a la pandemia seguirán aplicando todos los demás requisitos obligatorios de las Normas JIG no cubiertas por la variación aprobada.

SISTEMA HIDRANTE

Los sistemas hidrante son complejos y únicos en su diseño y operación, por lo que es difícil proporcionar una guía general. Cualquier reducción de la frecuencia de los controles, el poner fuera

de servicio total o parcialmente y el aislamiento del hidrante, debe realizarse según un procedimiento de gestión del cambio que considere los riesgos.

Puede ser necesario cerrar partes del sistema de hidrantes de combustible de aviación. Las paradas pueden ser a largo plazo o parciales (suministros de combustible ocasionales). Durante la parada, el operador del hidrante puede que sea capaz de trabajar normalmente o puede que esté limitado en recursos y necesite priorizar el trabajo.

Consideraciones clave

- Si el combustible se deja decantar en el hidrante durante el tiempo de parada, entonces, dependiendo de la duración de la parada, se requerirá una puesta en marcha y un arranque posterior. El preaviso necesario para la puesta en marcha depende de la duración de la parada; se requerirán más controles cuanto más larga sea la parada, y por lo tanto más tiempo de preaviso por parte del aeropuerto.
- Las secciones no utilizadas del hidrante deben mantenerse a presión normal y deben ser monitorizadas para garantizar la integridad (que mantiene la presión) y que no hay entrada de agua en el hidrante a través de bridas y similares.
- Cuando sea crítico para el control de la integridad del hidrante, las cámaras de las válvulas DBB deben purgarse.
- Deberían hacerse un barrido de las secciones no utilizadas del hidrante de vuelta al almacenamiento al menos mensualmente y siempre que sea posible.
- Todos los puntos bajos de hidrante deben purgarse semanalmente. En aquellas secciones que no estén en uso puede esto puede realizarse mensualmente.
- La limpieza semanal de los pits puede suspenderse. No obstante, esta limpieza se debe realizar en el caso de lluvias intensas para mantener el nivel de agua por debajo de la brida de base del pit.
- Los pits y las válvulas de pit de hidrante se inspeccionarán mensualmente para comprobar los niveles de líquido en el pit y si hay fugas en las válvulas.
- Las pruebas dinámicas anuales de las válvulas pit se suspenderán, pero se realizarán como parte de la puesta en servicio si se tenían que haber hecho anteriormente.
- Se mantendrán las verificaciones periódicas de los siguientes sistemas:
 - Arquetas de válvulas
 - Sistema de parada de emergencia
 - Protección catódica (CP).
Nota: Si la verificación anual del sistema de protección catódica vence en los próximos 3 meses, es posible que tenga que retrasarse en función de la disponibilidad del técnico cualificado
 - Pruebas de presión e integridad del hidrante.

Puesta en servicio

Please note this is a translation from the original English version. In the case of doubt, please refer to the original.

Se generará un plan de puesta en servicio para las secciones del hidrante que se hayan cerrado. El alcance de la puesta en marcha del hidrante dependerá de la duración de la parada y del mantenimiento que se haya realizado durante el cierre. Si pit de hidrante ha permanecido inutilizado durante más de tres meses, independientemente de la configuración, se realizará un barrido ante de que utilice.

Se deberían revisar las directrices de EI 1560 para la puesta en marcha para ver qué es lo más adecuado.

Inspecciones y mantenimiento realizados por terceros

Las inspecciones o trabajos de mantenimiento realizados por terceros dentro de este periodo tendrán las mismas consideraciones previstas en este boletín.

Acciones para implementar este boletín (consulte la Tabla 1 para los códigos de tipo de acción)

Descripción de la acción	Tipo de acción	Fecha de finalización objetivo
Las entidades que operen de conformidad con las normas del JIG podrán seguir las recomendaciones proporcionadas en este Boletín como parte de sus propios planes de respuesta a la pandemia	RP	30 de junio de 2020

Tabla 1 Códigos de tipo de acción

Tipos de acción	Definición del tipo de acción del boletín JIG
JS	Cambio a JIG Standard – que será adoptado por JV y/o Operador para continuar cumpliendo con los Estándares JIG (JIG 1, 2, 4, EI/JIG 1530 y el Sistema de Gestión JIG HSSE).
RA	Acción necesaria para implementar verificaciones o comprobaciones descritas en la tabla de acciones.
RP	Práctica recomendada de JIG que la JV debería considerar adoptar como su propia práctica (**).
I	Emitido únicamente con fines informativos.

Nota (**) - Si los acuerdos JV requieren cualquiera de las Normas JIG y/o cualquiera de los Procesos Comunes de JIG como norma operativa que rige, la Junta de JV no debe considerar la adopción de cambios en las Normas JIG aplicables y/o Procesos Comunes.

Nota: Este documento está destinado a la orientación de los Miembros de JIG y las empresas afiliadas a los Miembros de JIG, y no impide el uso de otros procedimientos operativos, equipos o procedimientos de inspección. La información contenida en esta publicación está sujeta a revisión constante a la luz de los cambios en los requisitos y reglamentos gubernamentales. Aunque se hacen esfuerzos para mantener esta información actualizada, precisa, completa y libre de errores, no hacemos ninguna declaración, garantía o seguridad, ya sea expresa o implícita, de que la información esté actualizada, precisa, completa, libre de errores o en cumplimiento de las leyes y regulaciones aplicables. Ningún suscriptor u otro lector debe actuar sobre la base de dicha información sin hacer referencia a las leyes y regulaciones aplicables y/o sin tomar el asesoramiento profesional adecuado. Ninguno de JIG, sus Miembros, las Compañías afiliadas a sus Miembros acepta la responsabilidad por cualquier pérdida o daño, ya sea en contrato, agravio (incluyendo negligencia), incumplimiento del deber legal, o de otra manera, incluso si es previsible, que surja bajo o en relación con su uso, adopción o confianza en la información en este documento. Usted utiliza esta información bajo su propio riesgo, pero para conocer todos los términos y condiciones relativos al uso de este documento, consulte JIG es el propietario de los derechos de autor y todos los derechos de propiedad intelectual de la publicación. IATA utiliza dichos derechos con el permiso de JIG.

Please note this is a translation from the original English version. In the case of doubt, please refer to the original.