

MANUAL GUIA DEL INSPECTOR DE AERÓDROMOS (MGIA)

PROCEDIMIENTOS Y PROCESOS

D.G.A.C.

D.S.O.

División de Navegación Aérea –

REVISIÓN AGOSTO 2018



PAGINA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

INDICE

HOJA DE CORRECCIONES.....	3
INDICE.....	4
LISTA DE PAGINAS EFECTIVAS.....	10
PREAMBULO.....	11
Lista de páginas efectivas	12
PARTE A. 14	
MGIA.1. INTRODUCCIÓN.....	14
MGIA.2. DEFINICIONES	14
MGIA.3. OTRAS DEFINICIONES APLICABLES	22
PARTE B. - OBJETIVOS	26
MGIA.1. OBJETIVO PRINCIPAL.....	26
MGIA.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	26
PARTE C. LEGISLACIÓN	27
MGIA.3. REGULACIONES.....	27
MGIA.1. COMPETENCIAS Y ALCANCES	28
MGIA.2. RESPONSABILIDADES PRINCIPALES.....	28
MGIA.3. DOCUMENTACIÓN.....	29
PARTE E. DEBERES Y RESPONSABILIDADES DEL INSPECTOR DE AERÓDROMOS (IA).....	31
MGIA.1. GENERALIDADES	31
MGIA.2. RESPONSABILIDADES.....	31
MGIA.3. ATRIBUTOS DEL INSPECTOR.....	35
MGIA.4. EL INSPECTOR DEBE SER CAPAZ DE:	35
MGIA.5. CONFLICTO DE INTERESES.	36
MGIA.6. EL ROL DEL INSPECTOR DURANTE LAS INSPECCIONES.	36
MGIA.7. CONFRONTACIONES.	36
PARTE F. CAPACITACIÓN Y CREDENCIALES DEL INSPECTOR	38
MGIA.1. OBJETIVO.	38
MGIA.2. ANTECEDENTES	38
MGIA.3. CAPACITACIÓN DEL INSPECTOR	38
MGIA.4. PERFIL PROFESIONAL	38
PARTE G. HABILITACIÓN DEL INSPECTOR DE AERÓDROMO	39

MGIA.1.	GENERALIDADES	39
MGIA.2.	CREDENCIALES Y DOCUMENTACIÓN.	39
MGIA.3.	CONDUCTA PERSONAL.....	39
MGIA.4.	VESTIR.	40
MGIA.5.	REQUISITOS DE ACTUALIZACIÓN DEL INSPECTOR.....	40
PARTE H. PROCESO PARA REALIZAR UNA INSPECCIÓN		41
MGIA.1.	GENERALIDADES	41
MGIA.2.	DIRECCIÓN DE LAS INSPECCIONES	41
MGIA.3.	PLANIFICACIÓN Y METODOLOGÍA DE TRABAJO	41
MGIA.4.	ETAPA N° 1: EVALUACIÓN PREVIA DEL AERÓDROMO E INSPECCIÓN PRELIMINAR.	42
MGIA.5.	ETAPA N° 2: REUNIÓN DE APERTURA.....	42
MGIA.6.	ETAPA N° 3: EJECUCIÓN DE INSPECCIONES	43
MGIA.7.	ETAPA N° 4: REDACCIÓN DE INCONFORMIDADES	43
MGIA.8.	ETAPA N° 5: REUNIÓN DE CIERRE	44
MGIA.9.	ETAPA N° 6: INFORME DE INSPECCIÓN (PRELIMINAR)	44
MGIA.10.	ETAPA N° 7: SEGUIMIENTO.....	44
MGIA.11.	INSPECCIÓN DE AERÓDROMO.	45
MGIA.12.	INSPECCIONES TÉCNICAS	46
PARTE I. PROCESO PARA LA CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS		57
MGIA.1.	GENERALIDADES	57
MGIA.2.	RESUMEN DEL PROCESO DE CERTIFICACIÓN.....	58
MGIA.3.	PROCESO DE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS (PCA)	59
MGIA.4.	ESTRUCTURA.....	59
PARTE J. FASE I - PRE-SOLICITUD Y EVALUACIÓN PRELIMINAR		61
MGIA.1.	GENERALIDADES	61
MGIA.2.	OBJETIVOS.....	61
MGIA.3.	PROCESO 1: PRE-SOLICITUD	61
MGIA.4.	PROCESO 2: ASIGNACIÓN DEL EQUIPO DE CERTIFICACIÓN	61
MGIA.5.	PREPARACIÓN PARA LA INSPECCIÓN TÉCNICA.	62
MGIA.6.	PROCESO 3: PREPARACIÓN Y CONVOCACIÓN DE LA REUNIÓN DE PRE SOLICITUD.....	63

MGIA.7.	PROCESO 4: REUNIÓN DE PRE SOLICITUD.....	63
MGIA.8.	PROCESO 5: ENVÍO DE COPIA DEL ACTA DE LA REUNIÓN.	64
MGIA.9.	PROCESO 6: ARCHIVO.....	64
PARTE K. FASE II - SOLICITUD FORMAL.....		65
MGIA.1.	GENERAL.....	65
MGIA.2.	PROCESO 1. RECEPCIÓN DE LA SOLICITUD FORMAL.....	65
MGIA.3.	PROCESO 2. REVISIÓN INICIAL DE LA SOLICITUD FORMAL Y DOCUMENTACIÓN ANEXA:	65
MGIA.4.	PROCESO 3. REUNIÓN DE SOLICITUD FORMAL	67
MGIA.5.	PROCESO 4. CIERRE DE LA REUNIÓN Y ELABORACIÓN DEL ACTA DE REUNIÓN	68
MGIA.6.	PROCESO 5. ARCHIVO.....	68
PARTE L. FASE III - EVALUACIÓN DOCUMENTAL.....		69
MGIA.1.	GENERAL.....	69
MGIA.2.	PROCESO 1: EVALUACIÓN DEL MANUAL DE AERÓDROMO Y DOCUMENTOS ASOCIADOS.	69
MGIA.3.	PROCESO 2.: COMUNICACIÓN AL AERÓDROMO DE LA FINALIZACIÓN DE LA FASE 3.	69
MGIA.4.	PROCESO 3: ARCHIVOS	70
PARTE M. FASE IV: DEMOSTRACIÓN E INSPECCIÓN		71
MGIA.1.	GENERALES.....	71
MGIA.2.	PROCESO 1: PREPARACIÓN DE LA INSPECCIÓN PARA LA EVALUACIÓN TÉCNICA.	71
MGIA.3.	PROCESO 2: OBSERVACIÓN Y EVALUACIÓN.	71
MGIA.4.	EVALUACIÓN DE LAS INSTALACIONES, EQUIPO Y SERVICIOS DEL AERÓDROMO.....	73
MGIA.5.	PROCESO 3: RECOPIACIÓN DE DISCREPANCIAS.....	74
MGIA.6.	PROCESO 4: ALIMENTACIÓN DE BASE DE DATOS – DISCREPANCIAS.....	74
MGIA.7.	PROCESO 5: ENVÍO DE DISCREPANCIAS AL AERÓDROMO.	74
MGIA.8.	PROCESO 6: RECIBO DE ACCIONES CORRECTIVAS POR PARTE DEL AERÓDROMO.	74
MGIA.9.	PROCESO 7: RECIBO DE ACCIONES CORRECTIVAS POR PARTE DEL AERÓDROMO.	74
MGIA.10.	ACEPTACIÓN DE LAS CONDICIONES DE OPERACIÓN:	75
MGIA.11.	PROCESO 10: ARCHIVOS	75
PARTE N. FASE V: EMISIÓN DEL CERTIFICADO		76
MGIA.12.	GENERALIDADES	76
MGIA.13.	PROCESO 1: PREPARACIÓN DEL CERTIFICADO	76

MGIA.14.	PROCESO 2: PREPARACIÓN DEL RESTO DE DOCUMENTOS.	76
MGIA.15.	PROCESO 3: ENTREGA DE DOCUMENTOS AL AERÓDROMO Y ARCHIVO DE DOCUMENTOS.	76
MGIA.16.	PUBLICACIÓN EN LA AIP DE LA CERTIFICACIÓN DEL AERÓDROMO	77
MGIA.17.	PROCESO 4: ARCHIVO	77
MGIA.18.	PROCESO 5 ESTABLECIMIENTO DEL PROGRAMA DE VIGILANCIA DEL AERÓDROMO.	77
PARTE O. EXENCIONES		77
MGIA.1.	EXENCIONES Y EVALUACIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL	77
PARTE P. APENDICE 1		79
MGIA.1.	EVALUACIÓN DEL MANUAL DE AERÓDROMO	79
MGIA.1.	INTRODUCCIÓN	79
PARTE Q. ORIENTACIÓN PARA EL INSPECTOR SOBRE EL ALGUNOS ASPECTOS DEL LAR 139		
CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS / DEMOSTRACIÓN E INSPECCIÓN		137
MGIA.2.	GENERALIDADES.	137
MGIA.3.	MANUAL DE AERÓDROMO (MA)	137
MGIA.4.	ENMIENDA AL MA	137
MGIA.5.	PERSONAL	138
MGIA.6.	INSTRUCCIÓN	138
MGIA.7.	DEMOSTRACIÓN DE COMPETENCIAS	139
MGIA.8.	ESTRUCTURA DE LOS PROGRAMAS DE INSTRUCCIÓN	140
MGIA.9.	ÁREAS PAVIMENTADAS	140
MGIA.10.	MEDICIÓN DEL COEFICIENTE DE ROZAMIENTO EN PISTAS	140
MGIA.11.	CARACTERÍSTICAS DE ROZAMIENTO DE LOS PAVIMENTOS	141
MGIA.12.	ÁREAS SIN PAVIMENTAR	142
MGIA.13.	FRANJAS DE PISTA	142
MGIA.14.	AYUDAS VISUALES, LUCES, SEÑALES Y LETREROS	142
MGIA.15.	INDICADORES DE LA DIRECCIÓN DEL VIENTO	148
MGIA.16.	SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS: DETERMINACIÓN DE LA CATEGORÍA	148
MGIA.17.	SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS. REQUISITOS OPERACIONALES	148
MGIA.18.	PERSONAL DE SSEI: EQUIPAMIENTO	148
MGIA.19.	SERVICIO A LAS AERONAVES EN TIERRA	151

MGIA.20.	DESPACHO DE COMBUSTIBLE CON PASAJEROS A BORDO, EMBARCANDO O DESEMBARCANDO.....	151
MGIA.21.	PLAN DE EMERGENCIAS DEL AERÓDROMO (PEA)	152
MGIA.22.	SERVICIO DE DIRECCIÓN EN PLATAFORMA.....	153
MGIA.23.	VEHÍCULOS	154
MGIA.24.	OPERACIONES DE LOS VEHÍCULOS DE AERÓDROMO	155
MGIA.25.	ENTRADA NO AUTORIZADA DE VEHÍCULOS AL ÁREA DE MOVIMIENTO	156
MGIA.26.	CONTROL DE OBSTÁCULOS	157
MGIA.27.	PROTECCIÓN A LAS RADIO-AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN.....	157
MGIA.28.	PROTECCIÓN PÚBLICA - VALLAS	158
MGIA.29.	REDUCCIÓN DE PELIGROS DEBIDOS A LAS AVES Y OTROS ANIMALES.....	158
MGIA.30.	PROGRAMA DE GESTIÓN DEL PELIGRO QUE REPRESENTA LA FAUNA SILVESTRE	159
MGIA.31.	CRITERIOS PARA LA NOTIFICACIÓN DE INCIDENTES RELATIVOS A LA FAUNA SILVESTRE 161	
MGIA.32.	SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA PLATAFORMA.....	163
MGIA.33.	TRASLADO DE AERONAVES INUTILIZADAS.....	165
MGIA.34.	IDENTIFICACIÓN Y SEÑALIZACIÓN DE ÁREAS EN CONSTRUCCIÓN	165
MGIA.35.	REPORTE DE CONDICIONES DEL AERÓDROMO / NOTIFICACIÓN E INFORMES DE LA CONDICIÓN DEL AERÓDROMO 165	
MGIA.36.	OBRAS EN PROGRESO	169
MGIA.37.	PROCEDIMIENTOS DE CONTROL DE LA ZONA DE OBRAS	171
MGIA.38.	CONTROL DE OBJETOS EXTRAÑOS (FOD)	173
MGIA.39.	CONDICIONES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO Y DE LAS INSTALACIONES RELACIONADAS CON LA MISMA. 175	
MGIA.40.	AGUA EN LA PISTA.....	175
MGIA.41.	SUSPENSIÓN O CIERRE DE LAS OPERACIONES EN LA PISTA	176
MGIA.42.	CONTROL DE CENIZAS VOLCÁNICAS	177
MGIA.43.	OPERACIONES DE SOBRECARGA.....	177
MGIA.44.	MANEJO Y ALMACENAMIENTO DE MATERIALES PELIGROSOS.....	178
MGIA.45.	POLÍTICA Y OBJETIVOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL	179
MGIA.46.	PROCESO DE EVALUACIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL	180
MGIA.47.	PROMULGACIÓN DE INFORMACIÓN RELATIVA A LA SEGURIDAD OPERACIONAL.....	182

MGIA.48.	SISTEMA DE CLASIFICACIÓN DE LA GRAVEDAD CON EJEMPLOS.....	182
MGIA.49.	SISTEMA DE CLASIFICACIÓN DE LAS PROBABILIDADES	183
MGIA.50.	MATRIZ DE EVALUACIÓN DE LOS RIESGOS CON CLASES DE PRIORIDAD.....	183
MGIA.51.	PROGRAMA DE INSPECCIÓN INTERNA.....	184
MGIA.1.	RESUMEN	185
PARTE S. PREPARACIÓN DEL PROGRAMA DE VIGILANCIA.....		187
MGIA.1.	GENERALIDADES:	187
MGIA.2.	FRECUENCIA DE LAS INSPECCIONES	187
PARTE T. PROGRAMA DE VIGILANCIA		190
PARTE U. VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE AERÓDROMOS		191
MGIA.1.	OBJETIVO	191
MGIA.2.	POLÍTICAS GENERALES	191
MGIA.3.	ALCANCE DE LAS ACTIVIDADES DE VIGILANCIA	191
MGIA.4.	OTRAS FUNCIONES DE LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL	191
MGIA.5.	INSPECCIONES DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.....	192
MGIA.6.	PRINCIPIOS DE LA VIGILANCIA PERMANENTE	192
PARTE V. TIPOS DE ACCIONES CORRECTIVAS ANTE LA IDENTIFICACIÓN DE UNA DEFICIENCIA		194
MGIA.1.	PROCESO DE TOMA DE DECISIONES Y SEGUIMIENTO DE LAS DISCREPANCIAS.....	194
MGIA.2.	CRITERIOS DE VALIDACIÓN DE LAS MEDIDAS CORRECTIVAS	195
MGIA.3.	PROCESO DE TOMA DE DECISIONES	195
MGIA.4.	PARTE V FIGURA 1 MATRIZ DE RIESGO.....	197
MGIA.5.	PARTE V FIGURA 2 PROCESO DE TOMA DE DECISIONES	198
MGIA.6.	PARTE V FIGURA 3 - MODELO DE CARTA DE ORIENTACIÓN	199
MGIA.7.	PARTE V FIGURA 4 - MODELO DE CARTA DE SOLICITUD DE CORRECCIÓN	200
MGIA.8.	PARTE V FIGURA 5 - MODELO DE CARTA DE ADVERTENCIA	201
MGIA.9.	PARTE V FIGURA 6- MODELO DE RECHAZO DE ACCIÓN CORRECTIVA.....	202
PARTE W. APENDICE A.....		203
MGIA.1.	PROCEDIMIENTOS VARIOS.....	203
MGIA.2.	CARTAS DE COMUNICACIÓN/NOTIFICACIÓN.....	203
PARTE X. APENDICE B.....		207

MGIA.1.	FORMULARIOS	207
MGIA.2.	PLAN DE INSPECCIÓN /AUDITORÍA	207
MGIA.3.	INFORME DE INSPECCIÓN	207
MGIA.4.	INFORME DE CONSTATAACIONES RESUMEN	207
MGIA.5.	SEGUIMIENTO DE AUDITORÍA.....	207
MGIA.6.	INFORME TÉCNICO DE SEGUIMIENTO.....	207
PARTE Y. APENDICE C.....		223
MGIA.1.	FORMULARIOS	223
MGIA.2.	INSTRUCTIVOS	223
PARTE Z. APENDICE D		225
MGIA.1.	LISTAS DE VERIFICACIÓN	225
MGIA.2.	ALGUNOS FORMATOS DE LMC.....	227
MGIA.3.	LISTA DE VERIFICACIÓN DE LOS COMPONENTES DEL MANUAL DE AERÓDROMO	227
MGIA.4.	LISTA DE MEDICION DE CUMPLIMIENTO LMC-021	237
PARTE AA.APENDICE E		267
LISTA GENERAL DE ÍTEMS DE INSPECCIÓN PARA REFERENCIA DEL INSPECTOR.		267

MANUAL GUÍA DEL INSPECTOR AERÓDROMOS

Lista de páginas efectivas

Lista de paginas efectivas del MGIA			
Detalle	Página	Revisión	Fecha
Caratula		001	2018
Hoja de correcciones		001	2018
Indice		001	2018
Lista de páginas efectivas		001	2018
PREAMBULO		001	2018
PARTE A INTRODUCCIÓN		001	2018
PARTE B OBJETIVOS		001	2018
PARTE C LEGISLACIÓN.		001	2018
PARTE D División de Navegación Aérea		001	2018
PARTE E DEBERES Y RESPONSABILIDADES DEL INSPECTOR DE AERÓDROMOS (IA) (IA) (IA)		001	2018
PARTE F PROCESO PARA REALIZAR UNA INSPECCIÓN		001	2018
PARTE G VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE AERÓDROMOS		001	2018
PARTE H PREPARACIÓN DEL PROGRAMA DE VIGILANCIA		001	2018
PARTE I CAPACITACIÓN Y CREDENCIALES DEL INSPECTOR		001	2018
PARTE J HABILITACIÓN DEL INSPECTOR DE AERÓDROMO		001	2018
PARTE k CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS		001	2018
PARTE L Fase I - PRE-solicitud y Evaluación Preliminar		001	2018
PARTE M Fase II - Solicitud Formal		001	2018
PARTE N Fase III - Evaluación Documental		001	2018
PARTE O Fase IV: Demostración e Inspección		001	2018
PARTE P Fase V: Emisión del Certificado		001	2018
APENDICE A		001	2018
PARTE Q Aspectos relevantes a evaluar resumen		001	2018
PARTE R ORIENTACIÓN PARA EL INSPECTOR SOBRE EL ALGUNOS ASPECTOS DEL RAU 139		001	2018
APENDICE B		001	2018
PARTE S Lista general de ítems de inspección para referencia del Inspector		001	2018

PREAMBULO

El presente Manual de Procedimientos del Inspector de Aeródromos (IA) constituye una guía y orientación para que el Inspector de Aeródromos (IA) de la División de Navegación Aérea de la Dirección de Seguridad Operacional de la Dirección General de Aviación Civil del Uruguay pueda desarrollar e implementar las inspecciones y auditorías de vigilancia de la seguridad operacional en los Aeropuertos Internacionales y Aeródromos del País. Establece los procedimientos que deben ser observados por los inspectores de aeródromos en el ejercicio de sus labores, en función de velar por la seguridad de las operaciones aéreas y el buen funcionamiento de sistema aeroportuario del país

PARTE A.

MGIA.1. INTRODUCCIÓN.

El presente Manual tiene por objetivo proveer una guía y orientación para que el Inspector de Aeródromos (IA) pueda desarrollar e implementar los programas de Certificación y Vigilancia de Aeropuertos Internacionales de uso público, en los cuales se registren operaciones regulares del transporte aéreo comercial con aeronaves de más de 30 asientos y Aeródromos en general ubicados dentro de los límites geográficos de la República Oriental del Uruguay

MGIA.2. DEFINICIONES

A continuación se define una serie de términos necesarios para comprender el significado de lo expuesto en este Manual:

Actuación humana. Capacidades y limitaciones humanas que repercuten en la seguridad y eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

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

Aeródromo certificado. Aeródromo a cuyo explotador se le ha otorgado un certificado de aeródromo.

AEROPUERTO. Son aeropuertos los aeródromos públicos dotados de instalaciones y servicios necesarios para la atención de las aeronaves, los requerimientos del tráfico, el embarque y el desembarque de pasajeros y la carga siempre que estén debidamente fiscalizados por las autoridades competentes

Alcance visual en la pista (RVR). Distancia hasta la cual el piloto de una aeronave que se encuentra sobre el eje de una pista puede ver las señales de superficie de la pista o las luces que la delimitan o que señalan su eje.

Altura elipsoidal (altura geodésica). La altura relativa al elipsoide de referencia, medida a lo largo de la normal elipsoidal exterior por el punto en cuestión.

Altura orto métrica. Altura de un punto relativa al geoide, que se expresa generalmente como una elevación MSL.

Apartado de espera. Área definida en la que puede detenerse una aeronave, para esperar o dejar paso a otras, con objeto de facilitar el movimiento eficiente de la circulación de las aeronaves en tierra.

Aproximaciones paralelas dependientes. Aproximaciones simultáneas a pistas de vuelo por instrumentos, paralelas o casi paralelas, cuando se prescriben mínimos de separación radar entre aeronaves situadas en las prolongaciones de ejes de pista adyacentes.

Aproximaciones paralelas independientes. Aproximaciones simultáneas a pistas de vuelo por instrumentos, paralelas o casi paralelas, cuando no se prescriben mínimos de separación radar entre aeronaves situadas en las prolongaciones de ejes de pista adyacentes.

Área de aterrizaje. Parte del área de movimiento destinada al aterrizaje o despegue de aeronaves.

Área de deshielo/antihielo. Área que comprende una parte interior donde se estaciona el avión que está por recibir el tratamiento de deshielo/antihielo y una parte exterior para maniobrar con dos o más unidades móviles de equipo de deshielo/antihielo.

Área de maniobras. Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas.

Área de movimiento. Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y las plataformas.

Área de seguridad de extremo de pista (RESA). Área simétrica respecto a la prolongación del eje de la pista y adyacente al extremo de la franja, cuyo objeto principal consiste en reducir el riesgo de daños a un avión que efectúe un aterrizaje demasiado corto o un aterrizaje demasiado largo.

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

DINACIA. La DIRECCION NACIONAL DE AVIACION CIVIL E INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA

Baliza. Objeto expuesto sobre el nivel del terreno para indicar un obstáculo o trazar un límite.

Barreta. Tres o más luces aeronáuticas de superficie, poco espaciadas y situadas sobre una línea transversal de forma que se vean como una corta barra luminosa.

Calidad de los datos. Grado o nivel de confianza de que los datos proporcionados satisfarán los requisitos del usuario de datos en lo que se refiere a exactitud, resolución e integridad.

Calle de rodaje. Vía definida en un aeródromo terrestre, establecida para el rodaje de aeronaves y destinada a proporcionar enlace entre una y otra parte del aeródromo, incluyendo:

- a) Calle de acceso al puesto de estacionamiento de aeronave. La parte de una plataforma designada a proporcionar acceso a los puestos de estacionamiento de aeronaves solamente.
- b) Calle de rodaje en la plataforma. La parte de un sistema de calles de rodaje situada en una plataforma y destinada a proporcionar una vía para el rodaje a través de la plataforma.
- c) Calle de salida rápida. Calle de rodaje que se une a una pista en un ángulo agudo y está proyectada de modo que permita a los aviones que aterrizan virar a velocidades mayores que las que se logran en otras calles de rodaje de salida y logrando así que la pista esté ocupada el mínimo tiempo posible.

Certificado de aeródromo. Certificado para explotar un aeródromo, expedido conforme al LAR 139 CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS .

Coeficiente de utilización. El porcentaje de tiempo durante el cual el uso de una pista o sistema de pistas no está limitado por la componente transversal del viento.

Nota.- Componente transversal del viento significa la componente del viento en la superficie que es perpendicular al eje de la pista.

Declinación de la estación. Variación de alineación entre radial de cero grados del VOR y el norte verdadero, determinada en el momento de calibrar la estación VOR.

Densidad de tránsito de aeródromo.

Reducida. Cuando el número de movimientos durante la hora punta media no es superior a 15 por pista, o típicamente inferior a un total de 20 movimientos en el aeródromo.

Media. Cuando el número de movimientos durante la hora punta media es del orden de 16 a 25 por pista, o típicamente entre 20 a 35 movimientos en el aeródromo.

Intensa. Cuando el número de movimientos durante la hora punta media es del orden de 26 o más por pista, típicamente superior a un total de 35 movimientos en el aeródromo.

Nota 1.- El número de movimientos durante la hora punta media es la media aritmética del año del número de movimientos durante la hora punta media.

Nota 2.- Tanto los despegues como los aterrizajes constituyen un movimiento.

Distancias declaradas.

Recorrido de despegue disponible (TORA). La longitud de la pista que se ha declarado disponible y adecuada para el recorrido en tierra de un avión que despegue.

Distancia de despegue disponible (TODA). La longitud del recorrido de despegue disponible más la longitud de la zona libre de obstáculos, si la hubiera.

Distancia de aceleración-parada disponible (ASDA). La longitud del recorrido de despegue disponible, más la longitud de la zona de parada, si la hubiera.

Distancia de aterrizaje disponible (LDA). La longitud de la pista que se ha declarado disponible y adecuada para el recorrido en tierra de un avión que aterrice.

Elevación del aeródromo. La elevación del punto más alto del área de aterrizaje.

Exactitud. Grado de conformidad entre el valor estimado o medido y el valor real.

Nota.- En la medición de los datos de posición, la exactitud se expresa normalmente en términos de valores de distancia respecto a una posición ya determinada, dentro de los cuales se situará la posición con un nivel de probabilidad definido.

Explotador del Aeródromo. Persona física o jurídica, de derecho público o privado, nacional o extranjera, a la que se le ha otorgado, aún sin fines de lucro, la explotación comercial, administración mantenimiento y funcionamiento de un aeródromo.

Faro aeronáutico. Luz aeronáutica de superficie, visible en todos los ángulos del azimut ya sea continua o intermitentemente, para señalar un punto determinado de la superficie de la tierra.

Faro de aeródromo. Faro aeronáutico utilizado para indicar la posición de un aeródromo desde el aire.

Faro de identificación. Faro aeronáutico que emite una señal en clave, por medio de la cual puede identificarse un punto determinado que sirve de referencia.

Faro de peligro. Faro aeronáutico utilizado a fin de indicar un peligro para la navegación aérea.

Fiabilidad del sistema de iluminación. La probabilidad de que el conjunto de la instalación funcione dentro de los límites de tolerancia especificados y que el sistema sea utilizable en las operaciones.

Franja de calle de rodaje. Zona que incluye una calle de rodaje destinada a proteger a una aeronave que esté operando en ella y a reducir el riesgo de daño en caso de que accidentalmente se salga de ésta.

Franja de pista. Una superficie definida que comprende la pista y la zona de parada, si la hubiese, destinada a:

reducir el riesgo de daños a las aeronaves que se salgan de la pista; y

proteger a las aeronaves que la sobrevuelan durante las operaciones de despegue o aterrizaje.

Geoide. Superficie equipotencial en el campo de gravedad de la Tierra que coincide con el nivel medio del mar (MSL) en calma y su prolongación continental.

Nota.- El geoide tiene forma irregular debido a las perturbaciones gravitacionales locales (mares, salinidad, corrientes, etc.) y la dirección de la gravedad es perpendicular al geoide en cada punto.

Helipuerto. Aeródromo o área definida sobre una estructura artificial destinada a ser utilizada, total o parcialmente, para la llegada, la salida o el movimiento de superficie de los helicópteros.

Incurción en Pista. Todo suceso en un aeródromo que suponga la presencia incorrecta de una aeronave, vehículo o persona en el área protegida de una superficie designada para el aterrizaje o despegue de una aeronave

Indicador de sentido de aterrizaje. Dispositivo para indicar visualmente el sentido designado en determinado momento, para el aterrizaje o despegue.

Instalación de deshielo/antihielo. Instalación donde se eliminan del avión la escarcha, el hielo o la nieve (deshielo) para que las superficies queden limpias, o donde las superficies limpias del avión reciben protección (antihielo) contra la formación de escarcha o hielo y la acumulación de nieve o nieve fundente durante un período limitado. Debe tenerse en cuenta el Manual de operaciones de deshielo y antihielo para aeronaves en tierra (Documento 9640 de OACI) en el que se proporciona información más detallada.

Integridad (datos aeronáuticos). Grado de garantía de que no se han perdido ni alterado ninguna de las referencias aeronáuticas ni sus valores después de la obtención original de la referencia o de una enmienda autorizada.

Intensidad efectiva. La intensidad efectiva de una luz de destellos es igual a la intensidad de una luz fija del mismo color que produzca el mismo alcance visual en idénticas condiciones de observación.

Intersección de calles de rodaje. Empalme de dos o más calles de rodaje.

Letrero.

Letrero de mensaje fijo. Letrero que presenta solamente un mensaje.

Letrero de mensaje variable. Letrero con capacidad de presentar varios mensajes predeterminados o ningún mensaje, según proceda.

Longitud del campo de referencia del avión. La longitud de campo mínima necesaria para el despegue con el peso máximo homologado de despegue al nivel del mar, en atmósfera tipo, sin viento y con pendiente de pista cero, como se indica en el correspondiente manual de vuelo del avión, prescrito por la autoridad que otorga el certificado, según los datos equivalentes que proporcione el fabricante del avión. Longitud de campo significa longitud de campo compensado para los aviones, si corresponde, o distancia de despegue en los demás casos.

En el Adjunto A, Sección 2, se proporciona información sobre el concepto de la longitud de campo compensado y en el Manual de aeronavegabilidad (Documento 9760 de OACI) contiene referencias detalladas en lo relativo a la distancia de despegue.

Luces de protección de pista. Sistema de luces para avisar a los pilotos o a los conductores de vehículos que están a punto de entrar en una pista en activo.

Luz aeronáutica de superficie. Toda luz dispuesta especialmente para que sirva de ayuda a la navegación aérea, excepto las ostentadas por las aeronaves.

Luz de descarga de condensador. Lámpara en la cual se producen destellos de gran intensidad y de duración extremadamente corta, mediante una descarga eléctrica de alto voltaje a través de un gas encerrado en un tubo.

Luz fija. Luz que posee una intensidad constante cuando se observa desde un punto fijo.

Manual de Aeródromo: El Manual que forma parte de la solicitud de un certificado de aeródromo con arreglo al LAR 139 CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS , incluyendo toda enmienda del mismo aprobada por la DINACIA.

Manual de procedimientos del organismo de mantenimiento.-Documento aprobado por el jefe del organismo de mantenimiento que presenta en detalle la composición del organismo de mantenimiento y las atribuciones, directivas, el ámbito de los trabajos, una descripción de las instalaciones, los procedimientos de mantenimiento y los sistemas de garantía de la calidad o inspección

Margen: Banda de terreno que bordea un pavimento, tratada de forma que sirva de transición entre ese pavimento y el terreno adyacente.

Nieve (en tierra)

Nieve seca. Nieve, que si está suelta, se desprende al soplar o, si se compacta a mano, se disgrega inmediatamente al soltarla. Densidad relativa: hasta 0,35 exclusive.

Nieve mojada. Nieve que, si se compacta a mano, se adhiere y muestra tendencia a formar bolas, o se hace realmente una bola de nieve. Densidad relativa: de 0,35 a 0,5 exclusive.

Nieve compactada. Nieve que se ha comprimido hasta formar una masa sólida que no admite más compresión y que mantiene su cohesión o se rompe a pedazos si le levanta. Densidad relativa: 0,5 o más.

Nieve fundente. Nieve saturada de agua que, cuando se le da un golpe contra el suelo con la suela del zapato, se proyecta en forma de salpicaduras. Densidad relativa: de 0,5 a 0,8.

Las mezclas de hielo, de nieve o de agua estancada pueden, -especialmente cuando hay precipitación de lluvia, de lluvia y nieve o de nieve- tener densidades relativas superiores a 0,8. Estas mezclas, por su gran contenido de agua o de hielo,

tienen un aspecto transparente y no translucido, lo cual, cuando la mezcla tiene una densidad relativa bastante alta, las distingue fácilmente de la nieve fundente.

Número de clasificación de aeronaves (ACN). Cifra que indica el efecto relativo de una aeronave sobre un pavimento, para determinada categoría normalizada del terreno de fundación.

El número de clasificación de aeronaves se calcula con respecto a la posición del centro de gravedad (CG), que determina la carga crítica sobre el tren de aterrizaje crítico. Normalmente, para calcular el ACN se emplea la posición más retrasada del CG correspondiente a la masa bruta máxima en la plataforma (rampa). En casos excepcionales, la posición más avanzada del CG puede determinar que resulte más crítica la carga sobre el tren de aterrizaje de proa.

Numero de clasificación de pavimentos (PCN). Cifra que indica la resistencia de un pavimento para utilizarlo sin restricciones.

Objeto frangible. Objeto de poca masa diseñado para quebrarse, deformarse o ceder al impacto, de manera que represente un peligro mínimo para las aeronaves.

Nota.- En el Manual de diseño de aeródromos, Parte 6, (en preparación) se da orientación sobre diseño en materia de frangibilidad.

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

Ondulación geoidal. La distancia del geoide por encima (positiva) o por debajo (negativa) del elipsoide matemático de referencia.

Con respecto al elipsoide definido del Sistema Geodésico Mundial-1984 (WGS-84), la diferencia entre la altura elipsoidal y la altura ortométrica en el WGS-84 representa la ondulación geoidal en el WGS-84.

Operaciones paralelas segregadas. Operaciones simultáneas en pistas de vuelo por instrumentos, paralelas o casi paralelas, cuando una de las pistas se utiliza exclusivamente para aproximaciones y la otra exclusivamente para salidas.

Pista. Área rectangular definida en un aeródromo terrestre preparada para el aterrizaje y el despegue de las aeronaves.

Pista de despegue. Pista destinada exclusivamente a los despegues.

Pista de vuelo por instrumentos. Uno de los siguientes tipos de pista destinados a la operación de aeronaves que utilizan procedimientos de aproximación por instrumentos.

Pista para aproximaciones que no sean de precisión. Pista de vuelo por instrumentos servida por ayudas visuales y una ayuda no visual que proporciona por lo menos guía direccional adecuada para la aproximación directa.

Pista para aproximaciones de precisión de Categoría I. Pista de vuelo por instrumentos servida por ILS o MLS y por ayudas visuales destinadas a operaciones con una altura de decisión no inferior a 60 m (200 ft) y con una visibilidad de no menos de 800 m o con un alcance visual en la pista no inferior a 550 m.

Pista para aproximaciones de precisión de Categoría II. Pista de vuelo por instrumentos servida por ILS o MLS y por ayudas visuales destinadas a operaciones con una altura de decisión inferior a 60 m (200ft) pero no inferior a 30 m (100 ft) y con un alcance visual en la pista no inferior a 350 m.

Pista para aproximaciones de precisión de Categoría III. Pista de vuelo por instrumentos servida por ILS o MLS hasta la superficie de la pista y a lo largo de la misma, y

- destinada a operaciones con una altura de decisión inferior a 30 m (100ft), o sin altura de decisión y un alcance visual en la pista no inferior a 200 m.
- destinada a operaciones con una altura de decisión inferior a 15 m (50 ft), o sin altura de decisión, y un alcance visual en la pista inferior a 200 m pero no inferior a 50 m.
- destinada a operaciones sin altura de decisión y sin restricciones de alcance visual en la pista.

Para las especificaciones ILS o MLS relacionadas con estas categorías, deberá tenerse en cuenta el RAU CNS.

Las ayudas visuales no tienen necesariamente que acomodarse a la escala que caracterice las ayudas no visuales que se proporcionen. El criterio para la selección de las ayudas visuales se basa en las condiciones en que se trata de operar.

Pista de vuelo visual. Pista destinada a las operaciones de aeronaves que utilicen procedimientos visuales para la aproximación.

Pista para aproximaciones de precisión. Véase Pista de vuelo por instrumentos.

Pistas casi paralelas. Pistas que no se cortan pero cuyas prolongaciones de eje forman un ángulo de convergencia o de divergencia de 15° o menos.

Pistas principales. Pistas que se utilizan con preferencia a otras siempre que las condiciones lo permitan.

Plataforma. Área definida, en un aeródromo terrestre, destinada a dar cabida a las aeronaves para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento.

Principios relativos a factores humanos. Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción, operaciones y mantenimiento aeronáuticos y cuyo objeto consiste en establecer una interfaz segura mediante los componentes humano y de otro tipo del sistema mediante la debida consideración de la actuación humana.

Puesto de estacionamiento de aeronave. Área designada en una plataforma, destinada al estacionamiento de una aeronave.

Punto crítico Ubicación en un aeródromo en el área de maniobras con una historia o potencial riesgo de colisión o incursión en pista, y donde es necesaria una mayor atención por parte de los pilotos y los conductores.

Punto de espera de la pista. Punto designado destinado a proteger una pista, una superficie limitadora de obstáculos o un área crítica o sensible para los sistemas ILS/MLS, en el que las aeronaves en rodaje y los vehículos se detendrán y se mantendrán a la espera, a menos que la torre de control de aeródromo autorice otra cosa.

Punto de espera en la vía de vehículos. Punto designado en el que puede requerirse que los vehículos esperen.

Punto de espera intermedio. Punto designado destinado al control del tránsito, en el que las aeronaves en rodaje y los vehículos se detendrán y mantendrán a la espera hasta recibir una nueva autorización de la torre de control de aeródromo.

Punto de referencia de aeródromo. Punto cuya situación geográfica designa al aeródromo.

Referencia geodésica. Conjunto mínimo de parámetros requerido para definir la ubicación y orientación del sistema de referencia local con respecto al sistema/marco de referencia mundial.

Salidas paralelas independientes. Salidas simultáneas desde pistas de vuelo por instrumentos paralelas o casi paralelas.

Señal. Símbolo o grupo de símbolos expuestos en la superficie del área de movimiento a fin de transmitir información aeronáutica.

Señal de identificación de aeródromo. Señal colocada en un aeródromo para ayudar a que se identifique el aeródromo desde el aire.

Servicio de dirección en la plataforma. Servicio proporcionado para regular las actividades y el movimiento de aeronaves y vehículos en la plataforma.

Sistema de Gestión de la Seguridad (SMS). Sistema para la gestión de la seguridad operacional en los aeródromos que incluye la estructura orgánica, las responsabilidades, los procedimientos, los procesos y las disposiciones para que El titular de un certificado de explotador del aeródromo ponga en práctica los criterios de seguridad de aeródromos, y que permite controlar la seguridad y utilizar los aeródromos en forma segura.

Tiempo de conmutación (luz). El tiempo requerido para que la intensidad efectiva de la luz medida en una dirección dada disminuya a un valor inferior al 50% y vuelva a recuperar el 50% durante un cambio de la fuente de energía, cuando la luz funciona a una intensidad del 25% o más.

Tiempo máximo de efectividad. Tiempo estimado durante el cual el anticongelante (tratamiento) impide la formación de hielo y escarcha, así como la acumulación de nieve en las superficies del avión que se están protegiendo (tratadas).

Umbral. Comienzo de la parte de pista utilizable para el aterrizaje.

Umbral desplazado. Umbral que no está situado en el extremo de la pista.

Verificación por redundancia cíclica (CRC). Algoritmo matemático aplicado a la expresión digital de los datos que proporciona incierto nivel de garantía contra la pérdida o alteración de los datos.

Vía de vehículos. Un camino de superficie establecido en el área de movimiento destinado a ser utilizado exclusivamente por vehículos.

Zona de parada. Área rectangular definida en el terreno situado a continuación del recorrido de despegue disponible, preparada como zona adecuada para que puedan pararse las aeronaves en caso de despegue interrumpido.

Zona despejada de obstáculos (OFZ). Espacio aéreo por encima de la superficie de aproximación interna, de las superficies de transición interna, de la superficie de aterrizaje interrumpido y de la parte de la franja limitada por esas superficies, no penetrada por ningún obstáculo fijo salvo uno de masa ligera montado sobre soportes frangibles necesario para fines de navegación aérea.

Zona de toma de contacto. Parte de la pista, situada después del umbral, destinada a que los aviones que aterrizan hagan el primer contacto con la pista.

Zona libre de obstáculos. Área rectangular definida en el terreno o en el agua y bajo control de la autoridad competente, designada o preparada como área adecuada

sobre la cual un avión puede efectuar una parte del ascenso inicial hasta una altura especificada.

MGIA.3. OTRAS DEFINICIONES APLICABLES

Alcance: El número de áreas funcionales y de especialidad incluidas que van a ser inspeccionadas, y la profundidad de la revisión.

Área de especialidad: Área que identifica requerimientos comunes o similares y para la que se proveen guías de inspección.

Auditado: Organismo a ser auditado (explotador de servicios aéreos, organización de mantenimiento, etc.).

Auditor: Inspector, de Aeródromos que participa en la conducción de la auditoría.

Auditoría: Proceso sistemático, independiente y documentado. Revisión a fondo de las actividades de una organización para verificar el cumplimiento de los procedimientos o procesos establecidos y los requerimientos legales y normativos.

Ayudas de trabajo: Documentos requeridos por los inspectores o por el equipo de auditoría para planear y ejecutar las mismas. Estas pueden incluir cronogramas de inspecciones, asignaciones, listas de verificación y los diferentes informes de auditoría, etc.

Característica: Cualquier atributo o propiedad individual de una actividad, producto, proceso, servicio o práctica en la cual se puede medir el cumplimiento de los procedimientos y las normas que los soportan.

Certificación: Proceso mediante el cual se determina la competencia, calificación, o calidad en la que se basa la DINACIA para la emisión de un documento o certificado. Esto incluye la emisión, rechazo, renovación o revisión de ese documento.

Confirmación: Acto de asegurar que los elementos de la inspección están de acuerdo con los datos obtenidos de diferentes fuentes.

Conformidad: DINACIA de satisfacción de los requisitos.

Discrepancias: Son los hallazgos que se dan durante una auditoría/inspección (también se denomina no conformidades, incumplimientos, discrepancias que afectan la seguridad operacional de los aeródromos, los resultados se categorizan en tres grupos, tal como sigue:

Categoría A. No conformidades que afectan directamente la seguridad operacional que provengan del incumplimiento del REGLAMENTO LAR AGA (LAR 154 DISEÑO DE AERÓDROMOS, LAR 153 OPERACIONES DE AERÓDROMOS Y LAR 139 CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS□ , Regulaciones, prácticas o procedimientos del Explotador.

Nota: Los resultados Categoría A son de cumplimiento inmediato y dependiendo de la actividad y complejidad pueden requerir de la emisión de un NOTAM.

Categoría B: Discrepancias que no afectan directamente la seguridad operacional que provengan del incumplimiento del REGLAMENTO LAR AGA (LAR 154 DISEÑO DE AERÓDROMOS, LAR 153 OPERACIONES DE AERÓDROMOS Y LAR 139 CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS□ , Regulaciones, prácticas o procedimientos del Explotador.

Categoría C: Todas aquellas discrepancias que potencialmente puedan convertirse en No Conformidad Categoría A o Categoría B

Documentado: Lo que ha sido registrado por escrito, fotocopiado o fotografiado y luego firmado, sellado, fechado y archivado.

Estándar: Criterio establecido o normalizado, usado como base para la medición del nivel de cumplimiento de un explotador de servicios aéreos u organización afín.

Evidencia objetiva: Se refiere a los documentos, fotografías, gráficos, tablas, datos, registros o información fidedigna que se utilizan para soportar una constatación o discrepancia.

Hallazgo: Resultado de la evaluación de la evidencia frente a los requerimientos normativos, identificado durante una Auditoría o Inspección y debidamente documentado. Esta definición abarca las definiciones de conformidades, no conformidades y observaciones.

Inspección: Actividad básica de una Auditoría, que involucra la evaluación sistemática de una característica específica de la organización para verificar el cumplimiento de las regulaciones. El término también se refiere a las tareas del Inspector ejercidas en el cumplimiento de esta actividad.

Diferentes tipos de Inspecciones:

Inspecciones Rutinarias. Son aquellas que se encuentran en el Plan Anual de Inspección.

Inspecciones Especiales. Son las que se realizan a los efectos de comprobar el cumplimiento de normas o corrección de deficiencias encontradas en otras Inspecciones o por denuncias de un tercero.

Inspecciones de Certificación. Son las que se realizan de acuerdo a lo establecido por el LAR 139 CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS.

Inspecciones de Habilitación o Inhabilitación. Son las que se realizan de acuerdo a lo que establece el Código Aeronáutico en los Artículos 10, 66 y 68, y normas legales y reglamentarias coincidentes y concordantes.

Inspector líder (Auditor Líder): Inspector responsable de la planificación y conducción de la auditoría o inspección.

Miembro del equipo de auditoría: Persona designada para participar en una auditoría.

Muestreo: Inspecciones de una parte representativa de una característica particular para producir una evaluación estadística significativa de todo.

No-conformidad: Incumplimiento de un requisito normativo. El término “no-conformidad” es utilizado a menudo, aunque el término “incumplimiento” es técnicamente el más correcto.

NOTAM: (Notice TO AIR MAN) Aviso temporal distribuido por medio de telecomunicaciones AERONÁUTICAS que contiene información relativa al establecimiento, condición o modificación de cualquier instalación aeronáutica, servicio, procedimiento o peligro, cuyo conocimiento oportuno es esencial para el personal encargado de las operaciones de vuelo.

Observación: Elemento detectado en una inspección y/o auditoría que puede necesitar mayor investigación para convertirse en una no conformidad, o recomendación para la prevención de posibles futuras fallas en sistemas, procedimientos, normativas, ejecución o capacidad.

Plan de acciones correctivas (PAC): Plan presentado en respuesta a los elementos de una auditoría o de una inspección. El PAC describe cómo el auditado propone corregir las deficiencias documentadas en todos los elementos de la inspección.

Procedimiento o proceso.- Serie de pasos seguidos metódicamente para completar una actividad. Esto incluye: la actividad a realizar y la(s) persona(s) involucrada(s); tiempo, lugar y forma de realización; los materiales, equipamiento, documentación a ser usada; y la condición en la cual la actividad va a ser controlada.

SMS: Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional, que incluye la estructura orgánica, líneas de responsabilidad, políticas y procedimientos necesarios.

Seguimiento: La fase final de la auditoría que se enfoca en las acciones correctivas y preventivas a las discrepancias encontradas previamente durante la inspección.

Verificación: Revisión independiente, examen, medición, prueba, observación y monitoreo para establecer y documentar que los procesos, prácticas, servicios y documentos están en conformidad con los requerimientos normativos. Esto incluye la confirmación de que las actividades teóricas y prácticas, condiciones y controles están en conformidad con los requerimientos específicos en contratos, códigos, regulaciones, estándares, dibujos, especificaciones, descripciones de elementos del programa, y procedimientos técnicos.

Vigilancia: Es la supervisión permanente de la seguridad Operacional de un Aeródromo, mediante evaluaciones, auditorías e inspecciones. La vigilancia constituye un elemento intrínseco del sistema de certificación de aeropuertos y también constituye un aspecto fundamental mediante el cuál la DINACIA garantiza que el Explotador mantiene los niveles de seguridad operacional del Aeródromo y de las personas.

AIS: Servicios de Información Aeronáutica.

AIP: Publicación de Información Aeronáutica.

ATS: Servicios de Tránsito Aéreo.

AVSEC: Seguridad de Aviación Civil.

AERÓDROMO: Certificado de Operador/ Explotador de Aeródromo

CPC: Coordinador del Proceso de Certificación.

EIA: Equipo de Inspección de Aeródromos

ECA Equipo Certificación de Aeródromos

IA: Inspector de Aeródromos (IA)

MA: Manual del aeródromo.

MET: Servicio de Información Meteorológica.

NAVAID: Ayudas a la Navegación Aérea.

SARPS: Normas y métodos recomendados

OACI: Organización de Aviación Civil Internacional.

PAPI: Indicador Visual de Pendiente de Aproximación.

PCA: Proceso de Certificación de Aeródromo

PEA: Plan de Emergencia de Aeródromo

PCA: Proceso de Certificación de Aeródromos.

SSEI: Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios

PARTE B. - OBJETIVOS

MGIA.1. Objetivo principal

- a) El DINACIA a través de la Autoridad Aeronáutica - Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica - deberá implementar los medios de control previos que les permita supervisar el estricto cumplimiento de los SARPS de la O.A.C.I. con la debida anticipación.
- b) La Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica se asegurará, que los Operadores/Explotadores de Aeródromos, como responsables de garantizar la seguridad operacional, regularidad y eficiencia de las operaciones aéreas, implementen los medios que garanticen en sus actividades diarias, el estricto cumplimiento del LAR AGA(LAR 154, LAR 153 Y LAR 139) Diseño y Operaciones de Aeródromos.

MGIA.2. Objetivos específicos

- a) Promover la estandarización de Inspectores de Aeródromos en cuanto a la aplicación de procedimientos y prácticas del programa.
- b) Establecer los procedimientos para la ejecución de auditorías e inspecciones que forman parte del Programa de Vigilancia y Seguridad Operacional.
- c) Establecer los procedimientos para las actividades de cumplimiento y seguimiento requeridas por las Regulaciones.
- d) Promover el establecimiento de programas para ampliar y mejorar la seguridad operacional de los aeródromos.

PARTE C. LEGISLACIÓN

MGIA.3. Regulaciones

- a) El Reglamento LAR AGA(LAR 154, LAR 153 Y LAR 139) Diseño y Operaciones de Aeródromos. es el documento base para el diseño y la operación de los aeródromos, de acuerdo a los estándares internacionales especificados por OACI, para ser cumplidos por todos los países contratantes del Convenio de Chicago.
- b) Ley 14.305 CODIGO AERONAUTICO - Artículo 2º. (Aplicación).- El presente Código rige la actividad aeronáutica y los servicios vinculados directa o indirectamente con la utilización de aeronaves públicas y privadas, sin perjuicio de las disposiciones especiales relativas a la aeronáutica militar.
- c) El Reglamento LAR 139 CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS Certificación de Aeródromos, el cual dispone que todos los explotadores de Aeropuertos utilizados para operaciones internacionales en los que se registren operaciones regulares del transporte aéreo comercial con aeronaves de más de 30 asientos, deberán iniciar ante la DINACIA el proceso de certificación”.

MGIA.4. Documentos del Equipo Inspector

- d) El Equipo Inspector deberá controlar el grado de cumplimiento normativo de un Aeródromo, teniendo en cuenta principalmente lo siguiente:
 - (1) Ley 14.305 Código Aeronáutico
 - (2) LAR 139 CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS Reglamentación Aeronáutica Uruguay sobre Certificación de Aeródromos.
 - (3) LAR AGA (LAR 154, LAR 153 Y LAR 139) – Diseño y Operaciones de Aeródromos, con las enmiendas correspondientes.
 - (4) Guía de Inspección.
 - (5) Documento 9774, Manual de Certificación de Aeródromos de la OACI, primera edición 2001.
 - (6) Documento 9157, Parte 1 a 5, Manual de proyecto de Aeródromos de la OACI.
 - (7) Documento 9184, Parte 1 a 3, Manual de planificación de Aeropuertos de la OACI.
 - (8) Documento 9137, Parte 1 a 9, Manual de servicios de Aeropuertos de la OACI.
 - (9) Documento 9332, Manual sobre sistema de notificación de choques con aves de la OACI.
 - (10) Documento 9476, Manual sistemas guía y control de movimiento en superficie de la OACI.
 - (11) Todo otro RAU, SARPs o Documento que tenga relación directa con el funcionamiento de un Aeródromo.

PARTE D. División de Navegación Aérea

MGIA.1. Competencias y Alcances

- a) La División de Navegación Aérea de Dirección de Seguridad Operacional de la Dirección General de Aviación Civil de Uruguay es la dependencia de la DINACIA cuyas competencias generales son la vigilancia y control de los Aeródromos y Aeropuertos Internacionales así como la certificación de Aeródromos, actividad llevada a cabo por la Sección Certificación e Inspección de Aeródromos del Departamento de Servicios Aeronáuticos e Infraestructura Aeronáutica
- b) La División de Navegación Aérea de la Dirección de Seguridad Operacional de la Dirección General de Aviación Civil de Uruguay de la DINACIA, vigilará y controlará los Aeropuertos Internacionales y Aeródromos y Certificará los Aeródromos conforme a los compromisos internacionales, en base a las reglamentaciones aeronáuticas Uruguayas RAU, procedimientos y circulares emitidas por la DINACIA.
- c) El Departamento de Servicios Aeroportuarios e Infraestructura Aeronáutica, está encargado de hacer seguimiento y verificación del cumplimiento de normas, de acuerdo a lo establecido en el LAR AGA(LAR 154, LAR 153 Y LAR 139) . Para permitir mejorar dichas tareas, la DNA designará inspectores AGA, los mismos deberán inspeccionar, ensayar, evaluar y elevar informes sobre los proyectos de construcción en los aeropuertos y el mantenimiento en los mismos, en el cumplimiento con el Reglamento Aeronáutico Uruguayo LAR AGA(LAR 154, LAR 153 Y LAR 139) .

MGIA.2. Responsabilidades Principales

- a) Las responsabilidades principales del Departamento de Servicios Aeronáuticos e Infraestructura Aeronáutica son:
 - (1) Garantizar que todos los aeródromos ofrezcan un entorno operacional e infraestructura segura.
 - (2) Preparar y actualizar las normas (reglamentos) de diseño y operación de aeródromos, en concordancia con lo estipulado en el Reglamento LAR AGA(LAR 154, LAR 153 Y LAR 139) Diseño y Operaciones de Aeródromos.
 - (3) Examinar las publicaciones de OACI sobre aeródromos, además de evaluar las respuestas a las mismas y adoptar las medidas correspondientes.
 - (4) Elaborar y examinar las normas y métodos existentes para el diseño, funcionamiento y mantenimiento de aeródromos así como las especificaciones de ingeniería.
 - (5) Preparar y expedir órdenes, circulares de asesoramiento y textos de orientación relativos a las normas y métodos aplicables al área de aeródromos.
 - (6) Examinar planes y proyectos de nuevos aeródromos, la ampliación y/o modificación de los aeródromos existentes, presentados a la DINACIA para su aprobación, a efectos de asegurar que se cumplen los requisitos de los SARPS de la OACI y los reglamentos nacionales.
 - (7) Llevar a cabo el Proceso de Certificación conforme a lo establecido en este Manual y garantizar que todos los aeródromos certificados ofrezcan un entorno operacional e infraestructura segura.
 - (8) Cancelar o suspender el Certificado de Explotador de Aeródromo, según corresponda.
 - (9) Notificar al AIS cuando un aeródromo obtenga el “Certificado de Explotador de Aeródromo” para su publicación.

- (10)** Examinar toda enmienda de los Manuales de los Poseedores de un Certificado de Explotador de Aeródromo y notificar al AIS los cambios que deben introducirse en las publicaciones AIS para cumplir con dichas enmiendas.
- (11)** Coordinar con el AIS el examen de toda notificación recibida por el Explotador de Aeródromo para promulgación por el AIS, así como la notificación de inexactitudes en las publicaciones AIS; cambios en las instalaciones, equipo y nivel de servicios de aeródromos previstos con antelación, obstáculos, obstrucciones y peligros; cierre de cualquier parte del área de maniobra y cualquier otra condición que pudiera afectar la seguridad en el aeródromo o en sus cercanías.
- (12)** Coordinar con otras agencias y proveedores de servicios como AIS, ATS, MET, AVSEC, etc.
- (13)** Realizar Auditorías/inspecciones periódicas o especiales del sistema de gestión de la seguridad operacional del aeródromo, incluyendo la verificación del mismo y de los datos publicados en el AIP así como la inspección de las instalaciones, equipo y procedimientos operacionales del aeródromo.
- (14)** Verificar de manera periódica las discrepancias encontradas en las auditorías/inspecciones del Explotador del aeródromo así como de sus informes especiales de auditoría de la seguridad operacional y las medidas adoptadas al respecto.
- (15)** Llevar a cabo el Programa de Vigilancia de la Seguridad Operacional conforme a lo establecido en este manual.
- (16)** Participar en la evaluación de los ejercicios de emergencia a escala completa en el aeródromo para identificar problemas y deficiencias.
- (17)** Suministrar orientación en las etapas de diseño y construcción de aeródromos, en particular proyectos complejos, o si existen trabajos importantes que puedan afectar el cumplimiento de las regulaciones.
- (18)** Realizar inspección final de obras terminadas en las que se realizan trabajos complejos o importantes para identificar problemas o deficiencias que deban corregirse a efectos de cumplir los requisitos de las regulaciones.
- (19)** Organización de seminarios de seguridad operacional de aeródromo y otros programas de instrucción para promover una cultura de la misma.
- (20)** Coordinar con organismos encargados la expedición de licencias o permisos de construcción y otros permisos de uso del suelo y/o medio ambiente, para impedir el surgimiento de obstáculos y otros peligros para las aeronaves, en las áreas alrededor de los aeródromos o en aerovías de aproximación o despegue.

MGIA.3. Documentación

- a) Mantener expedientes para cada aeródromo.
 - (1)** El expediente de cada aeródromo servirá para archivar documentación relevante, tales como; comunicaciones importantes, formularios y resultados de auditorías y/o inspecciones y la documentación de respaldo de acciones correctivas
- b) Mantener expedientes para todo el proceso de certificación y el cuál incluirá, desde la pre solicitud hasta el otorgamiento o denegación del certificado.
 - (1)** El expediente de cada aeródromo servirá para archivar los certificados de Explotador de aeródromo así como documentación relevante, tales como; comunicaciones importantes, formularios y números de certificado, resultados de auditorías e inspecciones y la documentación de respaldo de acciones correctivas.

- (2)** El Registro de la Documentación deberá ser resguardada por un periodo de al menos 10 años. Toda documentación impresa tendrá un respaldo de manera digital.

PARTE E. DEBERES Y RESPONSABILIDADES DEL INSPECTOR DE AERÓDROMOS (IA)

MGIA.1. Generalidades

- a) El servicio de inspección tiene como función principal determinar el nivel de cumplimiento de las normas, por parte de los Operadores/Explotadores de Aeródromos
- b) Los inspectores de aeródromos tendrán la delicada responsabilidad de verificar el cumplimiento de las normas estipuladas en el Reglamento LAR AGA (LAR 154, LAR 153 Y LAR 139) y determinar el grado de cumplimiento de las recomendaciones del mencionado documento.
- c) En los procesos de Certificación de Aeródromos, su función conlleva la seria determinación de recomendar si un aeródromo debería o no ser certificado en cumplimiento a las normativas del LAR AGA (LAR 154 y LAR 153) y el LAR 139 CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS.
- d) Los Inspectores centran su actividad, en evaluar el nivel de cumplimiento con las normas de las actividades, las instalaciones y servicios aeroportuarios brindados por parte de las Empresas Explotadoras y Proveedores de Servicios, sean nacionales o extranjeros y que operen dentro del territorio de la República Oriental del Uruguay,
- e) El personal de inspección autorizado puede inspeccionar y realizar ensayos en las instalaciones, servicios y equipo del aeródromo, inspeccionar los documentos y registros del explotador del aeródromo y verificar el sistema de gestión de la seguridad operacional del explotador del aeródromo, antes de que se otorgue o renueve un certificado de aeródromo.
- f) LAR 154 Diseño de Aeródromos, LAR 153 Operación de Aeródromos y el LAR 139 Certificación Aeródromos..
- g) El explotador de aeródromo permitirá al inspector acceder a registros, documentos y/o planillas disponibles en el aeródromo, así como entrevistar al personal de los diversos servicios, a fin que este coopere en la realización de las actividades de inspección.

MGIA.2. Responsabilidades

- a) El Inspector de Aeródromos (IA) tendrá que desempeñar la siguiente tarea:
 - (1) • La verificación de las reglamentaciones principalmente las relacionadas con el LAR AGA (LAR 154, LAR 153 Y LAR 139) y los datos de aeródromo que figuran en el Manual de Aeródromo :
 - (2) El emplazamiento del aeródromo.
 - (3) El nombre y la dirección del Explotador del aeródromo.
 - (4) El área de movimiento.
 - i. características físicas de pistas,
 - ii. calles de rodaje,
 - iii. plataformas de estacionamiento,
 - iv. puesto de estacionamiento aislado para aeronaves
 - v. franjas de pista y calles de rodajes,
 - vi. áreas de seguridad de extremo de pista,
 - vii. márgenes,
 - viii. zonas de parada,
 - ix. zonas libres de obstáculos

- b) Las distancias declaradas de pistas.
 - (1) Las distancias declaradas que han de calcularse para cada dirección de la pista
 - i. el recorrido de despegue disponible (TORA),
 - ii. la distancia de despegue disponible (TODA),
 - iii. la distancia de aceleración-parada disponible (ASDA) y
 - iv. la distancia de aterrizaje disponible (LDA).

- c) La iluminación aeronáutica de superficie.
 - (1) Ayudas visuales
 - i. indicadores y dispositivos de señalización,
 - ii. señales,
 - iii. luces,
 - iv. letreros,
 - v. balizas,
 - vi. ayudas visuales indicadoras de obstáculos
 - vii. e indicadoras de uso restringido

- d) Plano de Restricción y eliminación de obstáculos
 - (1) Supervisión de las superficies limitadoras de obstáculos y notificaciones pertinentes.
 - (2) Verificar que se proporcionen áreas adecuadas para el despegue, aterrizaje y maniobras para todo tipo de vuelo, de acuerdo a lo establecido en el REGLAMENTO LAR AGA (LAR 154 DISEÑO DE AERÓDROMOS, LAR 153 OPERACIONES DE AERÓDROMOS Y LAR 139 CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMO) .

- e) Los servicios de emergencia (salvamento y extinción de incendios).
 - (1) Equipos e instalaciones
 - (2) fuente secundaria de energía eléctrica
 - (3) vallas de seguridad,
 - (4) iluminación para fines de seguridad,
 - (5) iluminación de la plataforma de estacionamiento
 - (6) emplazamiento y construcción de equipos en zonas operativas

- f) Las notificaciones sobre condiciones y procedimientos especiales, si aplica.
 - (1) Verificación del plan y estándares de mantenimiento de toda la infraestructura del Área de movimiento y el equipamiento correspondiente (luces, señales, superficie de pavimentos, etc.)
 - (2) La inspección y el mantenimiento de la iluminación aeronáutica de superficie.
 - (3) La inspección y el mantenimiento de los pavimentos.
 - (4) • Verificación y auditorías en el lugar de los procedimientos de operación, las cuales incluirán:
 - (5) El sistema total de gestión de la seguridad operacional del aeródromo.

- (6)** El plan de emergencia (PEA), los ejercicios periódicos de emergencias en el aeródromo. y Centros de Operación de Emergencia (COE).
 - (7)** Plan de inspección diaria del aeródromo por el explotador
 - (8)** Servicios de emergencia (salvamento y extinción de incendios).
 - (9)** Plan de servicios médicos
 - (10)** La promulgación de cambios a la información de aeródromo publicada.
 - (11)** La prevención del ingreso no autorizado en el aeródromo en particular de personas, al área de movimiento, y protección al público contra la estela de turbulencia de los motores de turbinas o de pistón.
 - (12)** La planificación y realización de trabajos de construcción y mantenimiento en el aeródromo, incluyendo el cumplimiento de los requisitos de seguridad en la construcción.
 - (13)** La gestión de seguridad en la plataforma y control de estacionamientos de aeronaves.
 - (14)** El control de vehículos que operen en el área de movimiento de las aeronaves, esto con la finalidad de evitar posibles accidentes o incidentes que pongan en peligro a las personas, personal técnico o propiedades privadas o públicas.
 - (15)** Plan de gestión del peligro de la fauna en el área de movimiento de las aeronaves y perímetro de seguridad del aeródromo, esto con la finalidad de evitar posibles accidentes o incidentes que pongan en peligro a las personas, personal técnico o propiedad privada o pública.
 - (16)** La vigilancia de las superficies limitadoras de obstáculos y los procedimientos para notificaciones.
- g) Plan de traslado de aeronaves inutilizadas.
- (1)** Se verificará el plan Objeto que debe incluir lo siguiente:
 - i. • una lista de equipo disponible en o en la vecindad del aeródromo;
 - ii. • una lista de equipo adicional disponible de otros aeródromos a pedido;
 - iii. • una lista de agentes nombrados que actúan en nombre de cada operador en el aeródromo;
 - iv. • una declaración de los arreglos de las aerolíneas para el uso de equipo especializado de remoción y especialistas en el equipo de remoción ya sea con equipo propio o de terceros, y
 - v. • una lista de contratistas locales (con los nombres y números del teléfono) capaz de proporcionar el equipo de remoción para ese peso,
- h) Manipulación de materiales peligrosos incluyendo el combustible de aviación.

- i) Protección del área crítica y sensible de las ayudas a la navegación aérea, protección del radar, radioayudas para la navegación y sistemas de comunicaciones aeronáuticas.
- j) Las operaciones con baja visibilidad.
- k) Protección del personal y público contra el chorro de los reactores y las estelas de hélice.
- l) • Verificación y pruebas en el lugar; de instalaciones y equipo, incluyendo:
- m) Las dimensiones y el DINACIA de la superficie de pistas, calles de rodaje, zonas de parada, áreas de seguridad de extremo de pistas, franjas de pista y de calles de rodaje, márgenes y plataformas.
- n) Registro de las mediciones del rozamiento de pista
 - (1) Se verificará el coeficiente de rozamiento de una pista cuando esté mojada y repetir los ensayos cuando las condiciones cambien. Se harán mediciones del rozamiento o evaluaciones de la eficacia del frenado en otras superficies distintas de las pistas, cuando puedan esperarse condiciones de rozamiento poco satisfactorias en tales superficies.
 - (2) Se verificarán los resultados obtenidos de los ensayos realizados después de la construcción, re–encarpetado y mantenimiento o inspección periódica de las condiciones de referencia del coeficiente de rozamiento del pavimento de las pistas de aterrizaje y decolaje.
 - (3) verificar las características de rozamiento de las pistas nuevas o repavimentadas cuando están mojadas
 - (4) evaluar periódicamente en qué medida las pistas pavimentadas son resbaladizas cuando están mojadas
 - (5) determinar el efecto del rozamiento cuando las características de drenaje son deficientes
 - (6) determinar el rozamiento de las pistas que se ponen resbaladizas en condiciones excepcionales
- o) Verificar el Registro de inspecciones en vuelo, de ayudas visuales y no visuales del aeródromo.
 - (1) Verificar el Registro de inspecciones y procedimientos de mantenimiento:
 - i. Los sistemas de iluminación aeronáutica en la superficie,
 - ii. La fuente de energía eléctrica secundaria.
 - iii. Los indicadores de la dirección de aterrizaje e indicadores de la dirección del viento,
 - iv. Señales
 - v. Letreros
 - vi. Lulces
 - vii. balizas de aeródromo.
 - viii. pavimentos
- p) Verificar los rótulos de guía y carteles de advertencia en el área de movimiento.
- q) Verificar el equipo para el control de la fauna.

- r) Verificar la presencia de obstáculos
 - (1) en las superficies limitadoras de obstáculos su señalamiento e iluminación.
 - (2) En las pistas, calles de rodaje, zonas de parada, áreas de seguridad de extremo de pistas, franjas de pista y de calles de rodaje, márgenes y plataformas las cuales deben encontrarse libre de obstáculos o elementos que puedan representar un riesgo para las aeronaves o equipos de apoyo.

- s) Verificar el equipo de medición del alcance visual en la pista
- t) Verificar la presencia de luces peligrosas; que pudieran confundir, bloquear la vista normal o engañar al piloto, al personal de ATS o al personal que oriente la aeronave en la plataforma.
- u) Verificar el equipo de salvamento y extinción de incendios.
- v) Verificar las instalaciones de abastecimiento de combustible.
- w) Verificación del equipamiento, para la medición del coeficiente de rozamiento de las superficies de los pavimentos.
- x) • Estudios aeronáuticos en los aeródromos:
- y) Verificar que los estudios aeronáuticos respectivos, han sido aprobados y evaluados por la DINACIA.
- z) • Deberes generales:
 - (1) Todas las otras funciones relacionadas con la evaluación del cumplimiento del REGLAMENTO LAR AGA (LAR 154 DISEÑO DE AERÓDROMOS, LAR 153 OPERACIONES DE AERÓDROMOS Y LAR 139 CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS) en los aeródromos, y las relacionadas con la certificación de aeródromos.

MGIA.3. Atributos del Inspector

- a) El inspector debe poseer buen criterio, habilidad analítica, tener habilidad para percibir situaciones en forma objetiva y realista, acorde a la operación o actividad, además debe de comprender operaciones y empresas complejas, desde una amplia perspectiva y comprender el rol del personal gerencial y demás personal de la organización que esta auditando

MGIA.4. El inspector debe ser capaz de:

- a) Obtener y procesar evidencia objetiva.
- b) Mantenerse consistente con los propósitos de la auditoria sin excepción alguna.

- c) Evaluar constantemente los efectos de las observaciones y la interacción del personal durante la auditoría.
- d) Mantener un buen trato con el auditado, para obtener el objetivo trazado.
- e) Ejecutar el proceso de auditoría sin demora, ni interrupciones, además debe en todo momento evitar crear contratiempos a la operación normal del organismo auditado.
- f) Poder manejarse en situaciones adversas las cuales puedan crear estrés, presiones o condiciones difíciles para el normal desarrollo de la auditoría.
- g) Emitir conclusiones aceptables basadas en observaciones y en evidencia objetiva.

MGIA.5. CONFLICTO DE INTERESES.

- a) Los inspectores de Aeródromos de la DINACIA deben ser conscientes de los conflictos potenciales que se pueden suscitar. Cada inspector es responsable de tomar las acciones necesarias en correspondencia con lo que el presente Manual establece, para impedir un conflicto real, potencial o aparente en el desarrollo de sus funciones. Si un inspector tiene cualquier duda con respecto a qué es, o si existe o no conflicto, consultará con su jefe superior.

MGIA.6. EL ROL DEL INSPECTOR DURANTE LAS INSPECCIONES.

- a) La presencia del inspector puede inducir tensión y los sentimientos de recelo aún en el explotador de aeródromo o especialistas más experimentados. El inspector actuará para reducir el temor y crear el ambiente apropiado para que una demostración de capacidad pueda establecerse. El inspector debe recordar su responsabilidad al asegurar que cada explotador de aeródromo o especialista es competente en sus deberes.

MGIA.7. CONFRONTACIONES.

- a) Si después de la presentación de las credenciales apropiadas, al inspector se le rehúsa el acceso a las instalaciones, documentos u otras facilidades, el inspector se asegurará que quien niega el acceso, conoce la autoridad que tiene el inspector. Debe quedar claro que tal negativa es contraria a la legislación de aeronáutica civil. Si la situación no puede resolverse rápidamente, el inspector deberá informarlo a la Dirección de la organización concerniente y a la División de Navegación Aérea de la Dirección de Seguridad Operacional de la DINACIA. En tal caso la DINACIA tomará inmediatamente las medidas apropiadas para impedir su repetición y enfatizar la gravedad de la situación presentada, y podrá aplicar las sanciones o multas previstas para estos casos.
- b) Los inspectores deben siempre tener presente que representan a la DINACIA y deben mostrar y desplegar buenos criterios, evitando declaraciones o acciones que puedan afectar el prestigio de la DINACIA. El inspector debe evitar expresar opiniones discordantes con la legislación vigente o la política de la aeronáutica y las directivas derivadas. Sin embargo, debe esforzarse para proveer guía y consejo con respecto a la interpretación y aplicación de regulaciones, órdenes y políticas existentes.

PARTE F. CAPACITACIÓN Y CREDENCIALES DEL INSPECTOR

MGIA.1. Objetivo.

- a) Este capítulo indica los criterios, políticas y procedimientos requeridos para la capacitación y emisión de las credenciales de identificación del Inspector de Aeródromos (IA).

MGIA.2. Antecedentes

- a) Las credenciales del IA identifican al portador como representante de la DINACIA autorizado para llevar a cabo auditorías e inspecciones sobre certificación y vigilancia de la seguridad operacional del aeropuerto. Las credenciales serán emitidas por la Dirección de Seguridad Operacional de acuerdo a los procedimientos para la emisión de credenciales correspondiente.

MGIA.3. Capacitación del Inspector

- a) El objetivo de la capacitación es proporcionar al IA el conocimiento básico de las operaciones aeroportuarias, cubrir lo necesario para administrar el Proceso de Certificación y el Programa de Vigilancia Aeroportuaria. El conocimiento lo adquiere mediante la combinación de cursos formales de capacitación y capacitación directa en el ejercicio de su puesto; tipo OJT, los cuales están detallados en el Manual de Entrenamiento (MIE-DNA) de la División de Navegación Aérea de Dirección de Seguridad Operacional de la Dirección General de Aviación Civil de Uruguay

MGIA.4. Perfil Profesional

- a) Los IA deberán de cumplir los requisitos estipulados en el Manual de organización y funciones de la DINACIA.
- b) Los Inspectores cumplirán con los requisitos mínimos siguientes;
 - (1) Como mínimo tener probada experiencia de diez años en una de las siguientes especialidades aeronáuticas, y haberse desempeñado por un periodo de 5 años como mínimo, en planificación, operación, mantenimiento, gestión, diseño y/o construcción de aeródromos.
 - (2) Haberse desempeñado en alguna de las funciones Técnicas siguientes;
 - (3) Especialistas en Ingeniería de Infraestructura Aeroportuaria y Pavimentos
 - (4) Especialista en Radio Ayudas a la Navegación y sistemas
 - (5) Especialista en Ayudas Visuales a la Navegación Aérea.
 - (6) Especialista de Aeródromo.
 - (7) Especialistas en planificación aeroportuaria y urbanismo
 - (8) Especialistas en seguridad operacional
 - (9) Especialistas en gestión aeroportuaria
 - (10) Especialistas en ATS y AIS
 - (11) Haber recibido curso de capacitación de Inspector Gubernamental de Aeródromos (GSI AGA SRVSOP) o similar con aprobación de la DINACIA, y los cursos de formación relacionados con la especialidad e infraestructura aeronáutica.
 - (12) Tener conocimiento de las regulaciones nacionales aeronáuticas del Uruguay relativas a la especialidad

PARTE G. HABILITACIÓN DEL INSPECTOR DE AERÓDROMO

MGIA.1. GENERALIDADES

- a) Los antecedentes de los postulantes para Inspectores de Aeródromos deberán ser analizados y calificados por la División de Navegación Aérea de la Dirección de Seguridad Operacional de la DINACIA. La misma será quien decida si el candidato cumple con los requerimientos mínimos para desempeñar la función de Inspector de Aeródromo.
- b) La DINACIA, como autoridad aeronáutica, podrá organizar cursos de capacitación o gestionar la capacitación en institutos reconocidos por la OACI de la región, requisitos imprescindibles para la habilitación de todo Inspector de Aeródromo de acuerdo a Normativas de la OACI.
- c) Por inspector se debe entender al especialista que participa en la conducción de la auditoría y que forma parte de un grupo de profesionales, especializados en el REGLAMENTO LAR AGA (LAR 154 DISEÑO DE AERÓDROMOS, LAR 153 OPERACIONES DE AERÓDROMOS Y LAR 139 CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS). Debido a que el contenido de este documento es demasiado amplio, un solo inspector no debería ser considerado especialista en todos sus campos. Se recomienda, no obstante, se designe a un líder del equipo, el que deberá tener un entendimiento general de todas las disciplinas contenidas en el REGLAMENTO LAR AGA (LAR 154 DISEÑO DE AERÓDROMOS, LAR 153 OPERACIONES DE AERÓDROMOS Y LAR 139 CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS).

MGIA.2. CREDENCIALES Y DOCUMENTACIÓN.

- a) Tarjeta de identificación.
 - (1) Se proporcionará a los inspectores un documento de identificación para permitirles la entrada a todas las Instalaciones de Aeródromos Civiles del país.
- b) Credenciales de los inspectores.
 - (1) Dicha credencial los acredita para cumplir sus funciones como tales y se mostrará en los casos que proceda, al realizar inspecciones. Estas credenciales serán otorgadas por la DINACIA y devueltas cuando el inspector cesa en sus funciones en la misma.
 - (2) La DINACIA, como autoridad aeronáutica asegurará la capacitación y los requisitos para la habilitación de todo Inspector de Aeródromo de acuerdo a normativas de la OACI

MGIA.3. CONDUCTA PERSONAL.

- a) En vista de las numerosas situaciones potencialmente antagónicas que el inspector probablemente encuentre, es necesario enfatizar que su comportamiento debe ser ejemplar. Los inspectores, no importa cuán críticas sean las circunstancias, son los representantes visibles de la DINACIA. En su contacto directo con una organización altamente organizada y de alto perfil, el inspector debe proyectar una imagen profesional.

MGIA.4. VESTIR.

- a) Los inspectores deben ser conscientes de que su aspecto personal afecta su imagen profesional, por lo tanto, ellos deben observar las siguientes normas:
- (1) En visitas a las instalaciones de un explotador de aeródromo, los inspectores deben vestir formalmente o usar la vestimenta más apropiada de acuerdo con las condiciones ambientales, etc.
 - (2) Durante la prueba de pericia en Aeródromos, excepto bajo condiciones climáticas exigentes se recomiendan la vestimenta formal indicada arriba.
 - (3) Durante los entrenamientos el vestuario del inspector deberá ser compatible con las prácticas del explotador de aeródromo, pero debería inclinarse hacia la formalidad.

MGIA.5. Requisitos de Actualización del Inspector.

- a) El inspector de aeródromo debe recibir una constante actualización del desarrollo del transporte aéreo y aeroportuario en:
- (1) mantenimiento de las pistas, debe estar actualizado en los equipos para la medición y el cálculo del coeficiente de fricción, los métodos para determinar la condición del pavimento y los problemas causados por un rozamiento inadecuado en la superficie de la pista.
 - (2) los avances de la tecnología que se emplea en el desarrollo aeroportuario, en la especialidades de electricidad, ayudas visuales (luces, letreros, reguladores de corriente constante, generadores de energía secundaria, fuentes de energía ininterrumpible) y mecánica
 - (3) los métodos de mantenimiento que aseguren la correcta utilización de salas de equipos de ayudas visuales y energía eléctrica, instalaciones y equipamientos.
 - (4) las características de los vehículos y de los agentes extintores, el emplazamiento de las estaciones del servicio de extinción de incendios, en los procedimientos operacionales que han de seguirse para hacer frente a un caso de emergencia.
 - (5) los métodos y planes de remoción y traslado de aviones inutilizados.
 - (6) programas para la reducción del riesgo de incursiones en la pista y de los factores responsables en las incursiones de la pista, incluyendo el volumen de tráfico, capacidad y mejoramiento de los procedimientos y planificación del aeródromo
 - (7) los métodos y planificación para la implantación de la iluminación, letreros y señales como estrategia de prevención de incursiones inadvertidas de aeronaves y vehículos en el área de movimiento de los aeródromos.
 - (8) los métodos y planificación que permita mantener el espacio aéreo libre de obstáculos alrededor de los aeródromos.
 - (9) los métodos y planes de control de peligro de fauna.

PARTE H. PROCESO PARA REALIZAR UNA INSPECCIÓN

MGIA.1. Generalidades

- a) El inspector previo a realizar una inspección al aeródromo deberá familiarizarse con los manuales, procedimientos, instalaciones, esquema organizacional, equipo de empleados, equipos (maquinas, herramientas, equipos especiales, equipos de transporte, equipos de protección etc.), ubicación, normas de seguridad, señalización etc., esto con la finalidad de poder realizar una auditoría eficaz y eficiente, maximizando así el tiempo que esta dure y minimizando los tiempos de familiarización
- b) El proceso de inspección contará con varios eventos, los cuales se llevaran a cabo de manera sucesiva y podrán referirse al programa de inspecciones programadas y no programadas
- c) Para realizar de forma eficaz estas tareas con eficiencia y profesionalidad, la Dirección General de Aviación Civil de la DINACIA, cuenta con un grupo de especialistas competentes y calificados, acreedores del respeto y la autoridad necesaria para cumplir funciones de Inspección.
- d) Referirse al Procedimiento PR-AGA-002-01 Procedimiento de Inspección de Aerodromos rev 2016 APÉNDICE 1**

MGIA.2. DIRECCIÓN DE LAS INSPECCIONES

- a) Es indispensable que todas las inspecciones se rijan por una norma común. Por consiguiente, deben realizarse siguiendo métodos y criterios que tengan por objeto eliminar las contradicciones que puedan originarse por el empleo de procedimientos distintos y de la experiencia diferente de cada inspector.
- b) La preparación de este manual, destinado a los inspectores, expone detalladamente los procedimientos y las técnicas de inspección y facilitará la normalización. Asimismo, los miembros del equipo de Inspección de la DINACIA deberán participar en la preparación de técnicas y de métodos normalizados, reuniéndose frecuentemente para intercambiar sus ideas y experiencias prácticas.
- c) El análisis de los diversos informes de inspección pondrán de relieve las deficiencias y permitirán detectar las causas, sus posibles soluciones, y las notificaciones que pudieran corresponder.

MGIA.3. PLANIFICACIÓN Y METODOLOGÍA DE TRABAJO

- a) La inspección de un aeródromo requiere de dos tipos de trabajo: de gabinete y de campo. Se delinearán a continuación las etapas para una adecuada organización de las actividades a ser encaradas:
 - (1)** • Trabajo de gabinete: durante esta etapa, el inspector deberá recabar la información concerniente al aeródromo, la cual tendría que estar adecuadamente presentada en el Manual de Aeródromo. Sobre la base de la Clave de Referencia del aeródromo y la categoría operacional de la pista, se deben identificar las normas que se requiere verificar en el aeródromo, conforme al Reglamento LAR AGA (LAR 154 Diseño de aeródromos, LAR 153 Operaciones de aeródromos y LAR 139 Certificación de aeródromos)
 - (2)** • Trabajo de campo: sobre la base de los lineamientos que se hayan definido con el trabajo de gabinete, el inspector de aeródromo deberá proceder con una detallada inspección de las normas que el aeródromo debe satisfacer. Una vez más, esta tarea

se facilitará al disponer del Listas de Verificación del Inspector de Aeródromo FR/AGA/XXX

(3) Referirse a Listas de Verificación ANEXO 2 e instructivos correspondientes ANEXO 4

(4) Por las características de todos los elementos a ser verificados, se deben planificar inspecciones diurnas y nocturnas. Omisión de este aspecto compromete la confiabilidad de elementos, cuyo funcionamiento depende del horario en que se realicen las operaciones.

MGIA.4. ETAPA Nº 1: Evaluación previa del aeródromo e Inspección Preliminar.

a) El inspector debe estar familiarizado con los siguientes manuales, documentos e información del Explotador :

- (1)** Manual de Manual de Aeródromo (MOA).
- (2)** Registro de inspecciones previas.
- (3)** Historial de infracciones.
- (4)** Carta de obstrucciones, cartas de aproximación del aeródromo.
- (5)** Historial de accidentes, incidentes.
- (6)** Cartas y el AIP.
- (7)** Procedimientos
- (8)** Planos de instalaciones de ayudas visuales (luces y letreros), y eléctricas
- (9)** Planos de señalización
- (10)** Planos de zonas de protección
- (11)** Revisar los proyectos de construcción programados.
- (12)** Revisar la categoría de las pistas de aterrizaje y
- (13)** evaluar esta información con las cartas de aproximación y el AIP
- (14)** Garantizar que las directrices, gráficos, circulares de asesoría y otra información adecuada estén disponibles y actualizadas durante el desarrollo de la inspección.
- (15)** Determinar el progreso de las medidas de seguimiento para corregir las deficiencias anotadas anteriormente.

b) Inspecciones técnicas del aeródromo

- (1)** Las inspecciones técnicas del aeródromo deben incluir, como mínimo:
 - i. una inspección de la infraestructura, las superficies limitadoras de obstáculos (OLS),
 - ii. las ayudas visuales y no visuales y el equipo del aeródromo para el uso de los aviones;
 - iii. una inspección de los servicios RFF; y
 - iv. una inspección de la gestión del peligro que representa la fauna silvestre;

MGIA.5. ETAPA Nº 2: Reunión de apertura

a) Independientemente del tipo de inspección sea total, parcial o puntual con previo aviso, sin previo aviso, o aleatoria, el inspector debe de llevar a cabo una reunión de apertura con el explotador o el representante del área a auditar, en la cual le informará sobre el propósito de la inspección, área a inspeccionar, documentación que va a requerir, documentación oficial de la DINACIA a utilizar (listas de chequeo, etc.),

de forma tal que el auditado no tenga ninguna duda sobre la actividad que se desarrollará. Debe instruirle o reafirmarle sobre el informe de resultados y la forma en que serán categorizados los incumplimientos y el significado de cada nivel.

- b) La agenda de trabajo a desarrollar debe ser lo más flexible posible a efectos de que tenga el menor impacto en las operaciones normales del aeródromo. También se debe tener en consideración el nivel de utilización del aeródromo, para el ingreso de las áreas de movimiento. En caso de un alto nivel de tráfico durante los días programados de inspección se debe estudiar la posibilidad de hacer inspecciones temprano por la mañana o en fines de semana.
- c) **Ver formulario FR-AGA-094-00 Plan de Insp-Auditoria ANEXO 3**
- d) Debe reunirse con el explotador del aeródromo para tratar sobre la agenda de la inspección, el DINACIA actual del aeródromo incluyendo cualquier área problemática. Coordinar con la Torre de Control la inspección del área de movimiento y el tiempo de respuesta que necesite el SSEI.
- e) **Ver formato de acta de reunión inicial**

MGIA.6. ETAPA Nº 3: Ejecución de Inspecciones

- a) El inspector debe conducir la inspección siguiendo las listas de chequeo incluidas en el Listas de Verificación del Inspector de Aeródromo FR/AGA/XXX.
- b) **Ver Listas de Verificación ANEXO 2 e instructivos correspondientes ANEXO 4**
- c) La evidencia podrá ser recolectada a partir de entrevistas, exámenes de documentos o mediante la observación de actividades del área a inspeccionar. En caso de obtener información mediante entrevistas, se deberá de confrontar la información con otras fuentes, tales como observación física, medición, pruebas o registros.
- d) Toda observación o hallazgo debe ser documentado (evidencia objetiva), evaluado e identificado conforme al punto de la ley, reglamento o la regulación específica o documentación relevante que se ha utilizado para efectuar la inspección, para tener certeza que se trata de una no conformidad.
- e) Toda observación que constituya un incumplimiento debe hacerse del conocimiento inmediato del auditado, particularmente las que se cataloguen como Nivel A para que inicie las acciones correctivas las que se detallarán en el formulario de Seguimiento de Plan de Auditoría
- b) **Ver FR-AGA-092-00 Seguimiento de auditoria ANEXO 3 e instructivos correspondientes ANEXO 4**

MGIA.7. ETAPA Nº 4: Redacción de Inconformidades

- a) Una vez concluida la inspección y determinado el incumplimiento o discrepancia con respecto a una regulación a un procedimiento o método aprobado, el inspector realizará un informe preliminar claro, conciso y concreto, utilizará referencias técnicas apropiadas como MA, Plan de Mantenimiento, artículo, sección, capítulo u otros; y la referencia regulatoria por sección, párrafo, sub-párrafo, según corresponda.
- b) El informe final será entregado al auditado en un periodo no mayor de 5 días calendarios posterior a la fecha en que se ha finalizado la inspección.
- c) **Ver FR-AGA-091 resumen info const vigil ANEXO 3 e instructivos correspondientes ANEXO 4**

- d) **Ver FR-AGA-090-00 informe de insp de vigil. para cada constatación ANEXO 3 e instructivos correspondientes ANEXO 4**

MGIA.8. ETAPA N° 5: Reunión de Cierre

- a) El inspector debe llevar a cabo una reunión de cierre con el representante del Explotador una vez concluida la inspección y previo a la entrega del reporte de Resultados de Inspección. El propósito de esta reunión es crear un escenario informativo y de discusión para que el auditado aclare dudas sobre el nivel y categoría de las no conformidades o discrepancias y para conocer sobre los plazos para la implementación de acciones correctivas.
- b) **Ver formato de acta de reunión inicial**

MGIA.9. ETAPA N° 6: Informe de Inspección (Preliminar)

- a) Este informe será preparado y entregado tan pronto concluya la reunión de cierre se realizará de acuerdo al procedimiento Para la Ejecución de inspecciones programadas y no programadas
- b) La carta debe reflejar el contenido de la inspección, será fechada y firmada por el inspector y debe de registrarse acuse y fecha de recibo por parte del auditado. Debe de detallar el tipo de inspección, el área o áreas inspeccionadas y las fechas de inspecciones.
- c) El informe de Inspección será dirigido al explotador del aeropuerto, con copia para el encargado del área auditada.
- d) El inspector mantendrá una copia del reporte junto con las evidencias de respaldo o información factual, que respalden las inconformidades y lo archivará en el expediente de inspecciones del aeródromo.
- e) Una vez concluida la inspección, el inspector hará un reporte al Jefe del Departamento de Servicios Aeroportuarios e infraestructura Aeronáutica, haciendo referencia de todos los resultados encontrados durante la auditoria, adjuntando al reporte la evidencia objetiva de cada discrepancia.
- f) El Jefe del Departamento de Servicios Aeroportuarios e infraestructura Aeronáutica hará las evaluaciones correspondientes y determinará si aplica un plan de corrección o si requiere más información, o si corresponde remitirlo a la dependencia Legal de la DIANCIA para que se inicie el debido proceso y se establezca la sanción para el explotador del aeropuerto o inicie la emisión de un NOTAM para advertir a los usuarios del aeropuerto.
- g) **Ver FR-AGA-026-00 -INSPECCION GENERAL DE AERODROMOS ANEXO 3 e instructivos correspondientes ANEXO 4**

MGIA.10. ETAPA N° 7: Seguimiento

- a) El seguimiento de las correcciones a las discrepancias encontradas durante las inspecciones programadas y no programadas realizadas por los Inspectores de la DINACIA se realizará de acuerdo al Procedimiento de seguimiento de inspecciones
- b) Aceptación de Acciones Correctivas.

- c) El Explotador de aeródromo auditado es responsable por determinar e iniciar la acción correctiva necesaria para corregir el o los factores causales.
 - d) El Explotador debe de enviar las respuestas a las No Conformidades en un máximo de 10 días, contados a partir de la fecha en que se envió el reporte oficial.
 - e) El inspector mantendrá en control los períodos establecidos y acordados con el auditado para recibir y verificar la implementación de acciones correctivas.
 - f) Una vez que el IA evalúe la implementación de acciones correctivas y las dé por aceptadas, le dirigirá una carta de cierre de auditoría, manifestando que da por aceptada la implementación de acciones y procederá a archivarlo en el expediente de vigilancia del Explotador.
/No aceptación de Acciones Correctivas.
 - g) En caso que el inspector auditor determine que la acción correctiva no se ajusta a los procedimientos aprobados (MOA) o la regulación aplicable, el Inspector debe de anotar el motivo de rechazo en el formato correspondiente de acuerdo al Procedimiento de seguimiento de inspecciones
- b) Ver FR-AGA-092-00 Seguimiento de auditoria ANEXO 3 e instructivos correspondientes ANEXO 4**

MGIA.11. INSPECCIÓN DE AERÓDROMO.

- a) Los formularios utilizados para las Inspecciones de Vigilancia de Aeródromo (FR/AGA/001 al 026) se complementan con la ayuda de trabajo que se incluyen en el Anexo 1. Para evaluar los aeropuertos que se encuentran en proceso de certificación en cumplimiento con la LAR 139 CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS Certificación de Aeródromos,
- b) Ver las ayudas de trabajo que se incluyen en los Anexos.**
- c) Ver las ayudas de trabajo que se incluyen en el Anexo 4 .**
- d) FR-AGA-090-00 informe de insp de vigil.**
- e) FR-AGA-091 resumen info const vigil**
- f) FR-AGA-092-00 Seguimiento de auditoria**
- g) Los mencionados formularios son utilizados por los Especialista del Staff de**
- h) Los mencionados formularios son utilizados por los Especialista del Staff de AGA, conjuntamente con el Inspector AGA, para determinar el nivel de cumplimiento de las reglamentaciones del REGLAMENTO LAR AGA (LAR 154 DISEÑO DE AERÓDROMOS, LAR 153 OPERACIONES DE AERÓDROMOS Y LAR 139 CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS□ , en los Aeropuertos a inspeccionar.
- i) La Lista de Verificación de Aeródromos incluye la información general del aeropuerto; las características físicas de la pista, calles de rodaje y plataforma; las instalaciones y servicios; los tiempos máximos de conmutación de fuentes secundarias de alimentación; información que debe especificarse en función a la Clave de Referencia del Aeródromo y el tipo de categoría de pista en operación.
- j) Ver las ayudas de trabajo que se incluyen en el Anexo 4 .**
- k) FR-AGA-090-00 informe de insp de vigil.**
- l) FR-AGA-091 resumen info const vigil**
- m) FR-AGA-092-00 Seguimiento de auditoria**

- n) El agrupamiento del Formulario de Inspección, sigue el ordenamiento del LAR AGA (LAR 154, LAR 153 Y LAR 139) , debido a que se considera más sencillo y sistemático para la inspección, examinar todos los ítems pertenecientes a un mismo sector, verificando sus características físicas y simultáneamente las ayudas visuales, que corresponden a un mismo sector. Aspecto que facilita la tarea del inspector, al no tener que regresar a un rubro, para verificar otra especificación, localizada posteriormente en el ordenamiento del LAR AGA(LAR 154, LAR 153 Y LAR 139)

MGIA.12. INSPECCIONES TÉCNICAS

a) Infraestructura y ayudas terrestres

(1) La certificación inicial de la infraestructura y las ayudas terrestres incluye:

(2) restricciones de obstáculos: OLS:

- i. las superficies están definidas;
- ii. la cantidad de objetos que penetran en la OLS es la menor posible;
- iii. todo obstáculo que penetra en la OLS está marcado e iluminado de forma apropiada. Si procede, se aplican restricciones operacionales;

(3) zona despejada de obstáculos (OFZ):

- i. estas superficies están definidas, si procede;
- ii. ningún objeto penetra en la OFZ salvo que sea fundamental para la seguridad operacional de la navegación aérea y sea frangible;
- iii. los objetos en las áreas cercanas a la pista o las calles de rodaje (franjas de pista, zona libre de obstáculos, zona de parada, área de seguridad de extremo de pista, franjas de las calles de rodaje, área de funcionamiento del radioaltímetro, área anterior al umbral) cumplen los requisitos;

b) características físicas:

(1) a fin de facilitar la verificación del cumplimiento de las características físicas del aeródromo, utilizar el método de la clave de referencia descrito en el LAR 154 Diseño de Aeródromos (Anexo 14, Volumen I). La clave de referencia es un método sencillo para interrelacionar las numerosas especificaciones relativas a las características de los aeródromos a fin de proporcionar una serie de instalaciones de aeródromo adecuadas a los aviones que operarían en el aeródromo;

(2) el explotador de aeródromo indica en su manual de aeródromo la clave de referencia seleccionada para cada elemento del área de movimientos, de modo que se pueda verificar el cumplimiento de las pistas y calles de rodaje y sus características conexas con los requisitos de la clave de referencia y otras especificaciones (resistencia del pavimento, características de la superficie, pendientes);

(3) pistas:

- i. las características físicas;
- ii. cumplen el reglamento aplicable y la clave de referencia;
- iii. se miden apropiada y periódicamente;
- iv. las distancias declaradas publicadas concuerdan con la situación en el terreno;
- v. las áreas cercanas a la pista (márgenes de pista, franjas de pista, zona libre de obstáculos, zona de parada, área de seguridad de extremo de pista RESA, área de funcionamiento del radioaltímetro, área anterior al umbral) cumplen el reglamento aplicable y la clave de referencia en cuanto a anchura, largo, tipo de superficie, resistencia, pendientes, nivelación y objetos que se encuentran sobre ellas;
- vi. las distancias de separación pertinentes cumplen el reglamento aplicable y la clave de referencia;

(4) calles de rodaje:

- i. las características físicas (anchura, radio de curva, anchura suplementaria de la calle de rodaje, pendientes longitudinales y transversas, radio de curva de viraje para calles de salida rápida, tipo de superficie, resistencia del pavimento) cumplen la clave de referencia publicada para cada calle de rodaje;
- ii. los márgenes y las franjas de las calles de rodaje cumplen su clave de referencia en cuanto a anchura, tipo de superficie, pendientes y objetos que se encuentran sobre ellos;
- iii. las calles de rodaje en puentes cumplen su clave de referencia en cuanto a anchura;
- iv. las distancias de separación pertinentes cumplen los reglamentos aplicables y la clave de referencia;

(5) calles de servicio:

- i. existen puntos de espera en la vía de vehículos en la intersección de una calle y una pista a una distancia que cumple con la clave de referencia;

(6) apartaderos de espera, puntos de espera de la pista y puntos de espera intermedios

- i. los apartaderos de espera, puntos de espera de la pista y puntos de espera intermedios están ubicados de conformidad con la clave de referencia aplicable;

c) sistemas eléctricos:

- (1)** se dispone de una fuente primaria adecuada de energía;
- (2)** el tiempo de conmutación cumple los requisitos;
- (3)** de ser necesario, se dispone de una fuente secundaria de energía;
- (4)** el servicio de tránsito aéreo (ATS) recibe comentarios respecto de la DINACIA de las ayudas terrestres, si procede;

d) ayudas visuales:

(1) señales:

- i. todas las señales:
- ii. — están colocadas según proceda;
- iii. — están ubicadas en el lugar y la cantidad requeridos;
- iv. — tienen las dimensiones y los colores requeridos;
- v. eso incluye, si procede:
- vi. — las señales de pista (señal designadora de pista, señal de umbral, señal de eje de pista, señal de faja lateral de pista, señal de punto de visada, señal de zona de toma de contacto, señal de plataforma de viraje en la pista);
- vii. — las señales de calle de rodaje (señal de eje de calle de rodaje y señal mejorada de eje de calle de rodaje, señal de faja lateral de calle de rodaje, señal de punto de espera de la pista, señal de punto de espera intermedio);
- viii. — las señales de plataforma
- ix. — las señales con instrucciones obligatorias;
- x. — las señales de información (que no tienen que estar activadas pero deben cumplir los requisitos cuando se las activa);
- xi. — una señal de punto de espera en la vía de vehículos (que cumple el reglamento aplicable);
- xii. — una señal de punto de verificación del VOR en el aeródromo;
- xiii. — una señal de superficie no resistente;

(2) letreros:

- i. todos los letreros:
- ii. están ubicados en el lugar requerido;
- iii. están colocados como corresponde;
- iv. tienen las dimensiones y los colores requeridos;
- v. cuentan con el sistema de iluminación adecuado, si procede;
- vi. son frangibles, si procede;
- vii. eso incluye, si procede:
- viii. — letreros con instrucciones obligatorias (letreros de designación de pista, letreros de punto de espera de la pista, letreros de punto de espera de Categorías I, II y III, letreros de prohibida la entrada);
- ix. — letreros de información (letreros de dirección, letreros de emplazamiento, letreros de pista libre, letreros de salida de pista, letreros de despegue desde intersección, letreros de destino, letreros de punto de espera en la vía de vehículos, letreros de punto de verificación del VOR, letrero de identificación de aeródromo);

(3) luces:

- i. no deben existir luces no aeronáuticas que pudieran poner en peligro la seguridad operacional del avión;
- ii. todas las luces aeronáuticas:

- iii. — se activan cuando es necesario;
- iv. — están ubicadas en el lugar y la cantidad requeridos;
- v. — tienen los colores y niveles de intensidad requeridos;
- vi. — cumplen los niveles de DINACIA de funcionamiento o los objetivos de mantenimiento;
- vii. — son frangibles cuando están elevadas, si procede;
- viii. eso incluye, si procede:
 - ix. — el sistema de iluminación de aproximación;
 - x. — los sistemas de luces de entrada en la pista;
 - xi. — el sistema visual indicador de pendiente de aproximación (VASIS o PAPI);
- xii. — las luces de pista (luces de eje de pista, luces de borde de pista, luces de identificación de umbral de pista, luces de extremo de pista, luces de umbral de pista y de barra de ala, luces de zona de toma de contacto en la pista, luces de zona de parada, luces de plataforma de viraje en la pista);
- xiii. — las luces de calle de rodaje (luces de eje de calle de rodaje, luces de borde de calle de rodaje, barras de parada, barras de prohibición de acceso, luces de punto de espera intermedio, luces indicadoras de calle de salida rápida);
- xiv. — luces de salida de la instalación de deshielo/antihielo;
- xv. — luces de protección de pista;
- xvi. — luces de punto de espera en la vía de vehículos;
- xvii. — luces de área fuera de servicio;
- xviii. — faros aeronáuticos;
- xix. — luces de obstáculos;

(4) balizas:

- i. todas las balizas:
- ii. — están colocadas según proceda;
- iii. — están ubicadas en el lugar y la cantidad requeridos;
- iv. — tienen los colores requeridos;
- v. — son frangibles;
- vi. eso incluye, si procede:
 - vii. — las balizas de calle de rodaje (balizas de borde de calle de rodaje, balizas de eje de calle de rodaje);
 - viii. — las balizas de borde de pistas sin pavimentar;
 - ix. — las balizas delimitadoras;
 - x. — las balizas de borde de zona de parada;
 - xi. — las balizas de borde para pistas cubiertas de nieve;
 - xii. — balizas de área fuera de servicio;

(5) indicadores:

- i. hay un indicador de la dirección del viento:
 - ii. — en la ubicación correcta;
 - iii. — que cumple con los requisitos en cuanto a ubicación y características requeridas;
 - iv. — está iluminado en un aeródromo de uso nocturno

e) servicios RFF

(1) La certificación inicial de los servicios RFF incluye:

- i. nivel de protección:
- ii. el nivel de protección se promulga en la AIP;
- iii. el explotador de aeródromo cuenta con un procedimiento para reevaluar periódicamente el tránsito y actualizar el nivel de protección, incluida la no disponibilidad;
- iv. el explotador de aeródromo ha establecido arreglos con los servicios de información aeronáutica, incluido el ATS, para suministrar información actualizada en caso de que se produzcan cambios en el nivel de protección;

(2) Personal de RFF:

- i. la cantidad de miembros del personal de RFF es acorde al nivel de protección apropiada para la categoría de RFF del aeródromo;
- ii. la instrucción de todo el personal de RFF es adecuada y está supervisada;
- iii. se dispone de instalaciones de instrucción, que pueden incluir equipos de simulación para impartir instrucción sobre incendios en aviones;
- iv. se mantienen actualizados los procedimientos que sigue el personal de RFF;

(3) Respuesta:

- i. el servicio RFF cuenta con un mapa actualizado de su área de respuesta, incluidos los caminos de acceso;
- ii. el tiempo de respuesta cumple el reglamento aplicable y es objeto de ensayos periódicos. Esta verificación debe estar formalizada en los procedimientos RFF;
- iii. el servicio RFF cuenta con procedimientos que describen esta respuesta y garantizan que, en caso de incidente/accidente, se redacte y archive un informe;
- iv. existe un sistema de comunicación y alerta entre la estación de servicios contra incendios, la torre de control y los vehículos RFF;

(4) equipo de salvamento:

- i. la cantidad de vehículos RFF está en consonancia con el reglamento aplicable;
- ii. el servicio RFF cuenta con un procedimiento en el que se describe el mantenimiento de los vehículos RFF y se garantiza el control formal de ese mantenimiento;
- iii. los tipos y cantidades de agentes extintores, incluida la reserva, están en consonancia con el reglamento aplicable;
- iv. la cantidad y calidad de la vestimenta de protección y los equipos respiratorios provistos están en consonancia con el reglamento aplicable; se verifican adecuadamente los

equipos respiratorios y se controlan formalmente las cantidades;

- v. cuando hay agua en el área que debe cubrir el servicio RFF, se provee la cantidad y el tipo adecuados de equipo de salvamento específico;
- vi. se provee la cantidad suficiente de todo otro equipo requerido por el reglamento aplicable

f) Gestión del peligro que representa la fauna silvestre

(1) Las verificaciones que figuran a continuación de la gestión del peligro que representa la fauna silvestre pueden consistir en inspecciones técnicas o formar parte de la auditoría de los procedimientos del explotador de aeródromo:

- i. se provee el equipo requerido;
- ii. existen vallas, según proceda;
- iii. el explotador de aeródromo cuenta con un procedimiento en el que se describen las medidas adoptadas para desalentar la presencia de elementos de la fauna silvestre y se detallan:

(2) las personas a cargo de esas medidas y la instrucción que recibieron;

(3) la manera y el momento en que se ejecutan esas medidas, incluida la confección y el archivo de un informe de esas medidas;

(4) el equipo que se emplea para llevar a cabo esas medidas;

(5) el análisis de las proximidades del aeródromo y las medidas preventivas que han de adoptarse posteriormente para desalentar la presencia de fauna silvestre;

(6) el control de esas medidas incluida, si procede, la realización de las evaluaciones apropiadas de la fauna silvestre;

(7) coordinación con ATS;

(8) el explotador de aeródromo cuenta con un procedimiento para:

- i. registrar y analizar los incidentes relacionados con la fauna silvestre;
- ii. recoger restos de fauna silvestre;
- iii. controlar las medidas correctivas que han de adoptarse posteriormente; y
- iv. presentar al DINACIA informes de incidentes relacionados con la fauna silvestre.

g) Verificación en el terreno de los procedimientos del explotador

(1) La verificación en el terreno de los procedimientos del explotador de aeródromo debería incluir lo siguiente:

- i. datos y presentación de informes del aeródromo;
- ii. integridad y exactitud de los datos informados de conformidad con la AIP, incluidos:
- iii. recopilación de datos, entre otros, la DINACIA del área de movimientos y sus instalaciones;
- iv. verificaciones de la validez de los datos;
- v. transmisión de datos;

- vi. cambios en los datos publicados, ya sean permanentes o provisionales;
- vii. verificaciones de la información publicada;
- viii. actualización de información tras obras de construcción;

- (2) coordinación oficial con la ATS;
- (3) coordinación oficial con los servicios de información aeronáutica;
- (4) publicación de la información requerida en la publicación aeronáutica;
- (5) información publicada de acuerdo con la situación en el terreno;
- (6) acceso al área de movimientos:

- i. existe un plan actualizado que muestra claramente los puntos de acceso al área de movimientos;
- ii. existe un procedimiento en que se describe la inspección de puntos de acceso y vallas;

Nota.— Los procedimientos de acceso a las áreas de maniobra suelen diferir considerablemente de los correspondientes a las áreas de plataforma.

h) plan de emergencias del aeródromo:

- (1) existe un plan de emergencias actualizado del aeródromo;
- (2) se hacen ejercicios periódicos relativos al plan de emergencias;
- (3) existe un procedimiento en el que se describen las tareas del plan de emergencias;
- (4) el explotador de aeródromo verifica periódicamente la información del plan de emergencias y lleva una lista actualizada de las personas y los datos de contacto del plan de emergencias;
- (5) existe un procedimiento en el que se describen sus funciones y responsabilidades durante una emergencia;
- (6) existe un procedimiento en el que se describe la participación de otros organismos y la coordinación con ellos durante emergencias;
- (7) el equipo mínimo de emergencias requerido está disponible, incluido un centro de operaciones de emergencia y un puesto de mando móvil equipados adecuadamente;

i) RFF:

- (1) antes de la auditoría se realiza una inspección técnica de los diversos elementos de los servicios RFF mencionados en 2.2 b);
- (2) durante la verificación en el terreno del explotador de aeródromo, sólo se corroborará si se aplica oportunamente el plan de medidas correctivas posterior a la inspección técnica;
- (3) si la verificación en el terreno revela nuevas desviaciones, éstas deberían incluirse en el informe de
- (4) verificación en el terreno;

j) inspección del área de movimientos:

- (1) existe un procedimiento que garantiza la coordinación con ATS para la inspección del área de movimientos;
- (2) se describen las inspecciones, si es el explotador de aeródromo quien las realiza, incluido lo siguiente:
 - i. frecuencia y alcance;
 - ii. presentación de informes, transmisión y archivo;
 - iii. medidas que han de aplicarse y control de ellas;

- (3)** se evalúan y miden las características de la superficie de la pista cuando ésta se encuentra mojada o contaminada y se informa a la ATS al respecto;
- (4)** mantenimiento del área de movimientos:
 - i. existe un procedimiento para medir periódicamente las características de rozamiento de la superficie de la pista para evaluar si son adecuadas o si es necesario tomar alguna medida;
 - ii. se corrobora si existe un plan de mantenimiento a largo plazo, incluida
 - iii. la gestión de las características de rozamiento de la pista,
 - iv. el pavimento,
 - v. las ayudas visuales,
 - vi. las vallas,
 - vii. los sistemas de drenaje,
 - viii. los sistemas eléctricos y
 - ix. los edificios;
- (5)** control de nieve y hielo y otras condiciones meteorológicas peligrosas:
 - i. en los aeródromos sujetos a condiciones de nieve y hielo:
 - ii. el explotador de aeródromo cuenta con un plan de control de nieve y hielo que incluye los medios y procedimientos empleados y las responsabilidades y criterios de cierre y reapertura de la pista;
 - iii. debe existir una coordinación formal entre el explotador de aeródromo y ATS para la limpieza de nieve y hielo;
- (6)** para otras situaciones meteorológicas peligrosas que pueden producirse en el aeródromo (por ejemplo, tormentas, vientos de superficie y ráfagas fuertes, tormentas de arena), el explotador de aeródromo debe
 - i. contar con procedimientos en que se describan las medidas que se deben adoptar y se definan las responsabilidades y los criterios para la suspensión de las operaciones en la pista;
 - ii. el explotador de aeródromo ha establecido una coordinación formal con el proveedor de servicios meteorológicos a fin de recibir asesoramiento sobre toda condición meteorológica significativa;
- k) ayudas visuales y sistemas eléctricos del aeródromo:
 - (1)** si es responsable del mantenimiento de las ayudas visuales y los sistemas eléctricos, el explotador de aeródromo cuenta con procedimientos en que se describen:
 - (2)** las tareas, de rutina y de emergencia, con inclusión de inspecciones de las ayudas luminosas y no luminosas, el mantenimiento de su suministro eléctrico y la frecuencia;

incluidas en la verificación en el terreno de los procedimientos del explotador:

- i. si no se ha inspeccionado el ámbito durante las inspecciones técnicas, el equipo de verificación en el terreno debe verificar los puntos enumerados anteriormente
- ii. si se ha efectuado una inspección técnica antes de la verificación en el terreno, esta última consiste en verificar la implantación oportuna del plan de medidas correctivas con posterioridad a la inspección técnica;
- iii. si la verificación en el terreno revela nuevas desviaciones, estas deben incluirse en el informe de verificación en el terreno;

p) obstáculos:

- (1)** existe un procedimiento para garantizar que haya un plano de obstáculos;
- (2)** existe un procedimiento de control de obstáculos en el que se describen las verificaciones, su frecuencia y archivo y las medidas de seguimiento;
- (3)** existe un procedimiento para garantizar que los obstáculos no representen un peligro para la seguridad operacional y que se adopten medidas apropiadas cuando sea necesario;

q) traslado de aviones inutilizados:

- (1)** existe un plan para el traslado de aviones inutilizados en el que se describen las funciones y responsabilidades del explotador de aeródromo, entre ellas, la coordinación necesaria con otras agencias y los medios que están o pueden estar disponibles;

r) operaciones con escasa visibilidad:

- (1)** existe coordinación entre el explotador de aeródromo y ATS, incluida la concientización acerca de las condiciones de los procedimientos para escasa visibilidad (LVP) y de deterioro de las ayudas visuales;
- (2)** existe un procedimiento en el que se describen las medidas que han de adoptarse cuando se llevan a cabo los LVP (control de vehículos, medición del alcance visual, de ser necesario).

s) Verificación del SMS en el terreno

- (1)** Como mínimo, los elementos con los que se debe contar cuando se otorga la certificación inicial son:
 - i. una política de seguridad operacional: política de seguridad operacional respaldada por el directivo responsable que refleje el compromiso de la organización con la seguridad operacional;
 - ii. una estructura organizacional del explotador: el explotador de aeródromo ha designado a un directivo responsable y un gerente de seguridad operacional;
- (2)** el gerente de seguridad operacional no debe estar ligado a ninguna tarea operacional relativa a la seguridad operacional del aeródromo. Es posible adaptar los criterios para evaluar la estructura del SMS del explotador a la dimensión de dicho explotador, en particular en

lo referente a la independencia del gerente de seguridad operacional;

(3) deben evaluarse la capacidad y la competencia del explotador de aeródromo a fin de garantizar suficiente compromiso y responsabilidad de los funcionarios con respecto a la seguridad operacional del aeródromo. Por lo general, esto se logra mediante la competencia del directivo responsable:

- i. responsabilidades y funciones asignadas: el explotador de aeródromo ha definido formalmente la responsabilidad de cada miembro del personal en lo que respecta a la seguridad operacional, como también
- ii. las líneas de responsabilidad;
- iii. instrucción: el explotador de aeródromo controla formalmente la instrucción del personal y los subcontratistas, garantiza que sea adecuada y adopta medidas, si procede;
- iv. presentación de informes de accidentes e incidentes: el explotador de aeródromo cuenta con un procedimiento para garantizar que:
 - v. el personal y los subcontratistas informen de incidentes, incluida una descripción de las medidas vigentes para poder presentar informes sobre dichos incidentes;
 - vi. se analicen con prontitud los incidentes y se supervisen las medidas que deban adoptarse posteriormente;
 - vii. se archiven los informes y análisis de los incidentes;
 - viii. se informe al DINACIA de los incidentes;
 - ix. exista una coordinación con otras partes interesadas;
 - x. peligros existentes en el aeródromo: hay un procedimiento destinado identificar, analizar y evaluar peligros para la operación segura de los aviones y aplicar medidas de mitigación adecuadas;
 - xi. evaluación de riesgos y mitigación de los cambios:
 - xii. hay un procedimiento que garantiza que se analice el impacto en la seguridad operacional de cada cambio que se produzca en el aeródromo y se enumeren los peligros posteriores que podrían generarse.
- xiii. en ese procedimiento se detallan las personas que efectúan el análisis, el momento y la forma en que se controlan los peligros, las medidas que se adoptan posteriormente y los criterios en los que se basa el análisis.
- xiv. Esas evaluaciones se archivan;
- xv. indicadores de seguridad operacional: el explotador de aeródromo define y controla sus propios indicadores de seguridad operacional que reflejan sus criterios relativos a la seguridad operacional a fin de analizar las posibles deficiencias;
- xvi. auditorías de la seguridad operacional: el explotador de aeródromo cuenta con un programa de auditoría de la seguridad operacional que incluye un programa de

- instrucción para las personas que realizan tareas relativas a la seguridad operacional;
- xvii. promoción de la seguridad operacional: el explotador de aeródromo debe contar con un proceso para promover la divulgación de información relativa a la seguridad operacional.

PARTE I. PROCESO PARA LA CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

MGIA.1. Generalidades

- a) Como no sea posible certificar todos los aeródromos al mismo tiempo, tiene que prepararse un programa para la certificación de los aeródromos de la DINACIA, que incluya un calendario. La DINACIA diseña un programa de certificación teniendo en cuenta la cantidad de personal de vigilancia capacitado con que cuenta la DINACIA, según los siguientes parámetros principales
- b) La inspección de la infraestructura y las ayudas terrestres suele ser el primer paso del proceso de certificación inicial y contribuye a la evaluación de la conformidad de la infraestructura, teniendo en cuenta su complejidad. Asimismo, las inspecciones periódicas de la infraestructura y las ayudas terrestres forman parte importante de la vigilancia permanente.
- c) También se abordarán las cuestiones relativas a la complejidad del diseño del aeródromo mediante los comentarios obtenidos de los informes de accidentes/incidentes que se producen en el aeródromo, como parte del SMS del aeródromo.
- d) Como es posible que los requisitos del SMS para la certificación de los explotadores de aeródromo sean nuevos, tal vez este aspecto de la operación requiera enormes esfuerzos del explotador de aeródromo para lograr el cumplimiento-
- e) Para un aeródromo ya certificado o en proceso de certificación, cuyo SMS se encuentra en la fase inicial, puede preverse que el nivel/madurez de la implantación del SMS sea eficaz sólo luego de cierto tiempo. Por consiguiente, es posible que haya que adaptar la certificación inicial del SMS del explotador a la dimensión de dicho explotador y la madurez de su SMS. Así, resulta necesario prestar atención específica al SMS durante la verificación en el terreno.
- f) Esta sección provee una guía y orientación para los Inspectores de Aeródromos, cuyo propósito es asegurar el pleno cumplimiento de lo dispuesto en Convenios Internacionales sobre aviación civil, la Ley N° 14.305 Código Aeronáutico, Reglamento LAR AGA (LAR 154 Diseño de aeródromos, LAR 153 Operación de aeródromos) y el Reglamento LAR 139 CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS, así como también que el Certificado de Aeródromo se otorgue en forma coherente y estandarizada conforme al procedimiento
- g) Ver PR-AGA-007-00 PROCEDIMIENTO DE CERTIFICACION DE AERÓDROMOS. Referirse al APÉNDICE 1 Procedimientos**
- h) Para lograr el propósito anterior se establece y utiliza el Proceso de Certificación de Aeródromos (PCA). El PCA puede considerarse como una herramienta que incluye los pasos detallados para orientar el trabajo del equipo de certificación durante cada fase del proceso de certificación. El mismo provee listas de verificación, formatos de solicitud, programa de eventos, protocolos en los cuales se registraran las fases y actividades de certificación, enlaces directos incluyendo reuniones preliminares, guías para las reuniones preliminares, agendas

para reuniones, requisitos de entrenamiento y otros materiales de guía utilizados en el proceso de certificación, y cartas de comunicación.

MGIA.2. RESUMEN DEL PROCESO DE CERTIFICACIÓN

- a) El proceso de certificación de un aeródromo que ya se encuentra operativo se resume del siguiente modo con ejemplo de plazos para su mejor interpretación.:
- b)
- c) en cuanto el aeródromo cumple los criterios legales para la certificación, se celebra una reunión entre el Depto AGA de la DNA de la DGAC de la DINACIA y el explotador de aeródromo;
- d) en el transcurso de la reunión, la DINACIA presenta el proceso de certificación y los plazos al explotador de aeródromo.
- e) El explotador de aeródromo confecciona el manual de aeródromo no bien comienza el proceso de certificación inicial, de modo de presentarlo a más tardar al cabo de seis meses de la reunión;
- f) durante ese período de seis meses, la DINACIA:
- g) completa las inspecciones técnicas a fin de que los resultados estén disponibles para la verificación en el terreno; y
- h) reúne al equipo de verificación en el terreno al menos dos meses antes del plazo de entrega del manual de aeródromo e informa al explotador de aeródromo de la composición del equipo.
- i) En coordinación con el Explotador del aeródromo, este puede ir presentando medidas correctivas en el caso de que las inspecciones técnicas nos determinen la existencia de no cumplimientos y observaciones y efectuar inspecciones parciales para ir levantando periódicamente dichos no cumplimientos.
- j) Los elementos principales que están sujetos a inspecciones técnicas y las verificaciones mínimas que deben efectuarse se enumeran en MAGIA 12 Inspecciones Técnicas.
- k) Cuando se hayan cumplido todas las condiciones, se acepta/aprueba el manual de aeródromo, a más tardar tres meses después de su presentación. Este período abarca todo intercambio de comunicaciones entre el explotador de aeródromo y la DINACIA, de ser necesario.
- l) Es posible que al comienzo falte información, lo que puede impedir que la DINACIA acepte el manual inicialmente.
- m) Durante este período, el equipo de verificación en el terreno y el explotador de aeródromo planifican la hora y fecha de la verificación en el terreno con objeto de que el explotador de aeródromo tenga un plazo de cuatro meses para mitigar cualquier desviación antes de que venza el plazo para la certificación.
- n) En cuanto se acepta el manual de aeródromo, se lo remite al equipo de verificación en el terreno, con todos los procedimientos adjuntos.
- o) La DINACIA debe enviar los informes de verificación en el terreno e inspección al explotador de aeródromo a más tardar al cabo de un mes de la reunión final de verificación en el terreno/inspección.
- p) El explotador de aeródromo presenta al DINACIA los planes de medidas correctivas a más tardar transcurridos dos meses de la recepción de los informes de certificación/inspección.

- q) La DINACIA y el explotador de aeródromo necesitan al menos dos meses a partir del último informe para convenir los planes de medidas correctivas antes del otorgamiento del certificado.
- r) Por consiguiente, para los aeródromos que ya están en funcionamiento, el proceso total hasta la entrega del certificado podría durar 18 meses.

MGIA.3. Proceso de Certificación de Aeródromos (PCA)

a) Alcance

- (1)** El Proceso de Certificación de Aeródromos PCA, está previsto para que genere interacción entre el solicitante o titular del certificado y la DINACIA, desde que se presenta la intención inicial de obtener un Certificado de Explotador de Aeródromo hasta su otorgamiento.

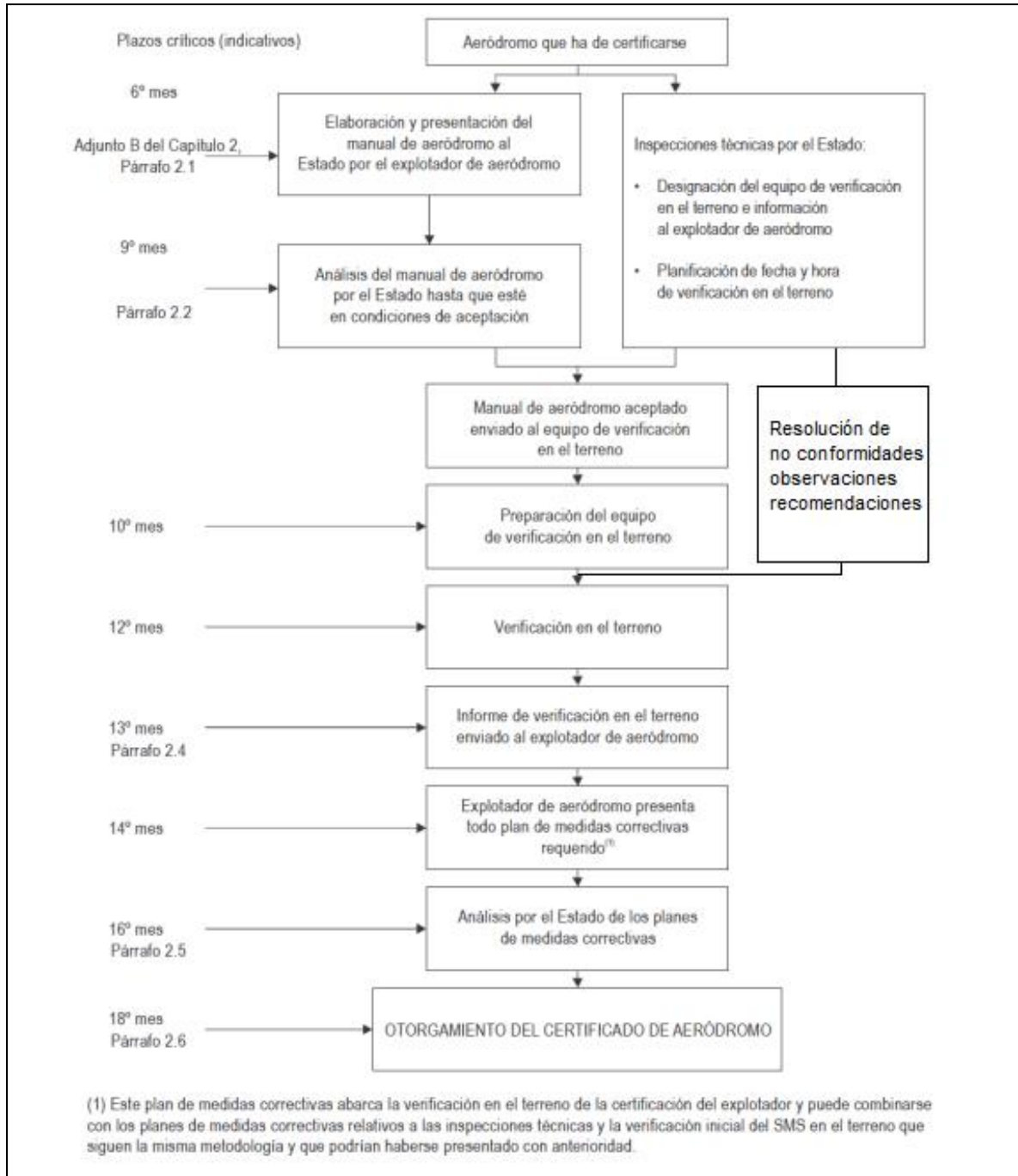
b) Objetivo

- (1)** El PCA ha sido diseñado para asegurar que los programas, sistemas, equipo, facilidades, personal e instalaciones del solicitante hayan sido completamente revisados, evaluados y demostrados y que una vez completado y otorgado el Certificado de Explotador de Aeródromo se comprometa al solicitante en asegurar un cumplimiento.

MGIA.4. Estructura

- a) El PCA consistirá de cinco fases, cada una debidamente documentada, mediante cartas, protocolos de certificación, lista de verificación, reportes de no-conformidad, registros de demostraciones y cualquier otro registro apropiado para mostrar el cumplimiento integral del proceso.

- (1)** Fase 1: Pre solicitud
- (2)** Fase 2: Solicitud Formal
- (3)** Fase 3: Evaluación Documental
- (4)** Fase 4: Demostración e Inspección
- (5)** Fase 5: Emisión del Certificado



Proceso de Certificación

PARTE J. Fase I - PRE-solicitud y Evaluación Preliminar

MGIA.1. Generalidades

- a) La solicitud o petición para obtener un Certificado de Explotador de Aeródromo puede ser interpuesta por personas físicas o jurídicas.

MGIA.2. Objetivos

- a) Permitir que el Explotador del Aeródromo conozca de la DINACIA
 - (1) las personas que serán sus contactos y las cuales llevaran a cabo el proceso de certificación.
 - (2) Las regulaciones y demás documentación aplicable al proceso.
 - (3) Información sobre los documentos que se debe presentar.
- b) También esta fase permite que la DINACIA conozca al solicitante:
 - (1) Organización del aeródromo.
 - (2) Presentar detalles básicos del personal, equipos e instalaciones del aeródromo.
 - (3) El tipo de operación para la cual está presentando la solicitud.

MGIA.3. Proceso 1: PRE-solicitud.

- a) El aeródromo interesado contactara con la DINACIA para efectivizar la Solicitud, la cual deberá ser completa y presentada a la DINACIA.
- b) La fase 1 da inicio cuando el aeródromo presenta a la DINACIA el escrito de PRE-solicitud, para obtener información acerca del proceso de certificación

MGIA.4. Proceso 2: Asignación del Equipo de Certificación.

- a) Una vez que la Solicitud esté en poder de la División de Navegación Aérea de la DINACIA, el Departamento de Servicios Aeroportuarios e Infraestructura Aeronáutica designará un equipo para llevar a cabo el proceso de certificación.
- b) El Director de Navegación Aérea asignará a una persona como Coordinador del Proceso de Certificación (CPC). Este seleccionará entre el personal técnico el equipo de certificación.
- c) El equipo de certificación estará compuesto por un equipo de inspectores que cuenten con la experiencia y conocimientos en las siguientes áreas.
 - (1) Diseño y Mantenimiento de Aeropuertos
 - (2) Mantenimiento de sistemas eléctricos.
 - (3) Salvamento y Extinción de Incendios. / Retiro de aeronaves inutilizadas.
 - (4) Manipulación de materiales peligrosos, almacenamiento y abastecimiento de combustibles,
 - (5) Ayudas Visuales, Señales y Letreros
 - (6) SMS
 - (7) Control de Fauna
 - (8) AIS
- d) Responsabilidades del CPC y del Equipo de Certificación
 - (1) El CPC actuará como vocero de la Autoridad Aeronáutica durante todo el Proceso de Certificación, coordinará la certificación de todas y cada una de las áreas con el especialista correspondiente; y será

responsable de asegurar que cada tarea sea completada por la Autoridad Aeronáutica y el solicitante.

- (2) El CPC debe notificar al Director de Navegación Aérea, de cualquier evento que pueda afectar o atrasar el Proceso de Certificación e informar periódicamente el avance del proceso.
- (3) El CPC y los demás miembros del Equipo de Certificación deben de conducirse en forma profesional y responsable ante el solicitante.
- (4) Cada miembro del Equipo del Proceso de Certificación debe brindar la asistencia solicitada por el CPC y mantener informado de la situación actual del Proceso de Certificación, cualquier discrepancia o necesidad de recursos debe ser planteado ante el CPC.
- (5) El CPC será la responsable de asignar las diferentes tareas y responsabilidades cada uno de los miembros del equipo de Certificación.

MGIA.5. Preparación para la inspección técnica.

- a) Objetivo de la sección es completar las inspecciones técnicas a fin de que los resultados estén disponibles para la verificación en el terreno; y reúne al equipo de verificación en el terreno al menos dos meses antes del plazo de entrega del manual de aeródromo e informa al explotador de aeródromo de la composición del equipo-
- b) El programa a realizar deberá ser preparado por el Inspector y aprobado por el Director de la División de Navegación Aérea de la Dirección de Seguridad Operacional de la DGAC, con anterioridad. A menos que se presenten dificultades, los inspectores que conduzcan inspecciones deberán permanecer con el explotador del aeródromo.
- c) Como procedimiento deberá contactar con la oficina del explotador por lo menos una semana por adelantado. Esta acción permite al explotador disponer de tiempo en planificar el programa. El Inspector de Aeródromos (IA) no obstante, tiene facultades plenas en lo que concierne a accesibilidad especial a sugerir el programa de inspección.
- d) Si a un Inspector de Aeródromos (IA) no le fuera posible realizar la inspección, se hará todo lo posible para avisar al explotador.
- e) Con anterioridad a la conducción de una inspección deberá verificarse el archivo del explotador, su certificado de aeródromo en caso de que lo tenga, manual de aeródromo de certificación, reglamento de aeródromo, manual de la calidad y manual de procedimientos de mantenimiento. Esto proveerá al inspector de una base para conducir la inspección y puede servir para explicar algunos de los procedimientos que son empleados por la dirección de aeródromos del explotador.
- f) En la inspección se llevarán los documentos siguientes:
 - (1) Lista de verificación.
 - (2) Procedimiento de Inspección.
 - (3) Registro de inspecciones anteriores si fuera el caso
 - (4) Lista de Seguimiento de Auditoría..
 - (5) Ver PR-AGA-007-00 PROCEDIMIENTO DE CERTIFICACION DE AERÓDROMOS.
 - (6) FR-AGA-090-00 informe de insp de vigil.
 - (7) FR-AGA-091 resumen info const vigil
 - (8) FR-AGA-092-00 Seguimiento de auditoria

MGIA.6. Proceso 3: Preparación y convocación de la reunión de PRE solicitud

- a) El inspector designado para llevar todo el proceso de certificación, preparará y convocará al solicitante a una reunión en la que se realizará un intercambio de información relativa al tipo de instrucción que el interesado pretenda brindar; y orientación por parte de la DINACIA con respecto a los estándares, procedimientos, sus responsabilidades y atribuciones para dicha instrucción, así como sobre los requisitos del LAR 139 CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS y el proceso de certificación asociado.
- b) Se acordará con el explotador del aeródromo y el equipo de certificación de la DINACIA la celebración de la reunión de PRE-solicitud.
- c) Una vez que el CPC ha sido designado, deberá de contactar al solicitante para establecer la Reunión de Pre solicitud.
- d) Se deberá de enviar una agenda de puntos a tratar durante la reunión.
- e) Una vez fijada la fecha para la celebración de la reunión, se notificará por escrito al Explotador del Aeródromo y al Equipo EDC.
- f) Es importante que el CPC se encuentre debidamente preparado para conducir la reunión y que revise el paquete de información que será entregado al solicitante. Este paquete contendrá:
 - g) Regulaciones y Procedimientos de la DINACIA
 - h) Formas y Formularios de ayuda para el trabajo de Certificación
 - i) Además de cualquier otro documento que el CPC considere necesario.
 - (1) Ver PR-AGA-007-00 PROCEDIMIENTO DE CERTIFICACION DE AERÓDROMOS. Referirse al APÉNDICE 1 Procedimientos
 - (2) Ver las ayudas de trabajo que se incluyen en los Anexos.
 - (3) Ver las ayudas de trabajo que se incluyen en el Anexo 4 .
 - (4) FR-AGA-090-00 informe de insp de vigil.
 - (5) FR-AGA-091 resumen info const vigil
 - (6) FR-AGA-092-00 Seguimiento de auditoria

MGIA.7. Proceso 4: Reunión de PRE solicitud

- a) En esta reunión el solicitante y su personal deben ser instruidos en el Proceso de Certificación. El CPC debe utilizar ejemplares de los Formatos y cualquier otro documento que considere necesario para cubrir todos los elementos del proceso. Es importante motivar al solicitante a realizar preguntas sobre aquellas áreas que no han quedado muy claras o que él considere que no han sido comprendidas en su totalidad.
- b) Instrucciones para la Solicitud Formal.
- c) Es esencial que durante la Reunión de Pre solicitud el solicitante demuestre conocimientos sobre la forma y contenidos de los documentos requeridos para la Solicitud Formal. El CPC debe informarle al solicitante que una vez presentada la Solicitud Formal, esta será revisada preliminarmente para determinar si cumple con las normas regulatorias aplicables y el solicitante será notificado por escrito sobre la aceptación o devolución de la solicitud.
- d) En caso de ser aceptada se iniciará la evaluación detallada y si fuera rechazada, la notificación incluirá una lista de todas las no conformidades.
- e) Se debe aclarar al solicitante que la preparación de manuales y documentos son de su responsabilidad. No obstante, los inspectores asignados al Equipo de Certificación pueden ser consultados por el solicitante para que le guíen en la preparación del material.

- f) Solicitud Formal. La Solicitud Formal debe contener una leyenda que se constituya como petición formal y será firmado por el propietario o representante legal, persona autorizada en caso de compañías o corporaciones. La Solicitud Formal debe ser acompañada de:
- g) Programa de Eventos. Es un documento que contiene una lista de elementos, actividades, programas, adquisición de terrenos, construcción de facilidades, adquisición de equipos y otros recursos para prestar el servicio a aeronaves que deben ser cumplidos o estar listos previo a la certificación, y una calendarización o fechas en que cada requerimiento será cumplido o estará listo para la inspección.
- h) Preguntas e información adicional
 - (1) Se advertirá al solicitante que la fase 2 del proceso de certificación da inicio desde el momento que el aeródromo presenta a la DINACIA toda la documentación anteriormente indicada.
 - (2) Además, se advertirá que en la Fase 2, se evaluará al personal del aeródromo requerido por la LAR 139 CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS
 - (3) El Explotador del Aeródromo debe nombrar a un representante por parte del aeródromo para coordinar todas las actividades con la DINACIA durante todo el proceso de certificación.
 - (4) Se reserva esta parte de la reunión para que tanto el Explotador del Aeródromo como la DINACIA puedan intercambiar información adicional.
- i) Entrega o venta de documentación necesaria al solicitante.
 - (1) Llegado este punto la DINACIA entregará o indicará al solicitante como puede adquirir, la siguiente documentación:
 - (2) Ley N° 14.305 Código Aeronáutico.
 - (3) LAR 139 CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS vigente
 - (4) LAR AGA(LAR 154, LAR 153 Y LAR 139) vigente
 - (5) Otras regulaciones vigentes.
- j) Cierre de la reunión
 - (1) Una vez finalizada la reunión, la persona designada de la DINACIA elaborará un acta de la misma.

MGIA.8. Proceso 5: Envío de copia del acta de la reunión.

- a) Una copia original del acta firmada por todos los asistentes a la reunión será enviada al solicitante y la otra copia original será de la DINACIA.

MGIA.9. Proceso 6: Archivo

- a) Se procederá al archivo de los documentos utilizados en esta fase, en los soportes físicos y digitales correspondientes al Proceso correspondiente al Aeródromo baso proceso de certificación .

PARTE K. Fase II - Solicitud Formal

MGIA.1. General

- a) Los objetivos principales de la Fase 2 son:
- (1) Por parte del Explotador del Aeródromo, hacer entrega de todos los documentos y manuales relacionados con el proceso de certificación:
 - (2) Solicitud Formal.
 - (3) Manual del Aeródromo
 - (4) Manual de Organización y funciones del Explotador.
 - (5) Manual de procedimientos de mantenimiento del Aeródromo.
 - (6) Carta de cumplimiento con las normas.
 - (7) Listado de chequeo de conformidad.
 - (8) Currículum del personal gerencial.
 - (9) Plan de entrenamiento inicial.
 - (10) Documentos de compra, contratos y cartas de intención.
- b) Por parte de la DINACIA :
- (1) Hacer una evaluación de la capacitación del personal aeronáutico, y
 - (2) Revisar los documentos entregados.

MGIA.2. Proceso 1. Recepción de la Solicitud Formal

- a) La solicitud formal debe ser físicamente recibida en las oficinas de la DINACIA requiere de un período de tiempo para la revisión inicial de los manuales y documentos presentados, este periodo será establecido en conjunto con el Explotador

MGIA.3. Proceso 2. Revisión Inicial de la Solicitud Formal y documentación anexa:

- a) La revisión inicial tiene los siguientes propósitos:
- (1) Verificar que todos los documentos y manuales requeridos para la solicitud formal han sido presentados.
 - (2) La revisión inicial también permite determinar si el material remitido, representa una propuesta confiable y de suficiente calidad que permita una reunión de solicitud formal de carácter productivo.
- b) Programa de Eventos
- (1) **La aceptación del Programa de Eventos** conlleva un compromiso para ambas partes; el solicitante y el Equipo de Certificación. El Programa de Eventos está constituido por los elementos, actividades y programas mayores del Proceso de Certificación, también establece los límites de cumplimiento. El Equipo de Certificación (EDC) debe de considerar la factibilidad del Programa de Eventos propuesto con respecto a los siguientes criterios:
 - (2) **Secuencia lógica:** Muchas actividades y eventos deben ocurrir antes que otros, por ejemplo, no se puede impartir el entrenamiento inicial antes que el plan de entrenamiento inicial haya sido aceptado, no se puede evaluar el tiempo de respuesta del sistema de SSEI previo a que el personal haya sido entrenado, y los

vehículos y su equipamiento hayan sido inspeccionados. El Equipo de Certificación debe utilizar el protocolo o documento de ayuda a las tareas de Certificación; el cual constituye una herramienta para asegurar que el Programa de Eventos propuesto es lógico en términos de secuencia de eventos.

- (3) Puntualidad: El Programa de Eventos debe ser razonable y realista, debe proveer suficiente tiempo al Equipo de Certificación para la revisión de los diferentes manuales, documentos y propuestas del solicitante.
- (4) Disponibilidad de Inspectores y Recursos. La disponibilidad y capacidad de personal de inspección es otro aspecto que debe tenerse en cuenta para el cumplimiento del Programa de Eventos.

c) Manual de Aeródromo

- (1) Se debe efectuar una revisión del manual, para determinar si contiene la información que el LAR 139 CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS , requiere sea incluida.
- (2) Una evaluación profunda será efectuada en la Fase 3 del Proceso de Certificación para la aprobación del Manual, necesaria para continuar el Proceso.
- (3) **Ver Apéndice 1**

d) Plan de Entrenamiento Inicial

- (1) Debe ser revisado para determinar si todos los cursos y temas básicos para iniciar el entrenamiento del personal gerencial y operativo han sido incluidos y para determinar si el solicitante está procediendo en forma apropiada con el desarrollo, programación del entrenamiento. En la Fase 3 será efectuada una revisión detallada y deberá emitirse una aprobación inicial del plan de entrenamiento, para que el solicitante finalice los trámites para iniciar el entrenamiento. El solicitante no podrá iniciar con el entrenamiento hasta tanto el plan haya sido aprobado.
- (2) Se da por entendido que el programa de entrenamiento no estará completamente desarrollado en el momento de la Solicitud Formal; sin embargo, el solicitante debe presentar un programa de entrenamiento inicial, y registros, que contenga el entrenamiento que soporte la Fase 4 de Demostración e Inspección, entre ellos está:

- i. Entrenamiento en el sistema de inspección y mantenimiento del Aeródromo.
- ii. Entrenamiento en SSEI.
- iii. Entrenamiento en Regulaciones, estándares y MA.
- iv. Factores Humanos (Doc. 9683 de OACI).
- v. Entrenamiento en los Sistemas de ayudas visuales, Luces, señales y letreros del Aeródromo.
- vi. Entrenamiento en los Sistemas eléctricos y Fuentes de energía secundaria del Aeródromo.
- vii. Entrenamiento en Combustibles y mercancías peligrosas
- viii. Entrenamiento en PAF
- ix. Entrenamiento en SMS
- x. Otros

e) Historial del Personal Gerencial

(1) El Equipo de Certificación debe revisar el historial del personal gerencial que ocupa las posiciones de responsable de operaciones, de mantenimiento e inspección, para asegurar que fueron presentados y que cumplen con la información básica necesaria para justificar el cumplimiento regulatorio.

f) Documentos de compra, contratos y cartas de intención.

- (1) Estos documentos deben ser revisados por omisión o discrepancias significativas en la información,
- (2) por ejemplo una omisión es: carencia de documentos que indiquen la intención de compra o el contrato de equipo y facilidades necesarias para la certificación,
- (3) una discrepancia significativa puede ser: el contratar un servicio a una empresa o persona no calificada.
- (4) El solicitante no requiere de justificar toda compra o contrato pero debe de proveer evidencia que muestre que dispondrá de todos los servicios y los recursos para la certificación.

MGIA.4. Proceso 3. Reunión de Solicitud Formal

a) El CPC es el responsable de llevar a cabo la reunión de solicitud formal; salvo en caso de circunstancias no previsibles, todos los miembros del equipo de certificación deben estar presentes. Por lo general, el CPC debe abrir la reunión cuando esté presente el solicitante, el personal clave administrativo y el equipo de certificación.

- (1) El primer punto que se debe discutir es el Programa de Eventos en detalle. El solicitante debe explicar las razones por las cuales el programa se estructuró de esa manera o las razones por las cuales hay omisiones. La explicación que brinde ayudará para llegar a una resolución aceptable. EL CPC y el equipo de certificación deben ofrecer sugerencias y recomendaciones que hagan que el programa sea aceptable para la Autoridad Aeronáutica.
- (2) Una vez que se han resuelto mutuamente los puntos problemáticos en relación con el Programa, el CPC y el equipo de certificación deben discutir junto con el solicitante cualquier omisión o deficiencia que se haya encontrado.
- (3) Posteriormente se debe revisar el remanente de los documentos de la solicitud formal. Se debe discutir cualquier omisión o deficiencia que se identifique en los documentos, manuales y programas. El solicitante debe proporcionar explicaciones claras en relación con lo que se considera omitido o el porqué se considera que un ítem es deficiente. Se debe sugerir o recomendar al solicitante y su personal la manera de corregir dichas deficiencias. Los acuerdos mutuos en relación con la aceptación de la medida correctiva se deben dar durante la reunión. Se debe indicar al solicitante que las omisiones o deficiencias similares no pueden ocurrir de nuevo en documentos similares o material que se presente en fechas posteriores, de conformidad con el Programa.

b) Aceptación de la Solicitud Formal

- (1) La determinación sobre devolver la solicitud formal, previo a la reunión o proceder con la certificación mediante la programación de la reunión con el solicitante, debe ser logrado con un buen juicio y una actitud flexible y responsable. Los resultados de reuniones informales revisiones y observaciones de las capacidades del solicitante durante la Fase de pre solicitud, deben ser consideradas para tomar la decisión.
- (2) También deben de considerarse las relaciones durante el trabajo y el entendimiento logrado en la Fase de Pre solicitud. No obstante, la decisión debe basarse en primer término en los resultados de la evaluación preliminar y en los documentos y manuales adjuntos a la solicitud. El único criterio que puede representar una devolución inmediata de la Solicitud Formal es la ausencia de la carta de solicitud y de uno o más documentos o manuales.

MGIA.5. Proceso 4. Cierre de la reunión y elaboración del acta de reunión

- a) Una copia del acta de la reunión será remitida al personal del aeródromo solicitante y el original se archivara de acuerdo a los procedimientos establecidos por la DINACIA

MGIA.6. Proceso 5. Archivo.

- a) Se procederá al archivo de los documentos utilizados en esta fase, en los soportes físicos y digitales correspondientes al Proceso correspondiente al Aeródromo baso proceso de certificación Se procederá al archivo de los documentos utilizados en esta fase

PARTE L. Fase III - Evaluación Documental

MGIA.1. General

- a) La fase de evaluación documental es parte del proceso de certificación, en la que los manuales y otros documentos del solicitante serán revisados, aprobados o rechazados. La ejecución de esta etapa la llevan a cabo los miembros del equipo de certificación. Cada presentación que realice el solicitante estará sujeta a una profunda revisión con el fin de garantizar que cumple con las regulaciones aplicables y satisface las prácticas de seguridad operacional del aeropuerto.
- b) Es importante indicar que para garantizar claridad, la fase de evaluación documental y la fase de demostración e inspección se discuten en forma individual en este capítulo. En la práctica, sin embargo, estas dos etapas se entrelazan entre sí. Es decir, cuando un programa de entrenamiento ha sido aprobado inicialmente, el Explotador debe comenzar su capacitación mientras se revisan otros manuales y elementos del programa.

MGIA.2. **Proceso 1:** Evaluación del Manual de Aeródromo y documentos asociados.

- a) Planificación de la Fase de Evaluación Documental
 - (1) Una de las responsabilidades más importantes del CPC es organizar los esfuerzos del Equipo de Certificación de revisión de los manuales y otros documentos del solicitante. Un elemento útil de la planificación de actividades en esta fase es el programa de eventos. El programa determina lo que se va a revisar y cuando se va a revisar. Lo que se acuerde previamente en relación con el programa determinará la prioridad de los puntos que se van a revisar, cuando se van a revisar y otros elementos que la DINACIA considere elementales para el logro de la evaluación, los cuales se consideraran como parte del equipo básico de certificación. Por ejemplo, los servicios de un inspector que está calificado para la verificación de radio ayudas se pueden necesitar para evaluar estas facilidades.
- b) Revisión de Documentos
 - (1) En esta fase, los miembros del equipo de certificación evalúan y aceptan los manuales del solicitante y otros documentos requeridos. La revisión de los documentos que presenta el solicitante debe compararse con los requerimientos dados en el LAR 139 CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS Certificación de Aeródromos.
 - (2) Si la revisión muestra la existencia de deficiencias en las presentaciones del solicitante, el CPC debe devolver el manual o documentos al solicitante con una carta que indique las discrepancias. El equipo debe estar preparado para ofrecer sugerencias o recomendaciones en relación con la manera de mejorar el producto, pero evitando “escribir” el manual del solicitante. El equipo de certificación debe recordar que es responsabilidad del solicitante preparar los manuales y procedimientos que garanticen la obtención de prácticas operativas seguras y el cumplimiento de las normas.

MGIA.3. **Proceso 2:** Comunicación al aeródromo de la finalización de la Fase 3.

- a) Una vez aprobados el MA y los documentos asociados, de acuerdo a lo establecido en el apartado anterior, el encargado de la certificación notificará al aeródromo mediante una carta la cual estará indicando que se ha finalizado la Fase 3 del proceso de certificación y se da inicio a la fase 4 de este mismo proceso

MGIA.4. Proceso 3: Archivos

- b) Se procederá al archivo de los documentos utilizados en esta fase, en los soportes físicos y digitales correspondientes al Proceso correspondiente al Aeródromo baso proceso de certificación, y se actualizara el programa de eventos.

PARTE M. Fase IV: Demostración e Inspección

MGIA.1. Generales

- a) En esta fase la DINACIA realiza una evaluación técnica o una inspección en sitio del aeródromo a fin de verificar el cumplimiento con lo establecido en el LAR AGA(LAR 154, LAR 153) Diseño y Operaciones de Aeródromos y el LAR 139 CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS Certificación de Aeródromos, así como cumplimiento con los procedimientos, la eficiencia de los procedimientos y programas presentados por el solicitante para la capacitación del personal, operación y mantenimiento del aeropuerto.

MGIA.2. Proceso 1: Preparación de la inspección para la evaluación técnica.

- a) Antes de comenzar la evaluación técnica o inspección en sitio del Aeródromo, el encargado de certificación del Explotador debe coordinar con el equipo de certificación de la DINACIA con el fin de planificar la misma. Los temas a determinar en esta reunión son, entre otros, lo siguiente:
- (1) Fecha en la que se realizara la inspección.
 - (2) Duración de la inspección.
 - (3) Identificar el aeropuerto, las oficinas administrativas, las facilidades, equipos, pistas, rodajes y plataforma.
 - (4) Elaborar un programa de inspección.
 - (5) Identificar la lista de chequeo a utilizar,
 - i. Ver PR-AGA-007-00 PROCEDIMIENTO DE CERTIFICACION DE AERÓDROMOS. Referirse al APÉNDICE 1 Procedimientos
 - ii. Ver las ayudas de trabajo que se incluyen en los Anexos.
 - iii. Ver las ayudas de trabajo que se incluyen en el Anexo 4 .
 - iv. FR-AGA-090-00 informe de insp.
 - v. FR-AGA-091 resumen info constl
 - vi. FR-AGA-092-00 Seguimiento de auditoria
 - (6) Envío del programa de inspección para el encargado del proceso de certificación del Explotador del aeródromo.
 - (7) El encargado del proceso de certificación por parte del aeródromo deberá estar presente, a fin de que conozca de primera mano cual es la marcha de la inspección y de las discrepancias detectadas.
 - (8) El gerente o propietario del aeródromo debe estar durante la reunión final, para conocer los resultados de la inspección.

MGIA.3. Proceso 2: Observación y Evaluación.

- a) El personal de certificación, observará y registrará la inspección, ensayo o pruebas de actividades por parte del solicitante. Este manual MGIA, provee orientación sobre la manera en que el solicitante será auditado e inspeccionado.
- b) A continuación se da una lista de actividades que requieren ser demostradas e inspeccionadas:
- (1) Todas las verificaciones que puedan completarse o iniciarse en la oficina deberían corroborarse, incluyendo la publicación de los datos del Explotador por el servicio de información aeronáutica, y sistema de registros.
 - (2) Evaluar si el sistema de gestión de la seguridad operacional, (SMS), indica que el solicitante estará en condiciones de explotar y

mantener adecuadamente el aeródromo en forma eficiente, regular y segura.

(3) Evaluar, inspeccionar, probar y ensayar las instalaciones, servicios y equipo del aeropuerto a efectos de verificar y asegurar que se ajustan a las normas y métodos especificados. Estas actividades deben incluir:

(4) Verificación de los datos del aeropuerto

- i. las pistas
- ii. los márgenes de pista
- iii. las franjas de pista
- iv. las áreas de seguridad de extremo de pista RESA
- v. las zonas de parada y zonas libres de obstáculos
- vi. las calles de rodaje
- vii. los márgenes de calles de rodaje
- viii. las franjas de calle de rodaje
- ix. las plataformas
- x. distancias declaradas
- xi. La presencia de obstáculos en las superficies limitadoras de obstáculos en el aeródromo y en sus cercanías.
- xii. Inspección de las siguientes luces aeronáuticas de tierra, incluyendo sus registros de verificación en vuelo:
 - xiii. luces de pista y de calles de rodaje
 - xiv. luces de aproximación
 - xv. PAPI/APAPI
 - xvi. Iluminación de plataforma
 - xvii. Iluminación de obstáculos
 - xviii. Fuente secundaria de energía eléctrica.
 - xix. Indicadores de dirección de viento.
 - xx. Iluminación de los indicadores de dirección del viento.
 - xxi. Señales y balizas de aeródromo.
 - xxii. Letreros en áreas de movimiento.
 - xxiii. Puntos de amarre para aeronaves según corresponda.
 - xxiv. Puntos de conexión a tierra.
 - xxv. Equipo e instalaciones de salvamento y extinción de incendios; tiempos de respuesta y demostración práctica de extinción de un fuego y rendimiento del equipo.
 - xxvi. Equipo de mantenimiento del aeropuerto en particular para el mantenimiento de las instalaciones de la parte aeronáutica, incluyendo equipo de medición del rozamiento en la superficie de las pistas.
 - xxvii. Equipo para el traslado de aeronaves inutilizadas.
 - xxviii. Procedimientos y equipo para gestión de la fauna.
 - xxix. Radios bidireccionales instalados en los vehículos que utiliza el Explotador en el área de movimiento.
 - xxx. La presencia de luces que puedan poner en peligro la seguridad de las aeronaves.
 - xxxi. Instalaciones de abastecimiento de combustible.
 - xxxii. Equipo de medición de alcance visual de pista.
 - xxxiii. El plan de emergencia del aeródromo y los ejercicios periódicos de emergencias en el aeródromo;
 - xxxiv. El Plan de inspección del Aeródromo y el mantenimiento de la iluminación aeronáutica de superficie

- xxxv. La promulgación de cambios a la información de aeródromo publicada
- xxxvi. La prevención del ingreso no autorizado en el aeródromo, en particular el área de movimiento y protección del público contra el chorro de los reactores y las estelas de hélice.
- xxxvii. La inspección diaria del aeropuerto por el explotador
- xxxviii. La planificación y realización de trabajos de construcción y mantenimiento, incluyendo el cumplimiento de los requisitos de seguridad en la construcción
- xxxix. La gestión de la plataforma y control de estacionamiento.
- xl. El control de vehículos que opere en el área de movimiento o en sus cercanías.
- xli. La gestión del peligro de la fauna
- xlii. La vigilancia de las superficies limitadoras de obstáculos y notificaciones pertinentes
- xliii. Los materiales peligrosos incluyendo el combustible de aviación
- xliv. La protección del radar y de las ayudas a la navegación
- xlv. Las operaciones con baja visibilidad
- xlvi. Inspección de servicios de tierra

MGIA.4. Evaluación de las instalaciones, equipo y servicios del aeródromo

- a) El operador/explotador de aeródromo debe demostrar el cumplimiento de las LAR 153 y 154 incluidos en el manual de aeródromo
- b) La DINACIA debe evaluar que operador/explotador del aeródromo cumpla los requisitos de certificación pertinentes detallados en 139.015 a efectos de asegurar que las instalaciones, servicios y equipo del aeródromo que se ajustan a lo especificado en el LAR 153 y LAR 154, en las que debe:
 - (1) verificar los datos administrativos del aeródromo;
 - (2) verificar los datos y características físicas del aeródromo;
 - (3) verificar las instalaciones y equipos;
 - (4) verificar los servicios y procedimientos operacionales;
 - (5) verificar los planes y programas del aeródromo;
 - (6) verificar el sistema de gestión de la seguridad operacional; en especial el marco de trabajo del SMS según el Apéndice 1 del LAR153, la implementación de la Etapa 1 del SMS, además de la creación y términos de referencia del Comité de Seguridad Operacional, aceptables a la AAC; y
 - (7) efectuar las pruebas de campo.
- c) Cuando el operador/explotador de aeródromo no sea responsable directo de algunas de las actividades comprendidas en el alcance de la certificación, la verificación en el terreno debe permitir asegurar que exista una coordinación apropiada entre el operador/explotador de aeródromo y las demás partes interesadas, y que las mismas se encuentren en concordancia con los procedimientos detallados en el Manual de Aeródromo.
- d) La DINACIA concluida esta evaluación debe preparar el informe, en el que debe incluir las discrepancias o no encontradas durante el desarrollo de las inspecciones y notificar al operador/explotador del aeródromo las constataciones en el plazo que establezca la DINACIA.
- e) En caso de registrar constataciones, el operador/explotador debe elaborar un plan de medidas correctivas donde se propongan formas de eliminar o mitigar las constataciones y se incluyan plazos para cada medida posterior, el cual debe resultar aceptable a la DINACIA

- f) La DINACIA, en caso que considere necesario, por necesidades de seguridad debe imponer al operador/explotador de aeródromo medidas de mitigación inmediatas si procede, hasta que se implementen las medidas definitivas para eliminar o mitigar las constataciones.

MGIA.5. Proceso 3: Recopilación de discrepancias

- a) Una vez realizada las inspecciones y completadas las guías de inspección identificadas en el proceso 2 anterior, todas las discrepancias encontradas serán registradas en un documento.

MGIA.6. Proceso 4: Alimentación de Base de Datos – Discrepancias.

- a) Una vez completado el documento, el CPC encargado de la certificación del aeródromo por parte de la DINACIA alimentara la base de datos con las discrepancias encontradas para el control de la misma y seguimiento.

MGIA.7. Proceso 5: Envío de discrepancias al aeródromo.

- a) Una vez completado el documento, el encargado de certificación del aeródromo por parte de la DINACIA enviará copia del mismo al aeródromo.

MGIA.8. Proceso 6: Recibo de acciones correctivas por parte del aeródromo.

- a) El aeródromo deberá tomar acciones correctivas para cada una de las discrepancias comunicadas por la DINACIA. El aeródromo enviará por escrito dando todos los detalles y referencias al cierre de cada discrepancia.
- b) Una vez recibida la carta del aeródromo contestando cada una de las discrepancia, los inspectores del equipo de certificación revisarán la información y verificarán si con la respuesta se puede dar por cerrado o no el punto, y si es necesario alguna inspección adicional en sitio para verificar el cierre de alguna discrepancia.
- c) Aquellas discrepancias que a juicio del equipo de inspección no puedan darse por cerradas se comunicarán de nuevo al aeródromo, indicando que el punto sigue abierto y explicando las razones por las que no son aceptable la acción correctiva propuesta.
- d) El proceso descrito en MGIA.7 a) al c), se repetirá cuantas veces sea necesario hasta que todas las discrepancias puedan darse por cerradas por el equipo de certificación.
- e) Una vez aceptadas las acciones propuestas o realizadas por el aeródromo, se cerrarán las discrepancias de acuerdo al documento y se deberá de registrar las “Fecha de cierre” y la “ID/Firma del inspector”.
- f) También se actualizará la Base de Datos - Discrepancias

MGIA.9. Proceso 7: Recibo de acciones correctivas por parte del aeródromo.

- a) El aeródromo deberá tomar acciones correctivas para cada una de las discrepancias comunicadas por la DINACIA. El aeródromo enviará por escrito dando todos los detalles y referencias al cierre de cada discrepancia.

MGIA.10. Aceptación de las condiciones de operación:

- a) Una vez concluido satisfactoriamente el proceso de evaluación y demostración mediante las inspecciones al aeródromo, así como los planes de medidas correctivas y convenidas las medidas de mitigación conforme al procedimiento establecido por la AAC, se aceptará el manual de aeródromo y las condiciones de operación del aeródromo

MGIA.11. Proceso 10: Archivos

- a) Se procederá al archivo de los documentos utilizados en esta fase, en los soportes físicos y digitales correspondientes al Proceso correspondiente al Aeródromo baso proceso de certificación, y se actualizara el programa de eventos

PARTE N. Fase V: Emisión del Certificado

MGIA.12. Generalidades

- a) La emisión del Certificado de Explotador de Aeródromo constituye la acción que da por completado el proceso de certificación.
- b) Una vez finalizada la Fase 4 con resultado satisfactorio, el encargado de certificación de la DINACIA junto con los inspectores que hayan participado en el proceso deben preparar toda la documentación para que el Director de la DINACIA pueda firmar el Certificado de Explotador de Aeródromo y las habilitaciones asociadas que se detallarán en las Condiciones Operacionales a las que deberá ajustarse el Explotador poseedor del Certificado.
- c) El Certificado de Explotador de Aeródromo se emite después que se hayan corregido todos los aspectos o inconformidades relevantes que se observaron en la fase anterior, también podrá aceptarse el cumplimiento posterior a la emisión del certificado de aspectos no críticos bajo un programa de cumplimiento aceptable para el CPC.

MGIA.13. Proceso 1: Preparación del Certificado

- a) La Autoridad Aeronáutica otorgará un documento que será utilizado para respaldar la Certificación del Explotador del Aeródromo.
- b) La carta de aprobación del MA será preparada y firmada por el CPC.
- c) Preparar y remitir información que requiere de publicación en el AIP, según lo requerido en el LAR 139.

MGIA.14. Proceso 2: Preparación del resto de documentos.

- a) Una vez elaborado el Certificado de Explotador de Aeródromo, el encargado de certificación de la DINACIA preparará el resto de la documentación incluyendo la Aprobación de las Condiciones de Operación que deben acompañar la firma del Certificado de Explotador de Aeródromo
- b) Uno de los documentos a finalizar es el documento del programa de eventos, en las que se han debido registrar las fechas de finalización de todos y cada uno de los procesos de las diferentes fases de certificación.
- c) Como documento final preparará un documento, en el que el encargado de certificación de la DINACIA declara que se ha finalizado el proceso de certificación del aeródromo con resultados satisfactorios y propone la firma del Certificado de Explotador de Aeródromo y el documento que contiene la Aprobación de las Condiciones de Operación asociadas.
- d) Finalizado lo anterior, el encargado de certificación del aeródromo por la DINACIA preparará el conjunto de documentos que debe acompañar el Certificado de Explotador de Aeródromo. Estos documentos son:
 - (1) • Carta de finalización del proceso de certificación.
 - (2) • Programa de eventos.
 - (3) • Certificado Operativo.

MGIA.15. Proceso 3: Entrega de documentos al aeródromo y archivo de documentos.

- a) Una vez elaborado el Certificado de Explotador de Aeródromo, el encargado de certificación de la DINACIA preparará el resto de la documentación que debe acompañar la firma del Certificado de Explotador de Aeródromo

MGIA.16. Publicación en la AIP de la certificación del aeródromo

- a) Una vez emitido el certificado por parte de la AAC, la información sobre el aeródromo debe ser proporcionado a la gestión de información aeronáutica (AIS/AIM) para su publicación.
- b) En caso de adjuntar al certificado de aeródromo condiciones especiales o restricciones operacionales, se divulgarán en la publicación de información aeronáutica (AIP) o mediante NOTAM.

MGIA.17. Proceso 4: Archivo.

- a) Para finalizar todo el proceso se procederá a archivar todos los documentos y formas utilizadas en el proceso de certificación LAR 139 CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS, de forma que el archivo contenga las evidencias de que se ha realizado el proceso de certificación.

MGIA.18. Proceso 5 Establecimiento del programa de vigilancia del aeródromo.

- a) Una vez certificado el aeródromo, debe establecerse un plan de vigilancia del mismo. Se debe poner especial atención en aquellos puntos que estuvieron débiles dentro del proceso.

PARTE O. Exenciones

MGIA.1. Exenciones y evaluación de la seguridad operacional

- a) Una vez concluido el proceso de evaluación y demostración mediante las inspecciones al aeródromo, así como los planes de medidas correctivas y convenidas las medidas de mitigación conforme al procedimiento establecido por la DINACIA, es probable que el operador/explotador de aeródromo deba solicitar por escrito exenciones según como lo establezca la DINACIA, cuando el aeródromo no satisfaga los requisitos establecidos por el Estado, para lo cual debe adjuntar un análisis de riesgo que garantice las condiciones y procedimientos operacionales que sean necesarios para el cumplimiento del nivel de seguridad equivalente dispuesto por el Estado y en lo aplicable al LAR 153 y LAR 154.
- b) La DINACIA notificará por escrito, al operador/explotador de aeródromo la aceptación o no del cumplimiento de determinadas disposiciones de esta reglamentación en un plazo establecido por la DINACIA posterior al pedido de exención.
- c) **Ver Procedimiento PR-AGA-011-00 Proceso para aceptar alternativas Aneco Procedimientos**

- d) La exención con respecto a una norma o método y a las condiciones y procedimientos a que se refiere esta reglamentación se establecerá en la emisión del certificado de aeródromo.
- e) La exención está sujeta al cumplimiento por el operador/explotador de aeródromo de las condiciones y procedimientos especificados por la DINACIA en el certificado de aeródromo que resulten necesarios para mantener el nivel de seguridad operacional.
- f) El operador/explotador de aeródromo debe efectuar el análisis técnico que justifique la desviación sobre la base de que puede lograrse por otros medios un nivel equivalente de seguridad al establecido por la norma o método pertinente.
- g) En caso de adjuntar al certificado de aeródromo condiciones especiales o restricciones operacionales, se divulgarán en la publicación de información aeronáutica (AIP) o mediante NOTAM.

PARTE P. Apendice 1

MGIA.1. EVALUACIÓN DEL MANUAL DE AERÓDROMO

LAR 139 139.105 Proceso de certificación 139.210 Contenido del manual de aeródromo

MGIA.1. Introducción

- a) El presente formato de lista de verificación es utilizado por el inspector de AGA como ayuda de trabajo para realizar auditorías e inspecciones a Operadores de Aeródromos en proceso de certificación, evaluación al Manual de Aeródromo conforme al LAR 139.- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Para su desarrollo y llenado es necesario considerar el nivel de complejidad de las operaciones del Aeródromo, en correspondencia al alcance y habilitaciones otorgadas

EVALUACIÓN DEL MANUAL DE AERÓDROMO PARTE I.- GENERALIDADES			
1. Nombre del Operador de Aeródromo		2. Dirección:	
3. Aeródromo		4. Capítulos relacionados del MOA:	
5. N° del certificado del Operador de Aeródromo:		6. Fecha:	7. Vigilancia: <input type="checkbox"/> Certificación: <input type="checkbox"/>
8. Inspector DIANCIA:		9. Inspector AGA de la DINACIA:	
1.			
10. Referencia	11. Aspectos a verificar	12. Nivel Compl.	13. Evidencia Objetiva
LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 1. Generalidades	Información general, finalidad y ámbito del Manual de Aeródromo	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 1. Generalidades	El requisito jurídico de Certificado de Explotador de Aeródromo y de Manual de Aeródromo según lo prescriben los reglamentos nacionales	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	

<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 1. Generalidades</p>	<p>Las condiciones de operación del aeródromo, incluyendo una declaración por la que el explotador se compromete a que el aeródromo, cuando está disponible para el despegue y aterrizaje de aeronaves, lo estará en todo momento para todas las personas en iguales condiciones <i>términos y condiciones operativos</i></p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 1. Generalidades</p>	<p>El sistema de información aeronáutica disponible y los procedimientos para la promulgación de dicha información</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 1. Generalidades</p>	<p>El sistema para registrar movimientos de aeronaves</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 1. Generalidades</p>	<p>Las obligaciones del explotador del aeródromo</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

10. Referencia	11. Aspectos a verificar	12. Nivel Cumpl.	13. Evidencia Objetiva
LAR 139-Apéndice 5 ADJUNTO A – Documentos a incluir en el Manual de Aeródromos a. General	1. Página de enmiendas o revisiones	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
LAR 139-Apéndice 5 ADJUNTO A – Documentos a incluir en el Manual de Aeródromos a. General	2. Documento de solicitud	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
LAR 139-Apéndice 5 ADJUNTO A – Documentos a incluir en el Manual de Aeródromos a. General	3. Boletín de aeródromos	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
LAR 139-Apéndice 5 ADJUNTO A – Documentos a incluir en el Manual de Aeródromos a. General	4. Nombramiento del responsable del aeródromo	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	

<p>LAR 139-Apéndice 5 ADJUNTO A – Documentos a incluir en el Manual de Aeródromos a. General</p>	<p>5. Título de propiedad o similar. (Registrada por la autoridad competente)</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 ADJUNTO A – Documentos a incluir en el Manual de Aeródromos a. General</p>	<p>6. Condiciones Generales para el Otorgamiento del Certificado de Aeródromo</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 ADJUNTO A – Documentos a incluir en el Manual de Aeródromos a. General</p>	<p>7. Copia del certificado</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 ADJUNTO A – Documentos a incluir en el Manual de Aeródromos a. General</p>	<p>8. Contratos de concesión y áreas concesionadas</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

10. Referencia	11. Aspectos a verificar	12. Nivel Cumpl.	13. Evidencia Objetiva
LAR 139-Apéndice 5 ADJUNTO A – Documentos a incluir en el Manual de Aeródromos b. Procedimientos	1. Procedimiento operacional de notificaciones de aeródromo	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
LAR 139-Apéndice 5 ADJUNTO A – Documentos a incluir en el Manual de Aeródromos b. Procedimientos	2. Procedimiento de acceso al área de movimiento	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
LAR 139-Apéndice 5 ADJUNTO A – Documentos a incluir en el Manual de Aeródromos b. Procedimientos	3. Procedimiento de servicio de salvamento y extinción de incendios	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
LAR 139-Apéndice 5 ADJUNTO A – Documentos a incluir en el Manual de Aeródromos b. Procedimientos	4. Procedimiento de inspección al área de movimiento y de la superficie limitadora de obstáculos	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	

<p>LAR 139-Apéndice 5 ADJUNTO A – Documentos a incluir en el Manual de Aeródromos b. Procedimientos</p>	<p>5. Procedimiento mantenimiento de ayudas visuales y sistema eléctrico de aeródromos</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 ADJUNTO A – Documentos a incluir en el Manual de Aeródromos b. Procedimientos</p>	<p>6. Procedimiento de mantenimiento al área de movimiento</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 ADJUNTO A – Documentos a incluir en el Manual de Aeródromos b. Procedimientos</p>	<p>7. Procedimiento de seguridad operacional de las obras en el aeródromo</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 ADJUNTO A – Documentos a incluir en el Manual de Aeródromos b. Procedimientos</p>	<p>8. Procedimiento de gestión de plataforma y gestión de seguridad operacional en plataforma</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

<p>LAR 139-Apéndice 5 ADJUNTO A – Documentos a incluir en el Manual de Aeródromos b. Procedimientos</p>	<p>9. Procedimiento de control de vehículos en la parte aeronáutica</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 ADJUNTO A – Documentos a incluir en el Manual de Aeródromos b. Procedimientos</p>	<p>10. Procedimiento de gestión del peligro de la fauna</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 ADJUNTO A – Documentos a incluir en el Manual de Aeródromos b. Procedimientos</p>	<p>11. Procedimientos para el control de obstáculos</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 ADJUNTO A – Documentos a incluir en el Manual de Aeródromos b. Procedimientos</p>	<p>12. Procedimiento en aeródromo para operaciones en condiciones de visibilidad reducida</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

<p>LAR 139- Apéndice 5 ADJUNTO A – Documentos a incluir en el Manual de Aeródromos b. Procedimientos</p>	<p>13. Procedimiento de protección de emplazamiento de radar y radioayudas para la navegación</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
--	---	---	--

10. Referencia	11. Aspectos a verificar	12. Nivel Cumpl.	13. Evidencia Objetiva
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 2 - Detalles del emplazamiento del aeródromo</p>	<p>Plano de aeródromo indicando las principales instalaciones para el funcionamiento del aeródromo incluyendo, el emplazamiento de cada indicador de dirección del viento, sistemas de meteorología (RVR), sistemas de ayudas a la navegación (ILS), sistemas de ayudas visuales;</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 2 - Detalles del emplazamiento del aeródromo</p>	<p>Plano de aeródromo indicando los límites del mismo; y, en caso de haber sido concesionado, indicar también el área de concesión</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 2 - Detalles del emplazamiento del aeródromo</p>	<p>Plano que indique la distancia del aeródromo con respecto a la ciudad, u área poblada más cercana, y el emplazamiento de cualquier instalación y equipo de aeródromo fuera de los límites de éste</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

10. Referencia	11. Aspectos a verificar	12. Nivel Cmpl.	13. Evidencia Objetiva
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 2 - Detalles del emplazamiento del aeródromo</p>	<p>Detalles del título de propiedad del predio en que se encuentra emplazado el aeródromo. Si los límites del aeródromo no están definidos en los documentos del título, indicación de los detalles del título de propiedad o de los derechos respecto del predio sobre el que el aeródromo está emplazado y un plano que indique los límites y la posición del aeródromo</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 2 - Detalles del emplazamiento del aeródromo</p>	<p>Si los límites del aeródromo no están definidos en los documentos del título, indicación de los detalles del título de propiedad o de los derechos respecto del predio sobre el que el aeródromo está emplazado y un plano que indique los límites y la posición del aeródromo</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

10. Referencia	11. Aspectos a verificar	12. Nivel Cump.	13. Evidencia Objetiva
LAR 139- Apéndice 5 ADJUNTO A – Documentos a incluir en el Manual de Aeródromos c. Planos y cartas	1. Carta topográfica a escala indicada por la AAC que contenga la ubicación del aeródromo referenciado al Sistema Geodésico Mundial 1984 (WGS-84)	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
LAR 139- Apéndice 5 ADJUNTO A – Documentos a incluir en el Manual de Aeródromos c. Planos y cartas	2. Plano de Aeródromo en Planta General (Escala 1: 2000)	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
LAR 139- Apéndice 5 ADJUNTO A – Documentos a incluir en el Manual de Aeródromos c. Planos y cartas	3. Plano de Perfil Longitudinal de pista.(Escala Vertical = 1: 200 y Escala Horizontal = 1: 2000)	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
LAR 139- Apéndice 5 ADJUNTO A – Documentos a incluir en el Manual de Aeródromos c. Planos y cartas	4. Plano de ubicación del lugar crítico. Escala 1:5000	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	

<p>LAR 139- Apéndice 5 ADJUNTO A – Documentos a incluir en el Manual de Aeródromos c. Planos y cartas</p>	<p>5. Datos actualizados de declinación magnética</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139- Apéndice 5 ADJUNTO A – Documentos a incluir en el Manual de Aeródromos c. Planos y cartas</p>	<p>6. Plano de Superficie Limitadora de Obstáculos</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139- Apéndice 5 ADJUNTO A – Documentos a incluir en el Manual de Aeródromos c. Planos y cartas</p>	<p>7. Estudio de Índice Perfil de Pista y Coeficiente de Fricción de Pista</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

10. Referencia	11. Aspectos a verificar	12. Nivel Cumpl.	13. Evidencia Objetiva
LAR 139- Apéndice 5 ADJUNTO A – Documentos a incluir en el Manual de Aeródromos d. Ayudas Visuales	1. Planos de Señalización del Área de Movimiento. Escala 1: 5000	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
LAR 139- Apéndice 5 ADJUNTO A – Documentos a incluir en el Manual de Aeródromos d. Ayudas Visuales	2. Diagrama Unifilar Eléctrico de los circuitos serie Iluminación del área de Movimiento	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
LAR 139- Apéndice 5 ADJUNTO A – Documentos a incluir en el Manual de Aeródromos d. Ayudas Visuales	3. Diagrama Unifilar Eléctrico de las Fuentes de energía primaria y secundaria	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
LAR 139- Apéndice 5 ADJUNTO A – Documentos a incluir en el Manual de Aeródromos d. Ayudas Visuales	4. Planos de configuración del sistema de iluminación del Área de Movimiento. Escala 1: 5000	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	

10. Referencia	11. Aspectos a verificar	12. Nivel Cumpi.	13. Evidencia Objetiva
LAR 139- Apéndice 5 ADJUNTO A – Documentos a incluir en el Manual de Aeródromos e. Radio ayudas y sistemas de meteorología	1. Planos de ubicación en el Área de Movimiento. Escala 1: 5000	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
LAR 139- Apéndice 5 ADJUNTO A – Documentos a incluir en el Manual de Aeródromos e. Radio ayudas y sistemas de meteorología	2. Diagrama Unifilar Eléctrico de los circuitos de alimentación del sistema	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
LAR 139- Apéndice 5 ADJUNTO A – Documentos a incluir en el Manual de Aeródromos e. Radio ayudas y sistemas de meteorología	3. Planos de emplazamiento del sistema en el Área de Movimiento. Escala 1: 5000	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	

10. Referencia	11. Aspectos a verificar	12. Nivel Cumpl.	13. Evidencia Objetiva
LAR 139- Apéndice 5 ADJUNTO A – Documentos a incluir en el Manual de Aeródromos f. Cartas acuerdo	1. Cartas de Acuerdo de Bomberos cuando amerite	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
LAR 139- Apéndice 5 ADJUNTO A – Documentos a incluir en el Manual de Aeródromos f. Cartas acuerdo	2. Cartas de acuerdo con el ATM	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
LAR 139- Apéndice 5 ADJUNTO A – Documentos a incluir en el Manual de Aeródromos f. Cartas acuerdo	3. Otras cartas	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	

10. Referencia	11. Aspectos a verificar	12. Nivel Cumpl.	13. Evidencia Objetiva
LAR 139- Apéndice 5 ADJUNTO A – Documentos a incluir en el Manual de Aeródromos g. Planes y Programas	1. Plan de Emergencia del Aeródromo	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	

<p>LAR 139- Apéndice 5 ADJUNTO A – Documentos a incluir en el Manual de Aeródromos g. Planes y Programas</p>	<p>2. Plan de traslado de aeronaves inutilizadas</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139- Apéndice 5 ADJUNTO A – Documentos a incluir en el Manual de Aeródromos g. Planes y Programas</p>	<p>3. Programa de gestión de fauna</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139- Apéndice 5 ADJUNTO A – Documentos a incluir en el Manual de Aeródromos g. Planes y Programas</p>	<p>4. Programa de mantenimiento</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139- Apéndice 5 ADJUNTO A – Documentos a incluir en el Manual de Aeródromos g. Planes y Programas</p>	<p>5. Programas de instrucción del personal</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

10. Referencia	11. Aspectos a verificar	12. Nivel Cumpl.	13. Evidencia Objetiva
LAR 139- Apéndice 5 ADJUNTO A – Documentos a incluir en el Manual de Aeródromos h. Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS)	1. Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS)	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	

10. Referencia	11. Aspectos a verificar	12. Nivel Cumpl.	13. Evidencia Objetiva
LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 3 - Detalles del aeródromo que serán notificados al servicio de información aeronáutica (AIM) de la AAC Información general	Nombre del aeródromo	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 3 - Detalles del aeródromo que serán notificados al servicio de información aeronáutica (AIM) de la AAC Información general	Emplazamiento del aeródromo	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	

10. Referencia	11. Aspectos a verificar	12. Nivel Cumpi.	13. Evidencia Objetiva
LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 3 - Detalles del aeródromo que serán notificados al servicio de información aeronáutica (AIM) de la AAC Información general	Coordenadas geográficas del punto de referencia de aeródromo determinadas con arreglo a la referencia del Sistema Geodésico Mundial-1984 (WGS-84);	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 3 - Detalles del aeródromo que serán notificados al servicio de información aeronáutica (AIM) de la AAC Información general	Elevación y ondulación del geoide en el aeródromo	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 3 - Detalles del aeródromo que serán notificados al servicio de información aeronáutica (AIM) de la AAC Información general	La elevación de cada umbral y ondulación del geoide, elevación del extremo de pista y todos los puntos importantes altos y bajos a lo largo de la pista, así como la mayor elevación de la zona del punto de toma de contacto de las pistas de aproximación de precisión	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 3 - Detalles del aeródromo que serán notificados al servicio de información aeronáutica (AIM) de la AAC Información general	Temperatura de referencia del aeródromo	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	

10. Referencia	11. Aspectos a verificar	12. Nivel Cumpi.	13. Evidencia Objetiva
LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 3 - Detalles del aeródromo que serán notificados al servicio de información aeronáutica (AIM) de la AAC Información general	Detalles del faro del aeródromo	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 3 - Detalles del aeródromo que serán notificados al servicio de información aeronáutica (AIM) de la AAC Información general	Nombre del Operador de Aeródromo y dirección y números telefónicos en los cuales pueda ubicarse en todo momento a dicho operador	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	

10. Referencia	11. Aspectos a verificar	12. Nivel Cumpl.	13. Evidencia Objetiva
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 3 - Detalles del aeródromo que serán notificados al servicio de información aeronáutica (AIM) de la AAC Dimensiones del aeródromo e información conexa, la información general debe incluir:</p>	<p>Pistas, principal y secundaria, marcación verdadera, número de designación, longitud, anchura, ubicación del umbral desplazado, pendiente, tipo de superficie, tipo de pista y, para las pistas de aproximación de precisión, existencia de una zona despejada de obstáculos;</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 3 - Detalles del aeródromo que serán notificados al servicio de información aeronáutica (AIM) de la AAC Dimensiones del aeródromo e información conexa, la información general debe incluir:</p>	<p>Longitud, anchura y tipo de superficie de las franjas, áreas de seguridad de extremo de pista, zonas de parada;</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 3 - Detalles del aeródromo que serán notificados al servicio de información aeronáutica (AIM) de la AAC Dimensiones del aeródromo e información conexa, la información general debe incluir:</p>	<p>Longitud, anchura y tipo de superficie de las calles de rodaje</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

10. Referencia	11. Aspectos a verificar	12. Nivel Cumpl.	13. Evidencia Objetiva
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 3 - Detalles del aeródromo que serán notificados al servicio de información aeronáutica (AIM) de la AAC Dimensiones del aeródromo e información conexa, la información general debe incluir:</p>	<p>Tipo de superficie de la plataforma y puestos de parada de aeronaves</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 3 - Detalles del aeródromo que serán notificados al servicio de información aeronáutica (AIM) de la AAC Dimensiones del aeródromo e información conexa, la información general debe incluir:</p>	<p>Longitud de la zona libre de obstáculos y perfil del terreno</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 3 - Detalles del aeródromo que serán notificados al servicio de información aeronáutica (AIM) de la AAC Dimensiones del aeródromo e información conexa, la información general debe incluir:</p>	<p>Ayudas visuales para procedimientos de aproximación, por ejemplo, tipo de iluminación de aproximación y sistema visual indicador de pendiente de aproximación (PAPI/APAPI); señalización e iluminación de pistas, calles de rodaje y plataformas; otras guías visuales y ayudas de control en calles de rodaje (incluyendo puestos de espera de la pista, puntos de espera intermedios y barras de parada) y plataformas, emplazamiento y tipo del sistema visual de guía de atraque; disponibilidad de fuente secundaria de energía eléctrica para iluminación</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

10. Referencia	11. Aspectos a verificar	12. Nivel Cumpl.	13. Evidencia Objetiva
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 3 - Detalles del aeródromo que serán notificados al servicio de información aeronáutica (AIM) de la AAC Dimensiones del aeródromo e información conexa, la información general debe incluir:</p>	<p>Emplazamiento y radiofrecuencia de los puntos de verificación de aeródromo del VOR</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 3 - Detalles del aeródromo que serán notificados al servicio de información aeronáutica (AIM) de la AAC Dimensiones del aeródromo e información conexa, la información general debe incluir:</p>	<p>Ubicación y designación de las rutas de rodaje normales</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 3 - Detalles del aeródromo que serán notificados al servicio de información aeronáutica (AIM) de la AAC Dimensiones del aeródromo e información conexa, la información general debe incluir:</p>	<p>Coordenadas geográficas de cada umbral en el sistema WGS-84</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

10. Referencia	11. Aspectos a verificar	12. Nivel Cumpl.	13. Evidencia Objetiva
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 3 - Detalles del aeródromo que serán notificados al servicio de información aeronáutica (AIM) de la AAC Dimensiones del aeródromo e información conexa, la información general debe incluir:</p>	<p>Coordenadas geográficas de los puntos apropiados del eje de las calles de rodaje</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 3 - Detalles del aeródromo que serán notificados al servicio de información aeronáutica (AIM) de la AAC Dimensiones del aeródromo e información conexa, la información general debe incluir:</p>	<p>Coordenadas geográficas de cada puesto de estacionamiento de aeronave</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 3 - Detalles del aeródromo que serán notificados al servicio de información aeronáutica (AIM) de la AAC Dimensiones del aeródromo e información conexa, la información general debe incluir:</p>	<p>Coordenadas geográficas y elevación máxima de obstáculos significativos en las áreas de aproximación y despegue, en el área de circuitos y en las vecindades del aeródromo. (Esta información puede indicarse mejor en forma de cartas como las requeridas para la preparación de publicaciones de información aeronáutica, según se especifica en los RAU correspondientes, Cartas aeronáuticas RAU MAP y Servicios de información aeronáutica RAU AIS.</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

10. Referencia	11. Aspectos a verificar	12. Nivel Cumpl.	13. Evidencia Objetiva
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 3 - Detalles del aeródromo que serán notificados al servicio de información aeronáutica (AIM) de la AAC Dimensiones del aeródromo e información conexa, la información general debe incluir:</p>	<p>Tipo de superficie del pavimento y resistencia del mismo utilizando el número de clasificación de aeronaves -número de clasificación de pavimentos (ACN-PCN);</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 3 - Detalles del aeródromo que serán notificados al servicio de información aeronáutica (AIM) de la AAC Dimensiones del aeródromo e información conexa, la información general debe incluir:</p>	<p>Una o más ubicaciones de verificación de altímetro previa al vuelo establecidas en una plataforma, así como su elevación</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

10. Referencia	11. Aspectos a verificar	12. Nivel Cumpl.	13. Evidencia Objetiva
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 3 - Detalles del aeródromo que serán notificados al servicio de información aeronáutica (AIM) de la AAC Dimensiones del aeródromo e información conexa, la información general debe incluir:</p>	<p>Distancias declaradas: recorrido de despegue disponible (TORA), distancia de despegue disponible (TODA), distancia de aceleración-parada disponible (ASDA), distancia de aterrizaje disponible (LDA);</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 3 - Detalles del aeródromo que serán notificados al servicio de información aeronáutica (AIM) de la AAC Dimensiones del aeródromo e información conexa, la información general debe incluir:</p>	<p>Plan de traslado de aeronaves inutilizadas: números de teléfono, télex, facsímil, y dirección de correo-electrónico (e-mail) de la persona designada como coordinador del aeródromo para el traslado de aeronaves inutilizadas en el área de movimientos o en sus cercanías, información sobre la capacidad de trasladar una aeronave inutilizada, expresada en términos del tipo más grande de aeronave que el aeródromo está capacitado para trasladar</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 3 - Detalles del aeródromo que serán notificados al servicio de información aeronáutica (AIM) de la AAC Dimensiones del aeródromo e información conexa, la información general debe incluir:</p>	<p>Salvamento y extinción de incendios: nivel de protección proporcionado, expresado en términos de la categoría de los servicios de salvamento y extinción de incendios, que deberá estar de acuerdo con el LAR 153 y el tipo y los volúmenes de agentes de extinción normalmente disponibles en el aeródromo</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

10. Referencia	11. Aspectos a verificar	12. Nivel Cumpl.	13. Evidencia Objetiva
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 3 - Detalles del aeródromo que serán notificados al servicio de información aeronáutica (AIM) de la AAC Dimensiones del aeródromo e información conexa, la información general debe incluir:</p>	<p>Declaración de las áreas críticas, detallando exactamente con coordenadas y ubicación en el lado aire y de maniobras.</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 3 - Detalles del aeródromo que serán notificados al servicio de información aeronáutica (AIM) de la AAC Dimensiones del aeródromo e información conexa, la información general debe incluir:</p>	<p>El operado/explotador de aeródromo asegurará la precisión de la información proporcionada en beneficio de la seguridad de las aeronaves. La DINACIA comprobará que la información que exija estudios y evaluaciones de ingeniería sea obtenida o verificada por técnicos calificados, asignados por la misma.</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

10. Referencia	11. Aspectos a verificar	12. Nivel Cumpl.	13. Evidencia Objetiva
LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo NOTIFICACIONES DE AERÓDROMO	El operador de aeródromo debe detallar los procedimientos a para notificar todo cambio que se introduzca en la información sobre el aeródromo presentada en la AIP y procedimientos para solicitar la expedición de NOTAM, incluyendo	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo NOTIFICACIONES DE AERÓDROMO	Procedimientos para notificar a la AAC sobre cualquier cambio y para registrar la notificación de los cambios durante y fuera de las horas normales de operaciones del aeródromo	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo NOTIFICACIONES DE AERÓDROMO	Los nombres y funciones de las personas responsables de notificar los cambios y sus números telefónicos durante y fuera de las horas normales de operaciones del aeródromo	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo NOTIFICACIONES DE AERÓDROMO	La dirección y los números telefónicos, proporcionados por la AAC, del lugar en que los cambios han de notificarse a la misma	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	

10. Referencia	11. Aspectos a verificar	12. Nivel Cumpl.	13. Evidencia Objetiva
LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo ACCESO AL AREA DE MOVIMIENTO DEL AERÓDROMO	El Operador de Aeródromo en su programa de Seguridad detallará los procedimientos que deban seguirse en coordinación con las dependencias AVSEC correspondientes, a los efectos de prevenir la interferencia ilícita y evitar ingresos no autorizados de personas, vehículos, equipo, animales u otros objetos que constituyan riesgo o peligro en el <i>área de movimiento</i> del aeródromo	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	

10. Referencia	11. Aspectos a verificar	12. Nivel Cmpl.	13. Evidencia Objetiva
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo PLAN DE EMERGENCIA DEL AERÓDROMO</p>	<p>Plan de emergencia del aeródromo. El operador de aeródromo debe detallar el plan de d.emergencia del aeródromo, ajustado a las especificaciones contenidas en el Apéndice 2 – Parte I al LAR 153 incluyendo lo siguiente:</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo PLAN DE EMERGENCIA DEL AERÓDROMO</p>	<p>El documento donde figure el plan para casos de emergencia en los aeródromos incluirá, como mínimo, lo siguiente: (1) tipos de emergencias previstas; (2) entidades que intervienen en el plan; (3) responsabilidad que debe asumir y papel que debe desempeñar cada una de las entidades, el centro de operaciones de emergencia y el puesto de mando, en cada tipo de emergencia; (4) información sobre los nombres y números de teléfono de las oficinas o personas con las que se debe entrar en contacto en caso de una emergencia determinada; y (5) un mapa cuadrulado del aeródromo y de sus inmediaciones.</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo PLAN DE EMERGENCIA DEL AERÓDROMO</p>	<p>Planes para enfrentar emergencias que ocurran en el aeródromo o en sus cercanías (a definir en el Manual de Aeródromo), incluyendo el mal funcionamiento de aeronaves en vuelo; incendios estructurales; sabotaje, comprendidas las amenazas de bomba (aeronaves o estructura); apoderamiento ilícito de aeronaves; accidentes e incidentes en el aeródromo, abarcando consideraciones de "durante la emergencia" y "después de la emergencia"</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

10. Referencia	11. Aspectos a verificar	12. Nivel Cumpl.	13. Evidencia Objetiva
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo PLAN DE EMERGENCIA DEL AERÓDROMO</p>	<p>Detalles de instalaciones y equipo que han de usarse en las emergencias, incluyendo la frecuencia de dichos ensayos</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo PLAN DE EMERGENCIA DEL AERÓDROMO</p>	<p>Detalles de ejercicios para ensayar planes de emergencia, incluyendo la frecuencia de simulacros generales del plan no mayor a dos (2) años, y su planificación</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo PLAN DE EMERGENCIA DEL AERÓDROMO</p>	<p>Detalles de simulacros parciales al año siguiente de cada simulacro general, para mantener el entrenamiento y/o mejorar las deficiencias detectadas en los simulacros generales del personal de las diversas dependencias que participan en el plan de emergencia</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo PLAN DE EMERGENCIA DEL AERÓDROMO</p>	<p>Prácticas completas de emergencia de aeródromo a intervalos que no excedan de dos años; y prácticas de emergencia parciales en el año que siga a la práctica completa de emergencia de aeródromo para asegurarse de que se han corregido las deficiencias observadas durante las prácticas completas y su planificación o</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

10. Referencia	11. Aspectos a verificar	12. Nivel Cmpl.	13. Evidencia Objetiva
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo PLAN DE EMERGENCIA DEL AERÓDROMO</p>	<p>Una serie de pruebas modulares que comienza el primer año y concluye en una práctica completa de emergencia de aeródromo a intervalos que no excedan de tres años; y se examinará subsiguientemente, o después de que ocurriera una emergencia, para corregir las o en tal caso de emergencia</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo PLAN DE EMERGENCIA DEL AERÓDROMO</p>	<p>Detalles de simulacros parciales al año siguiente de cada simulacro general, para mantener el entrenamiento y/o mejorar las deficiencias detectadas en los simulacros generales del personal de las diversas dependencias que participan en el plan de emergencia</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo PLAN DE EMERGENCIA DEL AERÓDROMO</p>	<p>Detalles de simulacros en mesa por lo menos una vez cada seis meses, salvo en el periodo de seis meses en el que se realiza un simulacro general</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo PLAN DE EMERGENCIA DEL AERÓDROMO</p>	<p>Una lista de organizaciones, agencias y personal con autoridad, tanto dentro como fuera del aeródromo, con funciones en el emplazamiento-, sus números de teléfono y facsímile, direcciones de correo electrónico y radiofrecuencias de sus oficinas</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

10. Referencia	11. Aspectos a verificar	12. Nivel Cmpl.	13. Evidencia Objetiva
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo PLAN DE EMERGENCIA DEL AERÓDROMO</p>	<p>Establecimiento de un Comité de Emergencia del Aeródromo para organizar instrucción y otros preparativos para enfrentar emergencias</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo PLAN DE EMERGENCIA DEL AERÓDROMO</p>	<p>Nombramiento de un responsable en el lugar para supervisar todos los aspectos de la operación de emergencia</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo PLAN DE EMERGENCIA DEL AERÓDROMO</p>	<p>El plan incluirá la pronta disponibilidad de los servicios especiales de salvamento correspondientes, y la coordinación con los mismos, a fin de poder responder a emergencias cuando un aeródromo este situado cerca de zonas con agua o pantanosas, y en los que una proporción significativa de las operaciones de aproximación o salida tienen lugar sobre esas zonas.</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo PLAN DE EMERGENCIA DEL AERÓDROMO</p>	<p>En los aeródromos situados cerca de zonas con agua o pantanosas, o en terrenos difíciles, el plan de emergencias del aeródromo incluirá el establecimiento, el ensayo y la verificación, a intervalos regulares, de un tiempo de respuesta predeterminado para los servicios especiales de salvamento.</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

10. Referencia	11. Aspectos a verificar	12. Nivel Cmpl.	13. Evidencia Objetiva
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo PLAN DE EMERGENCIA DEL AERÓDROMO</p>	<p>En los aeropuertos, y en aquellos aeródromos que la AAC determine, se establecerá un centro de operaciones de emergencia fijo (COE) y un puesto de mando móvil (PMM) para que sean utilizados en caso de una emergencia</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo PLAN DE EMERGENCIA DEL AERÓDROMO</p>	<p>El Plan de Emergencia se ajustara a los principios relativos a factores humanos a fin de asegurar que todas las organizaciones consideradas, intervengan de la mejor manera posible en las operaciones de emergencias.</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS</p>	<p>El Operador de Aeródromo detallará las instalaciones, equipo, personal, su capacitación y procedimientos para satisfacer los requisitos de salvamento y extinción de incendios, incluyendo los nombres y funciones de las personas responsables de tratar con los servicios de salvamento y extinción de incendio en el aeródromo. Este tema también deberá abarcarse en detalle apropiado en el plan de emergencia del aeródromo</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS</p>	<p>El Operador de Aeródromo detallará los procedimientos para informar inmediatamente al servicio de tránsito aéreo y a la AAC, todo cambio en la categoría del aeródromo por nivel de protección de los Servicios de Salvamento y Extinción de Incendio, que se produzca en el aeródromo</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

10. Referencia	11. Aspectos a verificar	12. Nivel Cmpl.	13. Evidencia Objetiva
LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS	El Operador de Aeródromo detallará el programa de instrucción para que el personal de los servicios de salvamento y extinción de incendio pueda atender situaciones de emergencia aeronáutica, incluyendo emergencias que involucren materiales peligrosos	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS	El Operador de Aeródromo detallará el programa de mantenimiento del equipo de los servicios de salvamento y extinción de incendio	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS	Cuando un aeródromo este situado cerca de zonas con agua/pantanosas, o en terrenos difíciles, y en los que una proporción significativa de las operaciones de aproximación o salida tenga lugar sobre estas zonas, se dispondrá de servicio y equipos de salvamento y extinción de incendios especiales, adecuados para los peligros y riesgos correspondientes	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	

10. Referencia	11. Aspectos a verificar	12. Nivel Cumpl.	13. Evidencia Objetiva
LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo INSPECCION DEL AREA DE MOVIMIENTO DEL AERÓDROMO Y DE LAS SUPERFICIES LIMITADORAS DE OBSTACULOS POR EL OPERADOR DEL AERÓDROMO	El Operador de Aeródromo detallará los procedimientos para la inspección del área de movimiento del aeródromo y de las superficies limitadoras de obstáculos incluyendo procedimientos para	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo INSPECCION DEL AREA DE MOVIMIENTO DEL AERÓDROMO Y DE LAS SUPERFICIES LIMITADORAS DE OBSTACULOS POR EL OPERADOR DEL AERÓDROMO	Realizar inspecciones, incluyendo mediciones del rozamiento y, durante y fuera de las horas normales de operaciones en el aeródromo	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo INSPECCION DEL AREA DE MOVIMIENTO DEL AERÓDROMO Y DE LAS SUPERFICIES LIMITADORAS DE OBSTACULOS POR EL OPERADOR DEL AERÓDROMO	Medios de comunicación con el control de tránsito aéreo durante una inspección	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	

<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo INSPECCION DEL AREA DE MOVIMIENTO DEL AERÓDROMO Y DE LAS SUPERFICIES LIMITADORAS DE OBSTACULOS POR EL OPERADOR DEL AERÓDROMO</p>	<p>Mantener actualizado un libro de registro de inspecciones, su ubicación y persona responsable</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo INSPECCION DEL AREA DE MOVIMIENTO DEL AERÓDROMO Y DE LAS SUPERFICIES LIMITADORAS DE OBSTACULOS POR EL OPERADOR DEL AERÓDROMO</p>	<p>Notificar los resultados de las inspecciones y adoptar rápidas medidas de seguimiento a efectos de asegurar la corrección de las condiciones de inseguridad</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo INSPECCION DEL AREA DE MOVIMIENTO DEL AERÓDROMO Y DE LAS SUPERFICIES LIMITADORAS DE OBSTACULOS POR EL OPERADOR DEL AERÓDROMO</p>	<p>Detalles de intervalos y horas de inspección</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo INSPECCION DEL AREA DE MOVIMIENTO DEL AERÓDROMO Y DE LAS SUPERFICIES LIMITADORAS DE OBSTACULOS POR EL OPERADOR DEL AERÓDROMO</p>	<p>Lista de verificación de inspección</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo INSPECCION DEL AREA DE MOVIMIENTO DEL AERÓDROMO Y DE LAS SUPERFICIES LIMITADORAS DE OBSTACULOS POR EL OPERADOR DEL AERÓDROMO</p>	<p>Los nombres y funciones de las personas responsables de realizar las inspecciones y sus números telefónicos durante las horas de trabajo y después de las mismas.</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo AYUDAS VISUALES Y SISTEMAS ELECTRICOS DEL AERÓDROMO</p>	<p>El Operador de Aeródromo asegurará los servicios que provee y por lo tanto deberá establecer los procedimientos para la inspección, mantenimiento y notificación del estado de las Ayudas Visuales, (incluyendo la iluminación de obstáculos), letreros, balizas y sistemas eléctricos del aeródromo, de acuerdo con el LAR 154</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo AYUDAS VISUALES Y SISTEMAS ELECTRICOS DEL AERÓDROMO</p>	<p>Los detalles de los procedimientos para la inspección y mantenimientos de las luces aeronáuticas (incluyendo la iluminación de obstáculos), letreros, balizas y sistemas eléctricos del aeródromo, serán detallados en el manual de procedimientos del organismo de mantenimiento y deberá incluir por lo menos los siguientes procedimientos</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo AYUDAS VISUALES Y SISTEMAS ELECTRICOS DEL AERÓDROMO</p>	<p>Para realizar inspecciones durante y fuera de las horas normales de operación del aeródromo y lista de verificación de dichas inspecciones</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo AYUDAS VISUALES Y SISTEMAS ELECTRICOS DEL AERÓDROMO</p>	<p>Para registrar el resultado de las inspecciones y para adoptar medidas de seguimiento a efectos de corregir deficiencias</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo AYUDAS VISUALES Y SISTEMAS ELECTRICOS DEL AERÓDROMO</p>	<p>Para realizar el mantenimiento de rutina y de emergencia;</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo AYUDAS VISUALES Y SISTEMAS ELECTRICOS DEL AERÓDROMO</p>	<p>Para contar con una fuente secundaria de energía eléctrica y, si corresponde, detalles de cualquier otro método para enfrentar una falla parcial o total del sistema de energía primaria</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo AYUDAS VISUALES Y SISTEMAS ELECTRICOS DEL AERÓDROMO</p>	<p>Los nombres y funciones de las personas responsables de la inspección y mantenimiento de los sistemas de iluminación y números telefónicos para comunicarse con ellos durante las horas de trabajo y después de las mismas</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo AYUDAS VISUALES Y SISTEMAS ELECTRICOS DEL AERÓDROMO</p>	<p>Deberá establecer un sistema de mantenimiento adecuado y el personal de mantenimiento del proveedor deberá ser calificado para mantener la instalación en el nivel alcanzado en el momento de su puesta en servicio. Cada persona que mantiene la instalación debe cumplir como mínimo los requisitos de licencia establecidos por los documentos relacionados al LAR 153 Operación de Aeródromos y establecidos por la AAC y demostrar que tiene los conocimientos específicos y habilidades necesarias para mantener la instalación, incluido el dominio de los procedimientos de mantenimiento y el uso de equipos de prueba especializados</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo AYUDAS VISUALES Y SISTEMAS ELECTRICOS DEL AERÓDROMO</p>	<p>El Operador del Aeródromo deberá presentar un stock de repuestos, para hacer posible la sustitución de los componentes del sistema que se deterioran</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo MANTENIMIENTO DEL AREA DE MOVIMIENTO</p>	<p>El Operador de Aeródromo detallará las instalaciones y procedimientos para el mantenimiento del área de movimiento, en el manual de procedimientos del organismo de mantenimiento incluyendo los siguientes</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo MANTENIMIENTO DEL AREA DE MOVIMIENTO</p>	<p>Para el mantenimiento de las zonas pavimentadas</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo MANTENIMIENTO DEL AREA DE MOVIMIENTO</p>	<p>Para el mantenimiento de pistas y calles de rodaje no pavimentadas</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo MANTENIMIENTO DEL AREA DE MOVIMIENTO</p>	<p>Para el mantenimiento de las franjas de pista y de calles de rodaje</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo MANTENIMIENTO DEL AREA DE MOVIMIENTO</p>	<p>Para el mantenimiento del sistema de drenaje del aeródromo</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo MANTENIMIENTO DEL AREA DE MOVIMIENTO</p>	<p>Para medir, evaluar y notificar el nivel rozamiento en condiciones normales y con presencia de agua en la pista</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo MANTENIMIENTO DEL AREA DE MOVIMIENTO</p>	<p>Para mantener las Señales y su nivel de retro reflexión, en las áreas pavimentadas de pistas, rodajes y plataformas</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo TRABAJOS EN EL AERÓDROMO - SEGURIDAD</p>	<p>El Operador de Aeródromo detallará los procedimientos para planificar y realizar trabajos de construcción y mantenimiento en condiciones de seguridad (incluyendo obras que deban realizarse con poco aviso previo) en el área de movimiento o en sus cercanías, y que puedan extenderse más allá de una superficie limitadora de obstáculos incluyendo:</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo TRABAJOS EN EL AERÓDROMO - SEGURIDAD</p>	<p>Procedimientos para comunicarse con el control de tránsito aéreo durante la realización de dichas obras</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo TRABAJOS EN EL AERÓDROMO - SEGURIDAD</p>	<p>Nombres, números telefónicos y función de las personas y organizaciones responsables de planificar y realizar la obra y arreglos para comunicarse con ellas sus organizaciones en todo momento</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo TRABAJOS EN EL AERÓDROMO - SEGURIDAD</p>	<p>Nombres y números telefónicos, durante las horas de trabajo y después de las mismas, de los explotadores con base fija en el aeródromo, prestadores de servicios de asistencia en tierra a aeronaves y explotadores de aeronaves que deben ser notificados acerca de la obra</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo TRABAJOS EN EL AERÓDROMO - SEGURIDAD</p>	<p>Una lista de distribución para planes de trabajos, de ser necesario</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo GESTION DE LA PLATAFORMA</p>	<p>El Operador de Aeródromo proporcionará un servicio de dirección en la plataforma apropiado y desarrollará en coordinación con los servicios ATM del aeródromo procedimientos para</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo GESTION DE LA PLATAFORMA</p>	<p>Asegurar el movimiento con el fin de evitar colisiones entre aeronaves y entre aeronaves y obstáculos</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo GESTION DE LA PLATAFORMA</p>	<p>La entrada y salida de aeronaves de la plataforma y para la coordinación con la torre de control del aeródromo y la dependencia de gestión de la plataforma</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo GESTION DE LA PLATAFORMA</p>	<p>Asegurar el movimiento rápido y seguro de los vehículos y de otras actividades</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo GESTION DE LA PLATAFORMA</p>	<p>Para asignar puestos de estacionamiento de aeronave</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo GESTION DE LA PLATAFORMA</p>	<p>Para iniciar el arranque de los motores y asegurar márgenes para el retroceso remolcado de aeronaves</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo GESTION DE LA PLATAFORMA</p>	<p>Servicio de señaleros</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo GESTION DE LA PLATAFORMA</p>	<p>Servicio de vehículos de escolta (follow-me)</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA PLATAFORMA</p>	<p>El Operador de Aeródromo detallará los procedimientos para garantizar la seguridad en la plataforma, incluyendo</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA PLATAFORMA</p>	<p>Protección respecto del chorro de reactores</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA PLATAFORMA</p>	<p>Cumplimiento de precauciones de seguridad durante operaciones de reabastecimiento de combustible de aeronaves</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA PLATAFORMA</p>	<p>Barrido de la plataforma</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA PLATAFORMA</p>	<p>Limpieza de la plataforma</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA PLATAFORMA</p>	<p>Para notificar incidentes y accidentes en la plataforma</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA PLATAFORMA</p>	<p>Para auditar el cumplimiento de las normas de seguridad de todo el personal que trabaja en la plataforma</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo CONTROL DE VEHICULOS EN EL ÁREA DE MOVIMIENTO</p>	<p>El Operador de Aeródromo detallará los procedimientos para el control de vehículos de superficie que operan en el área de movimiento o en sus cercanías incluyendo</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo CONTROL DE VEHICULOS EN EL ÁREA DE MOVIMIENTO</p>	<p>Detalles de las reglas de tráfico aplicables (incluyendo límites de velocidad y medios para hacer cumplir las reglas);</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo CONTROL DE VEHICULOS EN EL ÁREA DE MOVIMIENTO</p>	<p>Método para expedir permisos de conducir para operar vehículos en el área de movimiento</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo CONTROL DE VEHICULOS EN EL ÁREA DE MOVIMIENTO</p>	<p>Detalles de la capacitación de los conductores de vehículos</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo GESTION DEL PELIGRO AVIARIO Y FAUNA SILVESTRE</p>	<p>El Operador de Aeródromo detallará los procedimientos para enfrentar los peligros planteados para las operaciones de aeronaves por la presencia de aves o mamíferos en los circuitos de vuelo del aeródromo o área de movimiento incluyendo</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo GESTION DEL PELIGRO AVIARIO Y FAUNA SILVESTRE</p>	<p>La creación, conformación del Comité de peligro aviario/fauna del aeródromo</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo GESTION DEL PELIGRO AVIARIO Y FAUNA SILVESTRE</p>	<p>Procedimientos para evaluación de la presencia de fauna silvestre</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo GESTION DEL PELIGRO AVIARIO Y FAUNA SILVESTRE</p>	<p>Procedimientos para la implantación de programas de Prevención del Peligro Aviario</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo GESTION DEL PELIGRO AVIARIO Y FAUNA SILVESTRE</p>	<p>Procedimientos para la recopilación de informes sobre choques con aves y otros animales, su archivo por un período no menor a seis meses y su comunicación a la AAC y a la OACI</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo GESTION DEL PELIGRO AVIARIO Y FAUNA SILVESTRE</p>	<p>Nombres y funciones de las personas responsables para tratar los temas concernientes a la reducción del peligro de choques con aves y otros animales, sus números telefónicos durante las horas de trabajo y después de las mismas</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo GESTION DEL PELIGRO AVIARIO Y FAUNA SILVESTRE</p>	<p>La realización de estudios de la fauna silvestre que se relacione con las actividades aeroportuarias y proporcione las bases para el desarrollo, implementación y perfeccionamiento del "Programa para el Manejo de Fauna Silvestre" a fin de tener información adecuada para la gestión de los peligros potenciales que esta genera</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo GESTION DEL PELIGRO AVIARIO Y FAUNA SILVESTRE</p>	<p>El Operador de Aeródromo detallará las medidas necesarias con la finalidad de evitar el cultivo y uso del terreno del aeródromo, que genere un atractivo para la fauna silvestre</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>10. Referencia</p>	<p>11. Aspectos a verificar</p>	<p>12. Nivel Cmpl.</p>	<p>13. Evidencia Objetiva</p>
<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 5 – Detalles de la Administración del aeródromo y sistema de gestión de la seguridad ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO</p>	<p>El Operador de Aeródromo suministrará detalles sobre la administración del aeródromo</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 5 – Detalles de la Administración del aeródromo y sistema de gestión de la seguridad ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO</p>	<p>Un esquema de organización del aeródromo indicando los nombres y puestos de personal principal, incluyendo sus responsabilidades</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 5 – Detalles de la Administración del aeródromo y sistema de gestión de la seguridad ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO</p>	<p>El explotador de aeródromo empleará un número adecuado de personal calificado e idóneo para realizar todas las actividades necesarias para la operación y el mantenimiento del Aeródromo.</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 5 – Detalles de la Administración del aeródromo y sistema de gestión de la seguridad ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO</p>	<p>El explotador de aeródromo deberá llevar un archivo con los registros de la calificación, entrenamiento y competencia del personal. La AAC se asegurará que el titular de un certificado de explotador de aeródromo empleará solamente a las personas que posean dichos certificados</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 5 – Detalles de la Administración del aeródromo y sistema de gestión de la seguridad ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO</p>	<p>El titular de un certificado de explotador de aeródromo implantará un programa para actualizar la competencia del personal establecido en el LAR 139 y demás disposiciones que la AAC establezca</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 5 – Detalles de la Administración del aeródromo y sistema de gestión de la seguridad ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO</p>	<p>El titular de un certificado de explotador de aeródromo implantará un programa de instrucción en seguridad operacional que asegure que el personal cuente con la instrucción y competencias necesarias para cumplir con sus funciones en el marco del SMS</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 5 – Detalles de la Administración del aeródromo y sistema de gestión de la seguridad ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO</p>	<p>Nombre, cargo y número telefónico de la persona que tiene responsabilidad general por la seguridad del aeródromo</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139-Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 5 – Detalles de la Administración del aeródromo y sistema de gestión de la seguridad ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO</p>	<p>Comités de aeródromo</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

10. Referencia	11. Aspectos a verificar	12. Nivel Cumpl.	13. Evidencia Objetiva
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 5 – Detalles de la Administración del aeródromo y sistema de gestión de la seguridad SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERA- CIONAL(SMS)</p>	<p>El Operador de Aeródromo detallará su Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional que, garantice el cumplimiento de todos los requisitos de seguridad y logre una continua mejora de la performance de seguridad</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 5 – Detalles de la Administración del aeródromo y sistema de gestión de la seguridad SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERA- CIONAL(SMS)</p>	<p>La política de seguridad, en la medida aplicable, sobre el proceso de gestión de la seguridad y su relación con el proceso de operaciones y mantenimiento</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 5 – Detalles de la Administración del aeródromo y sistema de gestión de la seguridad SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERA- CIONAL(SMS)</p>	<p>La estructura u organización del SMS, incluyendo su personal y la asignación de responsabilidades individuales y grupales para aspectos de seguridad</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

10. Referencia	11. Aspectos a verificar	12. Nivel Cumpl.	13. Evidencia Objetiva
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 5 – Detalles de la Administración del aeródromo y sistema de gestión de la seguridad SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERA- CIONAL(SMS)</p>	<p>Estrategia y planificación del SMS, como por ejemplo el establecimiento de objetivos de seguridad, asignación de prioridades para implantar iniciativas de seguridad y proporcionar un marco para controlar los riesgos al nivel más bajo razonablemente posible, teniendo siempre en cuenta los requisitos de las normas, procedimientos, métodos recomendados y demás documentos relacionados, así como los reglamentos y demás documentos aplicables emitidos por la AAC</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 5 – Detalles de la Administración del aeródromo y sistema de gestión de la seguridad SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERA- CIONAL(SMS)</p>	<p>implantación del SMS, incluyendo instalaciones, métodos y procedimientos para la comunicación efectiva de mensajes de seguridad y el cumplimiento de requisitos de seguridad</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 5 – Detalles de la Administración del aeródromo y sistema de gestión de la seguridad SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERA- CIONAL(SMS)</p>	<p>un sistema para la implantación de áreas de seguridad críticas y medidas correspondientes, que exijan un mayor nivel de integridad de la gestión de seguridad (programa de medidas de seguridad);</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

10. Referencia	11. Aspectos a verificar	12. Nivel Cumpl.	13. Evidencia Objetiva
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 5 – Detalles de la Administración del aeródromo y sistema de gestión de la seguridad SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERA- CIONAL(SMS)</p>	<p>medidas para la promoción de la seguridad y la prevención de accidentes y un sistema para control de riesgos que entrañe análisis y tramitación de datos de accidentes, incidentes, quejas, defectos, faltas, discrepancias y fallas, y una vigilancia continua de la seguridad</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 5 – Detalles de la Administración del aeródromo y sistema de gestión de la seguridad SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERA- CIONAL(SMS)</p>	<p>un sistema interno de auditoría y examen de la seguridad, detallando los sistemas y programas de control de calidad de la seguridad</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 5 – Detalles de la Administración del aeródromo y sistema de gestión de la seguridad SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERA- CIONAL(SMS)</p>	<p>el sistema de documentar todas las instalaciones del aeródromo relacionadas con la seguridad así como los registros de operaciones y mantenimiento del aeródromo, incluyendo información sobre el diseño y construcción de pavimentos para aeronaves e iluminación del aeródromo. El sistema debería permitir el fácil acceso a los registros, incluyendo cartas</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

10. Referencia	11. Aspectos a verificar	12. Nivel Cumpl.	13. Evidencia Objetiva
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 5 – Detalles de la Administración del aeródromo y sistema de gestión de la seguridad SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERA- CIONAL(SMS)</p>	<p>instrucción y competencia del personal, incluyendo examen y evaluación de la adecuación de la instrucción brindada al personal sobre tareas relacionadas con la seguridad y sobre el sistema de certificación para comprobar su competencia</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 5 – Detalles de la Administración del aeródromo y sistema de gestión de la seguridad SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERA- CIONAL(SMS)</p>	<p>La incorporación y el cumplimiento obligatorio de cláusulas relacionadas con la seguridad en los contratos para obras de construcción en el aeródromo</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 5 – Detalles de la Administración del aeródromo y sistema de gestión de la seguridad SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERA- CIONAL(SMS)</p>	<p>Un sistema para la implantación de estudios de incursiones en pista con la identificación de los puntos críticos en el plano de las pistas que incluya:</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

10. Referencia	11. Aspectos a verificar	12. Nivel Cumpl.	13. Evidencia Objetiva
LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 5 – Detalles de la Administración del aeródromo y sistema de gestión de la seguridad SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERA- CIONAL(SMS)	La identificación de los peligros de seguridad operacional	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 5 – Detalles de la Administración del aeródromo y sistema de gestión de la seguridad SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERA- CIONAL(SMS)	La aplicación de las medidas correctivas necesarias para mantener un nivel aceptable de seguridad operacional	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 5 – Detalles de la Administración del aeródromo y sistema de gestión de la seguridad SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERA- CIONAL(SMS)	La previsión de la supervisión permanente y la evaluación periódica del nivel de seguridad operacional logrado	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	

10. Referencia	11. Aspectos a verificar	12. Nivel Cumpl.	13. Evidencia Objetiva
LAR 139- Apéndice 5 Manual de Aeródromo Parte 5 – Detalles de la Administración del aeródromo y sistema de gestión de la seguridad SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERA- CIONAL(SMS)	Metas para mejorar continuamente el nivel global de seguridad operacional	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	

**PÁGINA INTENCIONALMENTE
EN BLANCO**

PARTE Q. ORIENTACIÓN PARA EL INSPECTOR SOBRE EL ALGUNOS ASPECTOS DEL LAR 139 CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS / DEMOSTRACIÓN E INSPECCIÓN

MGIA.2. Generalidades.

- a) Este capítulo aclara y constituye una guía para los IA para el trabajo que debe llevar a cabo el inspector con respecto a varias secciones del LAR 139 CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS.
- b) Los IA deben utilizar criterios razonables en la aplicación de la regulación.

MGIA.3. Manual de Aeródromo (MA)

- c) El MA legalmente es una extensión de la Regulación y constituye un puente entre los amplios requisitos de la Regulación y los procedimientos, manuales, documentos e instalaciones en cada aeródromo para que se cumpla con esos requisitos.
- d) Los elementos que se detallan en esta sección y en el APENDICE 1 son los puntos mínimos que deben incluirse en el MA. Como parte de la evaluación, el IA debe determinar qué:
 - (1) El MA contiene los elementos necesarios exigidos en el LAR 139 CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS .
 - (2) El MA está vigente y refleja las condiciones y operaciones reales en el aeródromo.
 - (3) Al menos se mantiene una copia completa y vigente del MA aprobado, en el aeródromo.
 - (4) Cada página del MA tiene la fecha de la aprobación inicial o la fecha de la revisión más reciente.

MGIA.4. Enmienda al MA

- a) El IA debe observar que el manual de aeródromo debe ser enmendado a:
 - (1) solicitud del operador/explotador del aeródromo, cuando lo considere necesario; y
 - (2) requerimiento de la DINACIA, cuando determine que la seguridad operacional esté en riesgo.
- b) En el manual se define claramente la responsabilidad de mantener la precisión del manual de aeródromo.
- c) El manual se actualiza por medio de un proceso definido e incluye un registro de todas las enmiendas, fechas de entrada en vigor y aprobaciones de las enmiendas.
- d) Se define y puede demostrarse el método mediante el cual se permite a todos los miembros del personal de operaciones de un aeródromo tener acceso a las partes pertinentes del manual.
- e) Cuando se utilice un medio electrónico de distribución, debería establecerse un método para dar seguimiento a las enmiendas y asegurarse de su recepción.
- f) Debe comunicarse al Estado toda enmienda o adición, de acuerdo con los requisitos de vigilancia permanente establecidos por el Estado.
- g) El IA debe verificar que en el manual se debe definir claramente la responsabilidad de mantener la precisión del manual de aeródromo.
- h) El IA debe verificar que el manual se debe actualizar por medio de un proceso definido e incluye un registro de todas las enmiendas, fechas de entrada en vigor y aprobaciones de las enmiendas.

- i) El IA se debe asegurar de que los manuales de aeródromo se examinen periódicamente para verificar la situación de sus enmiendas y que la información que figura en ellos permanezca correcta?
- j) El IA utilizará el procedimiento para examinar y aceptar las futuras enmiendas de los manuales de aeródromo y comprobar las enmiendas propuestas y su impacto en la seguridad operativa.
- k) Ver Procedimiento PR-AGA-006-01 Procedimiento enmienda del Manual de Aeródromo Anexo Procedimientos.**
- l) El IA debe poder comprobar el método mediante el cual el Operador/explotador del Aeródromo permite a todos los miembros del personal de operaciones de un aeródromo tener acceso a las partes pertinentes del manual.
- m) El manual de aeródromo deberá mantenerse con todas sus páginas foliadas y no deberá alterarse ninguna información recogida en sus documentos.
- n) Una “enmienda” al MA es un cambio importante en el método de cumplimiento del LAR 139 CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS por parte de un explotador del aeródromo. Las enmiendas deben enviarse al menos treinta días antes de la fecha propuesta de entrada en vigencia.
- o) El inspector debe
- p) En caso de situaciones fuera del control del explotador aeroportuario, permitirse un plazo menor.
- q) Los siguientes son ejemplos de lo que constituye una enmienda:
 - (1) Desarrollo del Plan para el Manejo de los peligros de animales silvestres
 - (2) Cambios en el Índice de SSEI
 - (3) Cambios en la frecuencia/responsabilidad de las inspecciones de seguridad operacional
 - (4) Cambios en la responsabilidad de la asistencia médica básica de emergencia.
 - (5) Cambios importantes en las instalaciones físicas.
 - (6) Cambios resultantes de una revisión del Plan de Emergencias.
 - (7) Cambios en el personal cualificado para realizar todas las actividades críticas para la operación y el mantenimiento del aeródromo

MGIA.5. Personal

- a) Durante la inspección, el IA debe determinar si existe suficiente personal calificado para cumplir con los requisitos del MA y del LAR 139 CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS . El IA debe tomar esta decisión con base en las condiciones encontradas durante la inspección. El número de personal que necesita el Explotador de Aeropuerto es aquel que se necesita para cumplir, mantener y operar el aeropuerto con las normas mínimas de seguridad establecidas en el LAR 139 CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS .
- b) En algunos casos, puede haber suficiente personal, pero no “calificado” debido a una capacitación inadecuada. Una falta de aptitud se demuestra si el trabajo realizado es incorrecto (por ejemplo, marcaciones inadecuadas, masillas que sobresalen de las grietas, etc.)

MGIA.6. INSTRUCCIÓN

- a) Durante la inspección, el IA debe determinar las actividades que lleva a cabo un explotador de aeródromo requieren competencias e instrucción adecuada del personal, a fin de que este realice sus tareas asignadas.
- b) Esta instrucción suele estar a cargo del empleador de la persona de conformidad con los reglamentos nacionales en materia de empleo,

- pero también puede ser impartida por el explotador de aeródromo o por terceros.
- c) El inspector debe verificar las obligaciones generales relacionadas con los programas de instrucción y las verificaciones de competencias para todo el personal que lleva a cabo los procedimientos que se detallan en el presente documento
 - d) El inspector debe verificar que los explotadores de aeródromos se aseguran de que se elaboren e implanten programas de instrucción para el personal que participa en operaciones de aeródromo. Los programas de instrucción incluirán procedimientos para la verificación del conocimiento del personal y para la aplicación práctica de ese conocimiento a intervalos adecuados.
 - e) El inspector debe verificar que los explotadores de aeródromos sean responsables de garantizar que su personal sea competente para cada tarea que deba llevar a cabo. Los pormenores de la instrucción variarán en función la experiencia y los antecedentes de la persona y la complejidad de la tarea requerida.
 - (1) Los objetivos de instrucción se determinarán para garantizar que se obtenga y mantenga la competencia necesaria. En función de estos objetivos, el programa de instrucción deberá incluir el contenido y la frecuencia de cada asignatura técnica, así como un método de seguimiento de los avances de la instrucción requerida y el mantenimiento de los registros de instrucción.
 - (2) Los programas de instrucción deben incluir:
 - i. a) instrucción teórica;
 - ii. b) formación práctica o en el puesto de trabajo;
 - iii. pruebas de comprensión; y
 - iv. demostración de competencias o instrucción teórica y/o práctica periódica.

MGIA.7. DEMOSTRACIÓN DE COMPETENCIAS

- a) El inspector verificara:
 - (1) Para demostrar la competencia para una tarea específica, que el personal demuestre que la teoría, la instrucción práctica y el conocimiento de aspectos locales se pueden aplicar de forma conjunta y satisfactoria, en general, completando y aprobando una verificación de competencias.
 - (2) Las verificaciones de competencias se pueden emplear como alternativa de la instrucción periódica, mediante las cuales el personal demuestre de manera permanente que posee las competencias en una tarea y, por lo tanto, no necesita instrucción periódica.
 - (3) Las competencias se pueden verificar durante las actividades cotidianas pidiendo a una persona competente que acompañe y evalúe al miembro del personal en una tarea que deba completar.
 - (4) Se confeccionarán registros de todos los pasos seguidos para cumplir la tarea y se completará una evaluación.
 - (5) Para que se reconozca la competencia de un grupo o sección, se efectuarán y registrarán auditorías o verificaciones periódicas. Se deberán solucionar todas las deficiencias examinando y actualizando los textos de instrucción, la instrucción de repaso o la frecuencia de la instrucción periódica. De manera similar, tras cualquier accidente, incidente o acontecimiento grave, tal vez resulte prudente examinar los programas de instrucción para garantizar que sigan siendo adecuados.

MGIA.8. ESTRUCTURA DE LOS PROGRAMAS DE INSTRUCCIÓN

- a) INSTRUCCIÓN INICIAL
 - (1) La instrucción inicial deberá estar compuesta de módulos de instrucción teóricos y prácticos. El personal debería someterse a evaluaciones y demostrar su capacidad para cumplir las tareas requeridas de manera segura una vez que ha finalizado la instrucción inicial y antes de comenzar la formación en el puesto de trabajo.
- b) INSTRUCCIÓN PERIÓDICA
 - (1) El explotador de aeródromo deberá asegurarse de que el personal complete la instrucción periódica a intervalos adecuados tras finalizar su programa de instrucción inicial. Se puede emplear la verificación continua de competencias como alternativa de la instrucción periódica.
- c) INSTRUCCIÓN DE REPASO
 - (1) Cuando una persona no ha realizado ninguna de sus tareas asignadas durante un período considerable, deberá completar la instrucción de repaso pertinente antes de:
 - i. efectuar tareas asignadas; o
 - ii. que se le permita el acceso sin acompañante al área de movimientos y otras áreas operacionales del aeródromo, según corresponda

MGIA.9. Áreas Pavimentadas

- a) Durante la inspección, el IA debe determinar si toda pavimentación disponible para el uso de aeronaves, incluyendo las rampas y las áreas de estacionamiento, recibe el mantenimiento apropiado para cumplir con las condiciones exigidas. Si se encuentra una grieta o variación en la superficie y aparentemente se crea una condición menor, que afecte el control de la dirección de una aeronave, informe al Explotador del Aeropuerto, de manera que se puedan tomar las medidas correctivas, según sea necesario. En aquellos casos en que las condiciones demuestran un posible deterioro del pavimento (evidencias de grietas, fisuras, etc.) Deberá ser informado de inmediato del posible deterioro del pavimento.
- b) Es importante resaltar que los baches y otras anomalías en el pavimento deben evaluarse con base en los criterios establecidos en la LAR AGA(LAR 154, LAR 153 Y LAR 139) y LAR 139 CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS
- c) Es más probable que las grietas longitudinales afecten el control de la dirección de la aeronave que las grietas transversales. Cada caso deberá evaluarse según el criterio del IA.

MGIA.10. MEDICIÓN DEL COEFICIENTE DE ROZAMIENTO EN PISTAS

- d) El IA verificara que el Operador del aeródromo cumpla con la responsabilidad de la realización de las mediciones, como así también de la distribución, registro y archivo de la información recabada.
- e) En todos los casos deberá entregar de inmediato a la DINACIA, los resultados de las mediciones de rozamiento efectuadas.

- f) El IA verificará que el Operador/Explotador del Aeródromo releve y cuantifica en extensión todas las áreas que, según su observación, presenten las siguientes deficiencias:
- (1) Zonas anegadas de las pistas, cuando la profundidad promedio del agua almacenada por lluvias, en algún sector de 350 metros de longitud, exceden un nivel de acumulación superior a los 3 mm.
 - (2) Zonas con bajo ranurado de las pistas, cuando la altura del mismo se ha reducido a la mitad de su profundidad inicial.
 - (3) Zonas de pistas con fisuras.
 - (4) Zonas con Contaminación
- g) En función de los coeficientes de rozamiento obtenidos, el IA comprobará que el Operador del aeródromo tome los recaudos que se indican en la CA CA.UY.AGA.5.A correspondiente informando a la DINACIA, las características y oportunidad de las acciones correctivas a implementar.
- h) El IA verificará los Coeficientes de rozamiento por debajo del valor aceptable
- i) Cuando los coeficientes de rozamiento se encuentren por debajo del valor mínimo aceptable definido en la CA.UY.AGA.5.A , el Operador/Explotador del aeródromo efectuará la publicación correspondiente, mediante NOTAM.
- j) El IA comprobará que el Operador/Explotador del aeródromo implemente con el debido tiempo y oportunidad las acciones correctivas a instrumentar.
- k) La DINACIA, fiscalizará el estricto cumplimiento de esta Circular, por intermedio de la Dirección de Navegación Aérea de la DSO vigilará y verificará la proposición de acciones correctivas a implementar.
- l) De determinarse la necesidad de llevar a cabo acciones correctivas, el Operador del aeródromo informará inmediatamente a la DINACIA, una vez subsanados los problemas que las motivaron.

MGIA.11. Características de rozamiento de los pavimentos

- a) El IA verificará que el Operador/Explotador del Aeródromo
- b) evalúa y adopta las medidas correctivas de mantenimiento cuando las características de rozamiento de toda la pista, o de parte de ella, sean inferiores al nivel mínimo de rozamiento establecido en el Apéndice 11 – Mantenimiento de Pavimentos y Condiciones de Superficie del presente Reglamento y que sea aceptable a la DINACIA.
- c) realiza un mantenimiento correctivo cuando la pista no cumpla con los niveles establecidos de rozamiento en una distancia mínima de 100 m;.
- d) mantiene las superficies de las pistas pavimentadas en condiciones que proporcionen a su superficie características de rozamiento iguales o superiores al nivel mínimo de rozamiento especificado por la ACC.
- e) Con fines de mantenimiento, el operador/explotador debe medir periódicamente y documentar las características de rozamiento de la superficie de una pista con un dispositivo de medición continua del rozamiento que utilice elementos de humectación automática, la frecuencia de estas mediciones debe ser suficiente para determinar las tendencias de las características de rozamiento de la superficie de la pista.
- f) Cuando las características de drenaje de una pista o parte de ella son insuficientes, debido a las pendientes o depresiones, las características de rozamiento de superficie deben evaluarse en condiciones naturales que resulten representativas de la lluvia local y adaptarse las medidas correctivas de mantenimiento necesarias

MGIA.12. Áreas sin Pavimentar

- a) El IA debe determinar si todas las áreas sin pavimentar franjas, RESAs, etc. disponibles tienen el mantenimiento adecuado, de forma que cumplan con las condiciones exigidas de nivelación y condiciones de drenaje.

MGIA.13. Franjas de pista

- a) Durante la inspección, determine si:
- (1) Las dimensiones de las franjas de pista se reflejan con precisión en el MA.
 - (2) Las franjas se mantienen de conformidad con las condiciones exigidas. Las condiciones inusuales del aeropuerto ocasionadas por variaciones climatológicas, tales como, barro, agua, etc., se evalúan de conformidad con cada caso.
 - (3) El IA puede solicitar al conductor del vehículo que maneje en algunas secciones de las franjas para evaluar las condiciones de la superficie, si éstas lo permiten.
 - (4) Las conexiones frangibles de las estructuras de soporte metálicas de luces y letreros superan las 3 pulgadas (7.5cm) sobre el nivel circundante.
 - (5) Todas las variaciones de la superficie, tales como cunetas de desagüe y alcantarillas, dentro de las franjas deben documentarse en el MA.
 - (6) La franja podría extenderse hasta la alcantarilla o la cuneta y solicitarse una excención a la norma. Aún si no puede alcanzarse toda la longitud / anchura de la franja puede ser “práctico” que se amplíe más allá de la longitud / anchura que fue exonerada. Esto podría conllevar un trabajo menor de tierra o la reubicación de una cuneta o alcantarilla para lograr la máxima franja que sea posible.
- b) Ocasionalmente las cuadrillas de construcción contratadas ponen en peligro la integridad de las franjas de la pista de aterrizaje / calle de rodaje, al crear surcos o dejar equipo o material de construcción en esas áreas.
- c) Objetos ubicados fuera de las franjas aprobadas.
- (1) Es conveniente que se informe al explotador del aeropuerto de todos los objetos ubicados fuera de las áreas de seguridad aprobadas del aeropuerto, pero que están dentro de las franjas cumplan con los requisitos de frangibilidad de las normas vigentes del diseño incluidas en el LAR AGA (LAR 154 y LAR 153 (Diseño y Operaciones de Aeródromos).
 - (2) Aquellos objetos no frangibles deben ser eliminados por lo que constituyen una no conformidad de las regulaciones y debería fomentarse y hacer conciencia en los explotadores de aeropuertos del efecto que podrían tener esas medidas en la seguridad total del aeropuerto.

MGIA.14. Ayudas visuales, LUCES, SEÑALES y LETREROS

- a) Durante la inspección determine si:
- (1) Verificar configuración general
 - (2) Verificar características y cumplimiento de las luminarias que el plan de iluminación, del explotador de aeródromos cumpla con los requisitos nacionales respecto a cada elemento
 - (3) Verificar luces, elevación apropiada, alineamiento entre ellas, nivelación de la base y orientación
 - (4) Verificar luces quemadas o inoperativas

- (5) Verificar en las luminarias, oscurecimiento debido a suciedad de los lentes, filtros rotos o faltantes o vegetación
 - (6) Verificar que las luces estén funcionando en todos los niveles de luminosidad
 - (7) Verificar que las luces estén funcionando en todos los niveles de luminosidad/Verificar el circuito eléctrico
 - (8) Verificar acumulación de agua en la luminaria /humedad en el interior de la luminaria
- b) Verificar montajes frangibles y conexión del fusible de frangibilidad
 - c) Verificar que se cumplen con los requisitos de fragilidad y restricción de la altura de los equipos y las instalaciones emplazados en una pista o cerca de ella, en la parte nivelada de una franja de pista, en una pista de aproximaciones de precisión, o constituyan un obstáculo de importancia para las operaciones. Verificar soportes (columnas) de luces
 - d) Verificar luces que confundan o engañen, las que deben ser eliminadas
- (1) Las pistas de aterrizaje están señalizadas, apropiadamente, para una aproximación con los mínimos autorizados, y que cumplen con las normas del LAR AGA(LAR 154 y LAR 153) y el Manual de Aeródromos.
 - (2) Las pistas de aterrizaje están iluminadas para una aproximación con los mínimos autorizados. Revise las luces de la pista de aterrizaje en ambas direcciones desde cada extremo y en la línea central. Verifique las luces en todos los niveles de intensidad. Las luces deberían tener un brillo y alineación uniformes y los colores adecuados, de igual manera asegúrese de revisar si hay un cambio notable en la intensidad entre los niveles.
 - (3) Aeropuertos con operaciones nocturnas o durante condiciones por debajo de los niveles mínimos del VFR deben verificarse las luces en una inspección nocturna.
 - (4) El explotador del aeropuerto deberá proporcionar y mantener la iluminación de la pista de aterrizaje que cumpla con las especificaciones para la aproximación con los mínimos autorizados para cada pista de aterrizaje.
 - (5) Las luces de la pista de aterrizaje deben cumplir con el LAR AGA(LAR 154 y LAR 153) Verifique las luces de borde, umbral, de fin de pista, de eje, de toque conforme a lo establecido en el Manual de Aeródromo.
 - (6) Si la pista es para aproximaciones por instrumentos o para Aterrizaje por Instrumentos de precisión verifique que esté equipada con dispositivos visuales conforme al LAR 154 y su mantenimiento conforme al LAR 153 para los cuales el Operador/Explotador del Aeródromo deberá haber aprobado un procedimiento que contemple las configuraciones ya se de aproximación de precisión o no precisión y que mínimos tiene para el aterrizaje aprobados.
 - (7) Durante las inspecciones iniciales y de vigilancia, preste atención a la ausencia de luces laterales en las intersecciones o en la pista de aterrizaje-y calles de rodaje y determine si se está afectando la seguridad. Especial atención merecen las situaciones donde faltan dos o más luces consecutiva, estas situaciones deberían corregirse y repararse los dispositivos lumínicos. Determine el estado de los accesorios individuales para luces empotradas deben tomarse en cuenta lo siguiente:
 - i. Falta de orientación o iluminación
 - ii. Complejidad de la geometría.
 - iii. Si confunde al piloto la luz empotrada.
 - iv. Luces empotradas faltantes (luces quemadas):

- (8)** El IA debe inspeccionar en el sitio si la instalación de las luces cumple con el diseño establecido en el LAR 154 o tomar las medidas necesarias para que se revise e instalen accesorios para luces elevadas o empotradas faltantes. Dependiendo de la seriedad del problema, las medidas pueden variar desde la instalación inmediata a la instalación como parte del próximo proyecto eléctrico.
- (9)** En el informe debe documentar las luces empotradas faltantes y cuando sea pertinente, las medidas tomadas.
- (10)** Verifique que las calles de rodaje están con las señalizaciones y luces adecuadas. Se exigen las luces de eje y borde de la calle de rodaje que deben cumplir con el LAR 154.
- (11)** Verifique las luces de la calle de rodaje que deben cumplir con el LAR 154.
- (12)** Si el aeropuerto está abierto en la noche o durante Condiciones Meteorológicas de Vuelo por Instrumentos (IMC), las calles de rodaje deberán tener luces en la línea central, y luces de borde.
- (13)** Verifique si el aeropuerto está equipado con un faro en funcionamiento; si el mismo está en condiciones ya sea durante las horas de oscuridad o durante IMC.
- (14)** La iluminación de aproximación tiene el mantenimiento adecuado. La iluminación de aproximación que cubre esta sección es por ejemplo, los sistemas de iluminación de aproximación, PAPI, REIL., RTIL. Revise los procedimientos para verificar la calibración del RTIL, REIL y PAPI. Estos procedimientos también deberían estar contemplados en el Programa de Mantenimiento.
- (15)** Verifique los registros de las Inspecciones en Vuelo de estos elementos ALS, PAPI, RTIL y REIL.
- (16)** El IA debe inspeccionar si las luces indicadoras de obstáculos están en funcionamiento. Revise la carta de aproximación, para obtener una lista de los obstáculos iluminados.
- (17)** Los sistemas de iluminación en el aeropuerto tienen el mantenimiento adecuado. “Mantenimiento adecuado” incluye: limpieza, reemplazo o reparación de cualquier elemento de señalización o iluminación, quemado o que no funcione; mantener todos los elementos claros (no oscurecidos) y visibles y asegurarse que proporcione una alineación precisa (lo cual incluye la alineación de los soportes) para el usuario.
- (18)** El IA debe verificar el tiempo de conmutación de la fuente de energía de emergencia.
- (19)** Otras iluminaciones del aeropuerto para plataformas, caminos, vallas, edificios y otros, están correctamente ajustadas o protegidas para evitar interferencias con el ATS y con los pilotos de las aeronaves. Este punto debería discutirse durante la entrevista con la administración del ATC.
- (20)** Esté alerta a las calles de rodaje colindantes a rampas o plataforma grandes. Es posible que estas calles solo tengan luces en uno de sus lados.

(21) Faro de aeródromo

(22) Luces de aproximación

- (A) Pista para aproximaciones que no son de precisión
- (B) Pista para aproximaciones de precisión Categoría I
- (C) Pista para aproximaciones de precisión de Categoría II o III

(23) Sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación PAPI

(24) Sistemas de luces de entrada a la pista

(25) Luces de identificación de umbral de pista

Luces de borde de pista

Luces de umbral de pista y de barra de ala

- Luces de extremo de pista
Luces de eje de pista
- e) Luces de zona de toma de contacto en la pista (TDZ). Verificar las señales en una pista o calle de rodaje que essten cerradas permanentes o definitivamente
- (1) Verificar el estado correcto de las señales o si han sido borradas por intervenciones en el pavimento, están desvanecidas u oscurecidas
 - (2) Verificar el color y retroreflectividad de las señales
 - (3) Verificar si las señales presentan condiciones confusas o engañosas
 - (4) Verificar si las señales presentan colores, ubicación o características diferentes
 - (5) Verificar si se dispone de una señal cerrada en una pista o calle de rodaje, o en una parte de la pista o de la calle de rodaje, que esté cerrada permanentemente para todas las aeronaves.
 - (6) Verificar si se dispone de una señal de zona cerrada en una pista o calle de rodaje, o en una parte de la pista o de la calle de rodaje, que esté temporalmente cerrada, esa señal puede omitirse cuando el cierre sea de corta duración y los servicios de tránsito aéreo dan una advertencia suficiente.
 - (7) Verificar si se dispone de una señal de zona cerrada en cada extremo de la pista o parte de la pista declarada cerrada y se debe disponer de señales complementarias de tal modo que el intervalo máximo entre dos señales sucesivas no exceda de 300 m.
 - (8) Verificar si se dispone en una calle de rodaje cerrada de una señal de zona cerrada por lo menos en cada extremo de la calle de rodaje o parte de la calle de rodaje que esté cerrada.
 - (9) Verificar características y cumplimiento de las señales con el plan de señalización del explotador de aeródromos cumpla con los reglamentos nacionales respecto a cada elemento.
 - (10) Verificar el estado correcto de las señales o si han sido borradas por intervenciones en el pavimento, están desvanecidas u oscurecidas
 - (11) Verificar cuando una pista o una calle de rodaje esté cerrada permanentemente en su totalidad o en parte, si se borran todas las señales normales de pista y de calle de rodaje.
 - (12) Verificar que se desconectan o se impide que funcione la iluminación de la pista o calle de rodaje que esté cerrada en su totalidad o en parte, a menos que sea necesario para fines de mantenimiento.
 - (13) Verificar que cuando una pista o una calle de rodaje o parte de una pista o de calle de rodaje cerrada esté cortada por una pista o por una calle de rodaje utilizable, que se emplee de noche, además de las señales de zona cerrada se debe disponer de luces de área fuera de servicio a través de la entrada del área cerrada, a intervalos que no excedan de 3 m.
 - (14) Verificar el estado correcto de las señales o si han sido borradas por intervenciones en el pavimento, están desvanecidas u oscurecidas
 - (15) Verificar el color y retroreflectividad de las señales
 - (16) Verificar si las señales presentan condiciones confusas o engañosas
 - (17) Verificar si las señales presentan colores, ubicación o características diferentes
 - (18) Verificar que cuando los márgenes de las calles de rodaje, de las plataformas de viraje en la pista, de los apartaderos de espera, de las plataformas y otras superficies no resistentes no puedan distinguirse fácilmente de las superficies aptas para soportar carga y cuyo uso por las aeronaves podría causar daños a la misma, se indicará el límite entre la superficie y las superficies aptas para soportar carga mediante una señal lateral de calle de rodaje.
 - (19) Verificar que la señalización en el aeropuerto tiene el mantenimiento adecuado. "Mantenimiento adecuado" incluye: limpieza, retirado del caucho, repintado o mantenimiento de su conspicuidad de cualquier elemento de señalización en la pista y el los rodajes.

- f) Verificar las Señales de pista y rodajes
- (1) Verificar configuración
 - (2) Verificar características, visibilidad de las señales y estado de las señales
 - (3) Verificar que las señales de la superficie de los pavimentos deben ser de material reflectante diseñado para mejorar la visibilidad de las señales. En los aeródromos donde se efectúen operaciones nocturnas, las señales de la superficie de los pavimentos deben ser de material reflectante diseñado para mejorar la visibilidad de las señales.
 - (4) Señal designadora de pista.
 - (5) Si el umbral se desplaza del extremo de la pista, se dispondrá una señal que muestre la designación de la pista para los aviones que despegan.
 - (6) Señal de eje de pista. Se debe disponer de una señal de eje de pista en una pista pavimentada a lo largo del eje de la pista entre las señales designadoras de pista
 - (7) Señal de umbral Se debe disponer de una señal de umbral en las pistas pavimentadas de vuelo por instrumentos y en las pistas pavimentadas de vuelo visual que estén destinadas al transporte aéreo comercial internacional.
 - (8) Deberá disponerse una señal de umbral en las pistas pavimentadas de vuelo visual cuyo número de clave sea 3 ó 4 y no estén destinadas al transporte aéreo comercial internacional.
 - (9) Cuando el umbral de pista esté desplazado permanentemente o cuando el umbral de pista esté temporalmente desplazado de su posición normal, se debe señalar como se indica en el Apéndice 5 - Señalización del Área de Movimiento del presente Reglamento
 - (10) Señal de punto de visada
 - (11) Señal de zona de toma de contacto
 - (12) Señal de faja lateral de pista
 - (13) Señal de eje de calle de rodaje
 - (14) Señal de faja lateral de calle de rodaje. Se debe disponer señales de borde de calle de rodaje para delinear el borde de la misma, en aquellas ocasiones en las cuales se requiera un mayor contraste entre la superficie de la calle de rodaje y el terreno circundante; o bien cuando sea necesario diferenciar la calle de rodaje de aquellas superficies no resistentes
 - (15) Señal de plataforma de viraje en la pista.
 - (16) Señal de punto de espera de acceso a la pista
 - (17) Señal de punto de espera intermedio
 - (18) Señales de puesto de estacionamiento de aeronaves. Se debe proporcionar señales de puesto de estacionamiento de aeronaves para los lugares de estacionamiento designados en una plataforma pavimentada y en una instalación de deshielo / antihielo. Las señales de puesto de estacionamiento de aeronaves en una plataforma pavimentada deben emplazarse de modo que proporcionen márgenes adecuados cuando la rueda de proa siga la señal de puesto de estacionamiento incluyendo los elementos de señalización estipulados en el Apéndice 5 Señalización del Área de Movimiento del presente reglamento
 - (19) Señal de eje de calle de rodaje en plataforma y señal de borde de plataforma. Se debe proporcionar una señal de eje de calle de rodaje en plataforma para proporcionar guía para el rodaje hasta el punto de la plataforma donde se inician las señales de los puestos de estacionamiento de aeronaves.
 - (20) Señal de borde de plataforma. La señal de borde de la plataforma delimitará la superficie de la plataforma apta para soportar el peso de las aeronaves
 - (21) Líneas de seguridad en las plataformas. Se debe proporcionar líneas de seguridad en las plataformas pavimentadas según lo requieran las configuraciones de estacionamiento y las instalaciones terrestres

(22) Señal con instrucciones obligatorias. Cuando no sea posible instalar un letrero con instrucciones obligatorias de conformidad con lo establecido en 154.415 (b) Letreros con instrucciones

(23) Señal de información. Cuando la AAC determine que no es práctico o sea físicamente imposible instalar un letrero de información en un lugar en el que normalmente se instalaría, se proporcionará una señal de información en la superficie del pavimento

g) Letrero de mensaje variable

(1) Verificar Configuración general,

(2) Verificar si las características y cumplimiento de los letreros que el plan de iluminación del explotador de aeródromos cumpla con los requisitos nacionales respecto a cada elemento

(3) Verificar la nivelación de la base y orientación de los letreros

(4) Verificar si las letras y símbolos tienen el tamaño adecuado

(5) Verificar si los letreros presentan oscurecimiento debido a suciedad o vegetación

(6) Verificar que estén funcionando en todos los niveles de luminosidad/Verificar el circuito eléctrico

(7) Verificar que la luminosidad del letrero sea uniforme o si parpadea con baja intensidad

(8) Verificar si están iluminados todos los letreros en pista que lo requieren

(9) Verificar que se cumplan con los requisitos de frangibilidad y restricción de la altura de los equipos y las instalaciones emplazados en una pista o cerca de ella, en la parte nivelada de una franja de pista, en una pista de aproximaciones de precisión, o constituyan un obstáculo de importancia para las operaciones

(10) Verificar si las características y cumplimiento de los letreros que el plan de iluminación, del explotador de aeródromos cumpla con los requisitos nacionales respecto a cada elemento

(11) Letrero de mensaje variable. La instrucción o información que se presenta en el letrero es pertinente solamente durante un período determinado

(12) Los letreros deben estar iluminados cuando se pre-vea utilizarlos en los siguientes casos: En condiciones de alcance visual en la pista inferior a un valor de 800 m; o durante la noche, en pistas de vuelo por instrumentos o durante la noche, en pistas de vuelo visual cuyo número de clave sea 3 o 4

(13) Letreros con instrucciones obligatorias deben estar comprendidos los letreros de designación de pista, los letreros de punto de espera de Cat I, II o III, los letreros de punta de espera de la pista en la vía de vehículos, y los letreros de PROHIBIDA LA ENTRADA

(14) Los letreros de información incluyen: letreros de dirección, letreros de emplazamiento, letreros de destino, letreros de salida de pista, letreros de pista libre y letreros de despegue desde intersección

(15) El letrero de identificación de puesto de estacionamiento de aeronaves se colocará de tal manera que sea claramente visible desde el puesto de pilotaje de la aeronave antes de entrar en dicho puesto.

(16) Letreros de punto de espera, en todos los puntos de entrada de la vía a una pista

(17) El Operador/explotador del aeródromo ha establecido un programa de mantenimiento, que incluya el mantenimiento preventivo, predictivo y correctivo, para asegurar que las instalaciones de luces de ayudas visuales, los letreros y las señales, se conserven en condiciones tales que, no afecten a la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea

h)

MGIA.15. Indicadores de la Dirección del Viento

- a) El IA debe determinar si el aeropuerto tiene indicadores de la dirección del viento en funcionamiento. Estos deben instalarse en cada extremo de las pistas de aterrizaje o, al menos, en un punto visible para el piloto durante los despegues y aterrizajes (los conos de viento deben instalarse fuera de las franjas de las pistas de aterrizaje). Si el aeropuerto está abierto durante la noche, los indicadores de viento exigidos deben estar iluminados.

MGIA.16. Salvamento y Extinción de Incendios: Determinación de la categoría

- a) La categoría de SSEI de aeródromo se determina con una combinación de:

(1) La longitud y ancho de las aeronaves.

MGIA.17. Salvamento y Extinción de Incendios. Requisitos Operacionales

- a) El IA debe determinar si:

- (1) Los vehículos de SSEI cumplen con la categoría del aeropuerto. El equipo de respaldo debe detallarse por separado y demostrarse que es "igual" al equipo exigido, en términos de tiempo de respuesta, tasa de descarga, capacidad de comunicación y cantidades del agente.
- (2) Reducción del Categoría de SSEI y emisión de NOTAM.
- (3) Un aeropuerto que temporalmente pierde un vehículo de SSEI obligatorio puede reducir su Categoría (siempre que el equipo restante sea adecuado)

- b) Ejemplo:

- (1) Un aeropuerto que tiene una capacidad SSEI del índice 9 y que temporalmente pierde un vehículo de SSEI, puede bajar al Índice 8 (siempre que el equipo restante sea adecuado). y comunicar mediante un NOTAM.
- (2) Verifique que cada vehículo de SSEI obligatorio está equipado con las radiocomunicaciones adecuadas, luces, pintado con colores que contrasten con el fondo y optimicen la visibilidad en el día/noche y disponga de todas las herramientas necesarias para la intervención en caso de siniestro..
- (3) Cada vehículo de SSEI obligatorio tiene la capacidad de funcionamiento para desempeñar las funciones exigidas.
- (4) Los vehículos SSEI cuentan con un edificio adecuada para protegerlo de efectos de la exposición al sol y albergar al personal de bomberos.

MGIA.18. Personal de SSEI: Equipamiento.

- a) El equipo deberá incluir vestimenta protectora, pantalones protectores, casco y guantes y un aparato de respiración autónoma que cumpla con las normas de la Asociación Nacional de Protección contra Incendios (NFPA).
- b) Este equipo también puede incluir equipo médico de emergencia, tal como, camillas, tablillas inflables, equipo de oxígeno, entre otros, si el servicio médico básico lo proporciona el personal de SSEI.
- c) El personal de SSEI que participe en operaciones de rescate y extinción de incendios deberá utilizar el equipo protector completo, incluyendo los aparatos de respiración autónoma durante las respuestas a una emergencia. A menos que deba formar parte o realizar labores de rescate, el conductor del vehículo de SSEI tendrá el equipo de protección que requiera.

- d) Se recomienda que los trajes de proximidad sean utilizados por quienes responden de primero en el sitio de un accidente y se formarán en posición para extinguir un incendio causado por combustible líquido inflamable y participarán en operaciones de rescate de pasajeros. Sin embargo, es aceptable el equipo de penetración estructural que cumpla con las normas del NFPA actualizadas.
- e) El programa de capacitación de SSEI cumple con los requisitos de la Reglamentación LAR 153 y demuestra su conocimiento en estas áreas.
- f) Los registros de capacitación indican que todo el personal de SSEI ha participado en al menos un simulacro con un incendio real en los meses anteriores. Un simulacro con un incendio real debe incluir un incendio en una fosa o una maqueta de aeronave, usando el combustible suficiente para dar una capacitación realista con una intensidad comparable a las aeronaves de la línea aérea que operan en el aeropuerto. En el contexto de esta sección un “simulacro con un incendio real” tiene el mismo significado que un “incendio simulado en una aeronave”.
- g) El rendimiento esperado según se describe en el NFPA 1003- Standard for Airport Fire Fighter Professional Qualifications Operaciones de Extinción de Incendios en Aeronaves, se satisface de la siguiente manera:
 - (1) El bombero del aeropuerto a quien se le ha entregado un vehículo de bomberos tipo aeropuerto equipado con espuma deberá demostrar su control y extinguir un incendio simulado de una aeronave usando mangueras y torretas.
 - (2) deberá hacer la demostración usando los chorros contra el incendio para proteger a los bomberos y a los ocupantes, exigiendo respuesta. extinción del fuego y rescate.
 - (3) deberá demostrar el control y extinguir un fuego simulado de una aeronave, usando mangueras y torretas y estar Familiarizado con las Aeronaves, es decir; aquellas asociadas con el Índice de SSEI para ese aeropuerto en particular y el Manual de servicios de aeropuertos (Doc. 9137), Parte 1 de la OACI.
 - (4) Al menos un miembro del personal en turno debe de tener capacitación y estar actualizado en asistencia médica básica. No es necesario que esta persona entrenada en asistencia médica forme parte del personal de SSEI regular. Tampoco se exige que esta persona cumpla con los requisitos de respuesta a tiempo establecidos en la Reglamentación. Sin embargo “en turno” significa que debe haber un medio garantizado que esa persona esté disponible. Por ejemplo, una solución satisfactoria podría ser un servicio de ambulancia ubicado cerca del aeropuerto con personal que haya recibido capacitación en los requisitos estipulados en la LAR 153, que está dispuesto a ceder a una persona durante las operaciones.
 - (5) Debe haber pruebas, tales como el resultado de una prueba o el recibo de algún tipo de certificado, de que lo completó satisfactoriamente.
- h) En relación con la exigencia de que la persona esté actualizada en la capacitación para atención médica básica de emergencias, no se necesita, en sí misma, que se tomen cursos de refresco. Sin embargo, si la organización que ofreció la capacitación inicial ha incluido material diferente o nuevo en las áreas obligatorias que pudieran cambiar significativamente el desempeño de esa persona durante una situación de emergencia, sería razonable esperar que se curse una actualización en el o las áreas revisadas.
- i) Debe haber suficiente personal de SSEI disponible para operar los vehículos de SSEI necesarios, de acuerdo con la Reglamentación.
- j) Durante una demostración de tiempo de respuesta, al menos un vehículo de SSEI debe responder obligatoriamente en el sitio del incidente o accidente en un plazo de respuesta establecido en la Noram LAR 153, desde que recibe la alerta y hasta que comienza a descargar el agente extintor. Todos los vehículos de SSEI restantes responden en el sitio y comienzan a descargar el agente extintor en un plazo de cuatro minutos desde que se da la alerta.
- k) A criterio del IA, puede usarse una descarga de agua en lugar de otros agentes. Sin embargo, una demostración de descarga de otros agentes que no se usan debe hacerse en uno de los vehículos

- l) Durante la inspección de certificación, el IA solicitará que el personal de SSEI realice una prueba con refractómetro en los vehículos de respuesta. El IA debe observar la preparación y desempeño de esta prueba, y debe comprobar lo siguiente:
- m) El IA debe observar el conocimiento que tiene el personal de SSEI del vehículo y sus sistemas y el uso del de un medio para conocer si la mezcla es la correcta, (por ejemplo el uso de un refractómetro). En caso de que el personal de SSEI haga uso inapropiado de éstos lo anotará como una discrepancia para un reentrenamiento o recurrente.
- n) El IA debe evaluar el grado de mantenimiento para los dispensadores de espuma y, por lo tanto, de los sistemas de los vehículos. El SSEI deberá demostrar que la mezcla de espuma es la correcta. Si el resultado demuestra que la mezcla tiene una baja o alta proporción de espuma es muy pobre o rica, debe indicar al oficial de SSEI responsable que debe revisarse el sistema para determinar si el dispositivo de suministro está ajustado correctamente.
- o) Los ejercicios de respuesta de SSEI pueden realizarse en la noche o con mal tiempo. Sin embargo, debe usarse buen juicio para asegurar que no se ponga en riesgo la seguridad. Si existe alguna duda sobre si puede hacer un ejercicio de manera segura, éste debería posponerse. Al realizar el ejercicio de tiempo de respuesta cronometrado, el IA deberá tener presente que los tiempos estipulados en el LAR 153 se basan en una ruta directa, en pavimento seco, en buenas condiciones climatológicas. Si el ejercicio se realiza en la noche o en otras condiciones diferentes a las secas, los tiempos pueden ajustarse a criterio del IA para esperar que cambien las condiciones adversas.
- p) Queda a discreción del IA el sitio donde se realiza el ejercicio de tiempo de respuesta en el aeropuerto.
- q) El sistema de alarma es aceptable. El cronometraje del tiempo de respuesta comienza con la activación de la primera señal de alarma en la estación de SSEI en el aeropuerto. Normalmente será la activada por ATS de cualquier sistema de alarma usado por el aeropuerto. La señal puede ser audible (sirena, timbre del teléfono, pito, etc.), visual (iluminación del dormitorio, luz estroboscópica, etc.) o una combinación de ambas. La estación de SSEI normalmente es una estación de bomberos donde están estacionados los vehículos y los tripulantes, pero puede ser una oficina de despacho de servicios de incendio que controla el movimiento del personal SSEI y vehículos en un sitio diferente. Es importante que el cronometraje comience con la activación de la primera señal de alarma e incluya cualquier transmisión del mensaje, conformación del equipo SSEI, coordinación y otros procesos que deben hacerse como parte de la respuesta. Si hay problemas para cumplir con el tiempo de respuesta posiblemente se debe a que la alarma entra en la estación de bomberos en el punto equivocado y que el sistema debe modificarse o eliminar comunicaciones lentas, coordinación, etc.
- r) Todos los caminos de acceso para emergencia tienen el mantenimiento necesario para usarlos en todas las condiciones climatológicas. Los caminos de acceso para emergencia son aquellos necesarios para cumplir con los requisitos de SSEI. Los caminos construidos específicamente para ser usados por los vehículos de acceso deberán indicarse en el MOA. Además, los caminos de servicio ubicados en el área de seguridad deben ser designados por el explotador del aeropuerto como un camino de acceso para emergencias y declararlo en buenas condiciones para usarlo en todas las condiciones climatológicas.
- s) Técnicamente, un vehículo de SSEI es inoperante si durante el mantenimiento preventivo, no puede cumplir con los requisitos de respuesta. En los aeropuertos que no tienen equipo SSEI adicional, el mantenimiento debe programarse en periodos en que las aerolíneas no están operando. Se deberá notificar a la DINACIA y a las aerolíneas cuando el equipo SSEI obligatorio para cumplir con los requisitos de categoría se descompone y no puede repararse de inmediato.
- t) Respuesta fuera del Aeropuerto del Equipo SSEI. El MA deberá incluir situaciones en que el equipo y personal están dentro o fuera del aeropuerto respondiendo a una emergencia y no están disponibles para cumplir con las

capacidades de la categoría publicada. Los procedimientos deben incluir la notificación a los explotadores aéreos de la reducción de categoría por medio de los procedimientos normales de notificación y el uso del NOTAM. Si bien no debería fomentarse que los explotadores del aeropuerto respondan a emergencias fuera del aeropuerto donde no haya aeronaves involucradas, se recomienda recurrir a este respaldo, en ciertas circunstancias particularmente cuando algún incendio pone en peligro la operación a los equipos e instalaciones del aeropuerto.

- u) En tales circunstancias, si el titular del certificado emitió inmediatamente las notificaciones y el NOTAM sobre la capacidad reducida, no existiría una violación de la regulación.
- v) La clave para evitar problemas en esta área es que el titular del certificado anticipe estas situaciones al momento de desarrollar el plan de emergencia del aeropuerto. La planificación previa de estos escenarios junto con el IA debería reducir la posibilidad de que existan violaciones cuando se presente la situación de emergencia.
- w) Verifique que existen procedimientos, materiales y entrenamiento para las emergencias en entornos difíciles, que son aquellas emergencias que se producen en un entorno cuyas características principales están constituidas por una masa de agua o un terreno pantanoso, dominante y no pueda ser atravesada por vehículos de rescate convencionales.

MGIA.19. Servicio a las aeronaves en tierra

- a) El IA debe determinar si:
 - (1) El operador/explotador de aeródromo ha establecido los procedimientos para que las aeronaves en tierra dispongan del suficiente equipo extintor de incendios y personal capacitado y entrenado, por lo menos para la intervención inicial en caso de que se incendie el combustible y para atender a un derrame importante de combustible sin perjuicio de que debe existir un procedimiento para requerir la presencia inmediata de los servicios de salvamento y extinción de incendios.
 - (2) El operador/explotador de aeródromo ha establecido los procedimientos para que el reabastecimiento de combustible se haga con seguridad, cuando las aeronaves tengan pasajeros embarcados, a bordo, o desembarcando, el equipo terrestre se ubicará de manera que permita:
 - i. utilizar un número suficiente de salidas para que la evacuación se efectúe con rapidez; y
 - ii. disponer de una ruta de escape a partir de cada una de las salidas que han de usarse en caso de emergencia
 - iii. Cumple con la CA de Carga de combustible con pasajeros embarcados, a bordo, o desembarcando de la DNA

MGIA.20. Despacho de combustible con pasajeros a bordo, embarcando o desembarcando.

- a) El IA debe determinar si:
 - (1) El explotador del aeropuerto realiza las inspecciones adecuadas de vehículos e instalaciones físicas de los agentes proveedores de combustible y mantener los registros anteriores conforme a la CA UY AGA LAR 153 Servicio a las aeronaves en tierra Abastecimiento de Combustible de Aviación con pasajeros embarcando, desembarcando y a bordo en Aeródromos
 - (2) El titular del certificado es el responsable de realizar la inspección de las instalaciones para el suministro de combustible en el aeropuerto, para

- garantizar que el proceso de inspección es adecuado, el IA deberá comprobar que ha realizado ese proceso
- (3) Para garantizar la seguridad del aeropuerto, se solicita a los IA que promuevan entre los titulares de certificados que supervisen los programas de suministro de combustible de las aerolíneas. Si un IA observara un problema potencial de seguridad en relación con la operación de suministro de combustible o en las instalaciones para suministro de combustible de un explotador aéreo, deberá informar al explotador del aeropuerto.
 - (4) Los supervisores de cada agente proveedor de combustible han realizado un curso satisfactorio sobre seguridad de incendios por combustible. aceptable para la DINACIA
 - (5) Los empleados de cada agente proveedor de combustible han recibido capacitación integrada en el sitio de trabajo (OJT), sobre seguridad contra incendio por parte de un supervisor capacitado
 - (6) Se exige la supervisión de todas las actividades de suministro de combustible en el aeropuerto. Los proveedores de combustible y las operaciones de reabastecimiento de combustible incluyendo la protección contra descargas eléctricas mediante puesta a tierra es una necesidad.

MGIA.21. Plan de Emergencias del Aeródromo (PEA)

a) El IA debe determinar si:

- (1) **El PEA cubre las emergencias y medidas asociadas descritas en la** Reglamentación LAR 153. También debería promoverse que el explotador incluya procedimientos para dar respuesta a otras fallas como fallos en el servicio eléctrico, como derrames de combustible, mercancías peligrosas, y aguas residuales.
- (2) Está lo suficientemente detallado para guiar adecuadamente a todos los involucrados.
- (3) El explotador del aeropuerto ha tomado las medidas adecuadas para que las agencias y el personal indicado en el PEA participe en el desarrollo del plan. Busque la página de firmas, la lista de agencias o cartas que tratan sobre reuniones de revisión y coordinación.
- (4) El plan contiene procedimientos para informar a las instalaciones, agencias y personal del lugar de un accidente de una aeronave en el aeropuerto, la cantidad de personas involucradas y cualquier otra información necesaria tan pronto como esté disponible. A criterio del IA, realice una prueba de la comunicación de los procedimientos de notificación del plan de emergencia para evaluar lo oportuno y efectivo de los procedimientos de notificación. Seleccione al azar una cantidad de números telefónicos incluidos en el plan de emergencia y contacte a los involucrados para verificar la vigencia del número de teléfono.
- (5) Verifique, si el PEA incluye disposiciones para el rescate en agua, si es aplicable hasta donde sea práctico. Las áreas representativas de agua o pantanos se consideran colindantes al aeropuerto si están bajo las rutas de aproximación y salida de los vuelos, fuera del “punto de aproximación final” en las pistas de aterrizaje con aproximaciones publicadas, y fuera de 2 millas en pistas de aterrizaje con aproximaciones visuales. Una laguna, o un río bajo una ruta de aproximación/salida de los vuelos se considera un área de agua importante.
- (6) Todo el personal del aeropuerto que tiene deberes y responsabilidades, de acuerdo con el PEA, debe estar familiarizado con las labores asignadas y debe tener la capacitación adecuada. Haga preguntas al azar al personal en el PEA para determinar la validez del programa de capacitación y para garantizarse que todo el personal del aeropuerto está familiarizado con sus labores y tiene la capacitación adecuada. Las pruebas, escritas u orales pueden usarse en caso que el IA lo considere necesario.

- (7)** Verifique si se hizo una revisión del PEA con la participación de todas las agencias involucradas en los 12 meses anteriores. Una revisión anual del PEA puede consistir en que el explotador aeroportuario realice un ejercicio en la mesa o una reunión de revisión con un representante de cada una de las agencias involucradas en la coordinación del plan. Localizar y disponer de cartas que traten sobre ejercicios en la mesa y revisiones del PEA. Durante la preparación de la pre inspección el IA deberá disponer de cartas sobre la revisión anual en los archivos del aeropuerto.
- (8)** El explotador aeroportuario debe haber realizado un ejercicio (simulacro) a escala completa del PEA en los últimos dos años.
- (9)** Durante la preparación previa a la auditoria, disponga de cartas y documentación relacionada con un ejercicio a escala completa del PEA. El ejercicio aeroportuario de escala completa debe involucrar, hasta donde sea práctico, todos los participantes, una cantidad razonable del equipo especificado en el PEA e incluir un informe o evaluación del ejercicio. Los aeropuertos que hayan experimentado un accidente y ejecutado una porción importante del PEA pueden sustituir con este accidente el ejercicio a escala completa. Si se hace esa sustitución, el explotador de aeropuerto debería realizar una evaluación de su rendimiento durante la respuesta al accidente.
- (10)** Para los fines de este requisito, el ejercicio bianual puede realizarse dentro del mes calendario de su vencimiento. Por ejemplo, si el último ejercicio se realizó el 2 de Julio del 2010, el próximo ejercicio vence el 31 de Julio del 2012. Casos únicos o especiales pueden influir en la necesidad de variar ligeramente la fecha establecida. En donde existen razones suficientes, puede aprobarse una ampliación razonable. Por ejemplo; la fecha para el próximo simulacro vence en abril, pero el explotador tiene planeado realizar un ejercicio mucho más grande en junio, el aeropuerto se verá beneficiado con la extensión.
- (11)** El propósito de este ejercicio es probar la efectividad del PEA a través de la respuesta del aeropuerto y su asistencia mutua en caso de un desastre en el aeropuerto. Deberá también familiarizarse al personal de emergencias con la ubicación de las áreas de aterrizaje transitorio y otras instalaciones del aeropuerto. Por estas razones el ejercicio a escala completa deberá realizarse en el aeropuerto. Sin embargo, a criterio del IA, el ejercicio puede llevarse a cabo en una propiedad colindante o contigua al aeropuerto, como es el caso de los ejercicios de rescate en agua.
- (12)** Cuando sea posible, deberá promover que el Explotador del aeropuerto participe en ejercicios de atención de accidentes fuera del aeropuerto y que participen con sus expertos y recursos.
- (13)** Los inspectores deberían asistir al ejercicio de escala completa del PEA, cuando sea posible.

MGIA.22. Servicio de dirección en plataforma

b) El IA debe determinar qué:

- (1)** El operador/explotador de aeródromo ha establecido una carta de acuerdo de cooperación mutua con la dependencia de ATS cuando el volumen del tránsito y las condiciones de operación requieran un servicio de dirección en plataforma, , y deberán proporcionarlo con la finalidad de:
 - i. reglamentar el movimiento y evitar colisiones entre aeronaves y entre aeronaves y obstáculos;
 - ii. reglamentar y ordenar el movimiento de aeronaves en la plataforma y coordinar dichos movimientos con la torre de control del aeródromo; y
 - iii. asegurar el movimiento rápido y seguro de los vehículos y la reglamentación adecuada de otras actividades.

- (2) Cuando la torre de control de aeródromo no participe en el servicio de dirección en la plataforma, se han establecido procedimientos para facilitar el paso ordenado de las aeronaves entre la dependencia de dirección en la plataforma y la torre de control de aeródromo.
- (3) Si la dependencia que suministre el servicio de dirección en plataforma ha establecido los procedimientos y proporciona el servicio mediante instalaciones de comunicaciones radiotelefónicas u otro sistema, los cuales deben ser aceptados por la DINACIA.
- (4) Cuando estén en vigor los procedimientos relativos a condiciones de visibilidad reducida, la dependencia que suministre el servicio de dirección en plataforma ha establecido los procedimientos para restringir al mínimo el número de personas y vehículos que circulen en la plataforma.
- (5) Si la dependencia que suministra el servicio de dirección en plataforma ha establecido los procedimientos para que los vehículos de emergencia que circulen en respuesta a una situación de emergencia tengan prioridad sobre el resto del tráfico de movimiento en la superficie.
- (6) Si la dependencia que suministre el servicio de dirección en plataforma debe establecer los procedimientos para que los vehículos que circulen en la plataforma cedan el paso a:
 - i. Los vehículos de emergencia, a las aeronaves en rodaje, a las que estén a punto de iniciar el rodaje, y a las que sean empujadas o remolcadas; y
 - ii. otros vehículos de conformidad con los reglamentos locales.
- (7) Si la dependencia que suministra el servicio de dirección en plataforma ha establecido los procedimientos para vigilar el cumplimiento de la asignación al puesto de estacionamiento de aeronaves, para asegurarse de que se proporcionan los márgenes de separación recomendados a las aeronaves que lo utilicen.

MGIA.23. Vehículos

a) El IA debe determinar qué:

- (1) Las operaciones de los vehículos de tierra en las áreas de movimiento y de seguridad están limitadas únicamente a aquellos vehículos necesarios para las operaciones aeroportuarias. Durante el curso de la inspección, vigile las operaciones de vehículos en las áreas de movimiento o en áreas adyacentes a ellas dichos vehículos deben estar señalizados conforme a la reglamentación vigente LAR 154.
- (2) Los vehículos necesarios para las operaciones aeroportuarias significan los vehículos de aeropuerto usados en apoyo directo de rescate, actividades de mantenimiento e inspección asociadas con las áreas de movimiento y de seguridad. Esos incluyen los vehículos de SSEI, ambulancias, segadoras de hierba, vehículos para las actividades de operación y mantenimiento del aeropuerto, camiones de suministro de combustibles, los vehículos de la DINACIA y de entidades que den mantenimientos a las ayudas de navegación y algunos vehículos de construcción.
- (3) Si no existen alternativas seguras y razonables para que estos vehículos puedan cruzar o utilizar las pistas y calles de rodaje, el explotador del aeropuerto debe establecer en su MA los procedimientos necesarios para la comunicación por radio con ATS o los requisitos para la escolta de vehículo.
- (4) Las normas disponen que el explotador es responsable del desarrollo y puesta en práctica de los procedimientos, adecuados para el aeropuerto, para una operación segura de los vehículos terrestres en las áreas de movimiento y seguridad del aeropuerto. Estos procedimientos deben contemplar las consecuencias de incumplir con los procedimientos por parte de los empleados, arrendadores y contratistas. Debería consultarse a ATS

- si los procedimientos para controlar los vehículos en las áreas de movimiento son adecuados.
- (5) Para los aeropuertos sin ATS se deben establecer procedimientos adecuados para controlar los vehículos de tierra por medio de señales preestablecidas u otros procedimientos y revisar los procedimientos que exijan que los conductores de vehículos notifiquen por medio de la frecuencia de radio común al tráfico antes de entrar a las áreas de maniobras.
 - (6) Cada empleado, arrendatario o contratista que opera un vehículo en cualquier parte del aeropuerto con acceso a las áreas de movimiento debe estar familiarizado y cumplir con las reglas y procedimientos para vehículos terrestres. Con el fin de cumplir con esta sección, el explotador aeroportuario debe desarrollar un programa de capacitación para conductores adecuado para el personal del aeropuerto, arrendatarios, contratistas y otros que operan en las áreas de movimiento o tienen acceso a ellas. Verificar la distribución de los procedimientos / programas de capacitación o procesos de permisos para controlar a los arrendatarios que usan el aeropuerto.
 - (7) Cualquier registro de accidentes o incidentes que involucren aeronaves y/o vehículos terrestres de una línea aérea en las áreas de movimientos deben estar disponibles.

MGIA.24. Operaciones de los vehículos de aeródromo

a) El IA debe determinar qué:

- (1) Los vehículos circularán:
 - i. En el área de maniobras sólo por autorización de la torre de control de aeródromo; y
 - ii. en la plataforma sólo por autorización del operador/explotador del aeródromo
 - iii. El operador/explotador de aeródromo ha establecido los procedimientos necesarios para la circulación de los vehículos en el área de movimiento del aeródromo, aceptable a la DINACIA en las que se deben detallar lo siguiente:
 - (D) Ha Limitado el acceso al área de movimiento y áreas de seguridad, a aquellos vehículos de superficie necesarios para las operaciones de aeródromo;
 - (E) Ha Establecido e implementado procedimientos para el acceso seguro, ordenado, y operación de vehículos de superficie, en el área de movimiento con seguridad, incluyendo previsiones de sanciones ante el incumplimiento de dichos procedimientos por parte de un empleado, residente o contratista;
 - (F) El conductor de un vehículo que circule en el área de movimiento cumplirá todas las instrucciones obligatorias dadas mediante señales y letreros, salvo que sea autorizado de otro modo:
 - (I) por la torre de control de aeródromo cuando el vehículo se encuentre en el área de maniobras; o
 - (II) por el operador/explotador del aeródromo cuando el vehículo se encuentre en la plataforma.
 - (III) El conductor de un vehículo que circule en el área de movimiento cumplirá todas las instrucciones obligatorias dadas mediante luces
 - iv. El conductor de un vehículo dotado de equipo de radio debe establecer radiocomunicación satisfactoria en los dos sentidos con la torre de control de aeródromo antes de entrar en el área de maniobras, y con el operador/explotador de aeródromo antes de entrar en la plataforma. El conductor mantendrá continuamente la

- escucha en la frecuencia asignada mientras se encuentre en el área de movimiento.
- v. Cuando la torre de control de tránsito aéreo o una dependencia dedicada al control de tierra, está operando, se debe asegurar que todo vehículo de superficie, en el área de movimiento sea controlado por uno de los siguientes medios:
 - (A) Comunicaciones por radio de recepción y de transmisión entre cada vehículo y la torre, conforme a lo establecido en (5).
 - (B) Un vehículo escolta autorizado debe ser provisto de radio para mantener radio comunicaciones de transmisión y recepción con la torre para acompañar cualquier vehículo sin radio.
 - (C) Medidas para controlar vehículos, tales como signos, señales o guardias, cuando no es operacionalmente práctico tener un radio transmisor de comunicaciones con el vehículo o el vehículo escolta, aceptables a la AAC.
 - vi. Cuando una torre de control de tránsito aéreo o una dependencia de control en tierra, no esté en operación, se deben establecer procedimientos adecuados para la circulación segura y ordenada de vehículos de superficie en el área de movimiento a través de signos y señales pre-convenidos
 - vii. Asegurar que todo personal, residente o contratista que opera un vehículo de superficie, en cualquier parte del área de movimiento, está familiarizado con los procedimientos operacionales y las consecuencias del incumplimiento;
 - viii. El operador/explotador de aeródromo debe tener un registro de accidentes o incidentes, en el área de movimiento, relacionados con aeronaves y/o vehículos de superficie disponible en una inspección de la AAC.

MGIA.25. Entrada no autorizada de vehículos al área de movimiento

- a) Por definición una incursión a una pista de aterrizaje en un aeropuerto controlado comprende cualquier entrada no autorizada de un vehículo terrestre en el área de movimiento.
- b) No toda la incursión de un vehículo terrestre en el área de movimiento constituye un acto que conlleva una acción de incumplimiento o violación del LAR AGA y CA conexas..
- c) . Cuando se presenta una supuesta incursión, la información se debe recopilar estableciendo el contexto en que ocurrió y debe determinarse cual procedimiento debe seguirse. No todas las incursiones son causa de investigación por infracción. Es responsabilidad del IA tomar esta decisión aplicando una prueba en dos aspectos: Primero es determinar si el informe incluye las pruebas adecuadas para establecer la incursión. Segundo es determinar si el explotador aeroportuario falló de alguna manera demostrable en adoptar y/o poner en práctica las medidas / procedimientos razonables para prevenir las incursiones. En general, ¿hubo alguna omisión específica en las medidas / procedimientos del explotador que causó o contribuyó a causar la violación? Si el explotador del aeropuerto había establecido procedimientos adecuados y había tomado medidas adecuadas para poner en práctica esos procedimientos, normalmente no estaría en una situación de violación de la norma. Ambos aspectos esta prueba deben cumplirse para sustentar una violación del LAR 139 CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS. Cuando se ha determinado que la violación efectivamente sí sucedió, la acción puesta en práctica debe iniciarse y tomarse medidas para evitar futuros incidentes.

- d) Si el IA determina que el aeropuerto puede haber tenido una falla o estar involucrado en el incidente, y se considera apropiado emitir una carta de investigación para el aeropuerto.
- e) Si la investigación indica claramente que los procedimientos para los vehículos del aeropuerto son inadecuados, deberá instruir al Explotador del aeropuerto que corrija esta situación.

MGIA.26. Control de Obstáculos

- a) El IA debe determinar que todas las obstrucciones, dentro del área de autoridad del explotador aeroportuario, están señalizadas, iluminadas o eliminadas, a menos que sean innecesarias de acuerdo con un análisis de la Autoridad Aeronáutica. Se debe comprobar los planos de Zonas de Protección conforme al LAR 154 y LAR 153.
 - (1) Si las obstrucciones no se han eliminado o señalado, deberá indicársele al explotador aeroportuario que debe cumplir con el LAR 154, LAR 153 y eliminar los obstáculos, en caso contrario y si el explotador aeroportuario presenta motivos que impiden la remoción de esos obstáculos, solicite si se ha realizado un estudio aeronáutico que esté aceptado por la Autoridad Aeronáutica.
 - (2) Si la señalización o iluminación no es aceptable para la Autoridad Aeronáutica, debe eliminarse la obstrucción o tomarse alguna otra acción aceptable.
 - (3) Verifique si el estudio aeronáutico determina que la obstrucción no es un riesgo para la navegación aérea y si no se necesita la señalización o iluminación, no constituye una violación del LAR 154, LAR 153 y el LAR 139.
 - (4) Cada objeto “dentro del área de autoridad” incluye los terrenos donde está emplazado el aeropuerto, y áreas definidas en la superficie limitadora de obstáculos del aeropuerto.
 - (5) El explotador del aeropuerto debe incluir en su MA procedimientos para la identificación de las obstrucciones para las superficies imaginarias. Si el explotador aeroportuario no tiene esos procedimientos, el IA deberá solicitar que el programa se incluya en el MA.

MGIA.27. Protección a las radio-ayudas para la navegación

- a) El IA debe determinar qué:
 - (1) El explotador del aeropuerto ha establecido los procedimientos adecuados para evitar la construcción de instalaciones en el aeropuerto que se ha determinado afectaría la operación del NAVAIDS (electrónico o visual) o de las instalaciones para el control del tráfico aéreo en el aeropuerto.
 - (2) Se han establecido las instalaciones y procedimientos adecuados para proteger las NAVAIDS en el aeropuerto del vandalismo y robos.
 - (3) Se han establecido los procedimientos adecuados para prevenir la interrupción de las señales visuales o electrónicas de NAVAIDS, que estén dentro de la autoridad del aeropuerto. “Dentro de la autoridad de un aeropuerto” se refiere a la prevención real de una interrupción de las señales visuales o electrónicas de NAVAIDS. Esto tiene la intención de evitar que las actividades de construcción o mantenimiento en el aeropuerto eliminen o alteren las señales de NAVAIDS. La protección de NAVAIDS aplica a otras propiedades que el explotador aeroportuario posee y otras aunque no se consideren propiedad del aeropuerto.

MGIA.28. Protección Pública - VALLAS

- a) El Explotador del Aeropuerto debe prever la existencia de barreras/vallas de protección necesarias contra el ingreso voluntario o involuntario de personas o vehículos no autorizados al área de movimiento.
- b) Estas barreras/vallas de protección consisten en una combinación de vallas y señales de advertencia que sean suficientes para detener al personal o vehículos no autorizados de ingresar involuntariamente al área de movimiento.
- c) El explotador aeroportuario proveerá de medidas especiales para restringir el acceso de personas no autorizadas a las pistas o calles de rodaje que pasen por encima de caminos públicos.
- d) El IA verificará si se proveen medios de protección adecuados para impedir el acceso inadvertido o premeditado de personas no autorizadas a las instalaciones y servicios terrestres indispensables para la seguridad de la aviación civil ubicados fuera del aeródromo.
- e) La valla o barrera debe colocarse de forma que separe las zonas abiertas al público del área de movimiento y otras instalaciones o zona del aeródromo, vitales para la operación segura de las aeronaves.
- f) Se debe evaluar el establecimiento de un camino circundante dentro del cercado de vallas del aeródromo, para uso del personal de mantenimiento y de las patrullas de seguridad.
- g) El IA debe verificar si el Explotador del Aeródromo considere conveniente por razones de seguridad, iluminar, a un nivel mínimo indispensable, las vallas u otras barreras del aeródromo, erigidas para la protección de la aviación civil y sus instalaciones. Se debe comprobar si ha presentado estudios para la instalación de luces, de modo que quede iluminado el terreno a ambos lados de las vallas o barreras, especialmente en los puntos de acceso.

MGIA.29. Reducción de peligros debidos a las aves y otros animales.

- a) El IA debe determinar que:
 - (1) Plan para el Manejo de la Fauna, el IA debe revisar los siguientes puntos:
 - (2) Su efectividad para el manejo de los peligros de fauna.
 - (3) Debería reevaluarse las indicaciones de la existencia de peligros de fauna descritos en el estudio.
 - (4) Si el personal con responsabilidades en el Plan para el Manejo de fauna de un animal silvestre tiene la capacitación adecuada.
 - (5) Los procedimientos indicados en el plan, tales para realizar, inspecciones antes de que se lleven a cabo operaciones de las aerolíneas.
 - (6) El progreso de los proyectos de modificación del hábitat o de cambios en el uso de la tierra identificados en el plan.
 - (7) Existencia de permisos de depredación vigentes, si es aplicable.
 - (8) Cuando un explotador del aeropuerto solicita colaboración para llevar a cabo un estudio de fauna, deberá informar y proporcionar copias de toda la correspondencia al IA. Al recibir las recomendaciones del estudio, el IA tomará la(s) medida(s) que considere apropiadas.
 - (9) Existe un programa de gestión del peligro que representa la fauna silvestre para que los explotadores de aeródromos adopten medidas razonables de control de los riesgos que entraña la fauna silvestre, a fin de evitar que esta choque contra las aeronaves.
 - (10) La utilización de los terrenos en torno del aeródromo debiera, en lo posible, no constituir un hábitat atractivo para la fauna silvestre.
 - (11) Se lleva a cabo una evaluación de los riesgos que entraña la fauna silvestre para la seguridad operacional, que deberá abarcar el aeródromo y sus alrededores.
 - (12) Si se establece un programa de gestión del peligro que representa la fauna silvestre adaptado al entorno local y acorde con la evaluación de los riesgos que entraña la fauna silvestre para la seguridad operacional.

- (13) El programa de gestión del peligro que representa la fauna silvestre incluye procedimientos y medidas para reducir a un nivel aceptable los riesgos que entraña la fauna silvestre para el aeródromo.
- (14) Las medidas y los procedimientos de reducción del peligro que representa la fauna silvestre se integrarán en el sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) del explotador de aeródromo

MGIA.30. Programa de gestión del peligro que representa la fauna silvestre

a) El IA debe determinar que:

- (1) El explotador de aeródromo elabora, implanta y demuestra disponer de un programa efectivo en el aeródromo, programa que deberá adaptarse y ser acorde al tamaño y el nivel de complejidad del aeródromo y la cantidad de movimientos de aeronaves y tipos de aeronave, teniendo en cuenta los peligros que representa la fauna silvestre identificados y la evaluación de riesgos de esos peligros.
- (2) El programa de gestión del peligro que representa la fauna silvestre deberá incluir, como mínimo:
 - i. una descripción de la organización, las funciones y las tareas del programa de gestión del peligro que representa la fauna silvestre;
 - ii. procedimientos para recabar, notificar y registrar datos sobre los choques con fauna silvestre y la fauna silvestre observada;
 - iii. un método y un procedimiento de evaluación de los riesgos que entraña la fauna silvestre para la seguridad operacional, incluidos exámenes anuales;
 - iv. procedimientos, medios y personal para la ordenación de hábitats y terrenos;
 - v. procedimientos, medios y personal para expulsar y disuadir a la fauna silvestre;
 - vi. procedimientos para coordinar con otros interesados; y
 - vii. procedimientos, medios y disposiciones para instruir al personal
- (3) Funciones y tareas del programa de gestión del peligro que representa la fauna silvestre
 - i. deberá detallar las funciones y tareas de todo el personal que:
 - (A) elaborar e implantar el programa
 - (B) supervisar las actividades diarias (detalladas en las siguientes secciones), analice los datos recabados y efectúe evaluaciones de riesgos para la seguridad operacional a fin de elaborar e implantar el programa;
 - (C) expulsar y/o disuadir a la fauna silvestre que representa un peligro; y
 - (D) reducir el atractivo de las áreas identificadas, si procede
- (4) Recopilación, notificación y registro de datos sobre choques con fauna silvestre y la fauna silvestre observada
 - i. Para que un programa sea efectivo se requieren datos precisos y fiables. El examen y el análisis de los choques con fauna silvestre y las observaciones de la fauna silvestre ayudarán a identificar los peligros en el aeródromo y sus alrededores e indicarán la efectividad de los métodos actuales de prevención de choques con fauna silvestre.

- ii. Si el explotador de aeródromo establece procedimientos para registrar y notificar los choques con fauna silvestre ocurridos en el aeródromo y sus alrededores, en estrecha cooperación con todas las organizaciones pertinentes que operen en el aeródromo.
- iii. Si el sistema de notificación del explotador de aeródromo contiene el requisito de que todos los terceros pertinentes y todo el personal del aeródromo notifiquen los choques con la fauna silvestre, los restos de fauna silvestre, incluidos los hallados durante las inspecciones de aeródromo, y todo otro peligro pertinente que se haya identificado.
- iv. Si las actividades relativas a la fauna silvestre, incluidos los informes de incidentes, se ingresan en un registro de la fauna silvestre.
- v. Si ese registro incluye, como mínimo, la siguiente información:
 - (A) nombre de la persona que registra los datos;
 - (B) fecha y hora de la observación;
 - (C) cantidad, especies y ubicación de la fauna silvestre observada;
 - (D) medidas proactivas y reactivas tomadas para disminuir la cantidad de fauna silvestre presente y resultados de esas medidas; y
 - (E) condiciones climáticas y de iluminación.
- vi. Si completa el registro personal competente de control de fauna silvestre, en intervalos acordes con la cantidad de movimientos de aeronaves y pistas en uso y teniendo en cuenta el comportamiento de la fauna silvestre y otras circunstancias locales pertinentes.
- vii. Si se analizan los datos para identificar las especies que representan un peligro en momentos específicos del día y/o del año y durante diferentes condiciones meteorológicas.
- viii. Si los explotadores de aeródromos se aseguran de que la identificación de las especies que intervienen en todo choque con fauna silvestre notificado sea lo más precisa posible, ya que esas notificaciones representan datos que ayudarán a evaluar el nivel de riesgo para la seguridad operacional que representa cada especie de fauna silvestre para las operaciones de aeronave en el aeródromo. La compilación de observaciones precisas de la fauna silvestre y estadísticas de choques debería facilitar el análisis de los datos a fin de mejorar la gestión del peligro que representa la fauna silvestre.

(5) La evaluación de los riesgos que entraña la fauna silvestre para la seguridad operacional del explotador de aeródromo debiera, como mínimo:

- i. definir el área de la evaluación de los riesgos para la seguridad operacional que, en la mayoría de los casos, abarca todo el aeródromo, pero también incluye sus alrededores;
- ii. calificar la probabilidad de choque utilizando datos sobre choques notificados para cada especie, información sobre la presencia de especies y la cantidad de especímenes y su biología, y actualizar los datos y probabilidades periódicamente;
- iii. calificar por especie la severidad de los daños causados por esos choques;
- iv. determinar el riesgo que entraña cada especie; e
- v. identificar las causas (atravesadas, rutas de migración) de cada peligro que representa la fauna silvestre.

(6) Expulsión y disuasión de la fauna silvestre

- vi. Si las técnicas de disuasión y expulsión de la fauna silvestre son apropiadas para la situación de la fauna silvestre en el aeródromo y sus alrededores y se basan en:
 - (A) patrullas de fauna silvestre;
 - (B) la acústica, por ejemplo, simuladores de llamadas de socorro y alarma, señales específicas, gritos naturales y sintéticos;
 - (C) productos pirotécnicos, como cartuchos de mediano y largo alcance y petardos en cartucho;
 - (D) elementos disuasorios ópticos y visuales, como dispositivos láser, banderas y cintas, luces, modelos de depredadores, modelos de gaviotas, cometas de halcones, globos; y
 - (E) otras técnicas como armas de fuego, repelentes químicos, químicos letales, depredadores entrenados (perros y halcones), cañones de gas, trampas y métodos de reubicación.
- vii. El personal de control de la fauna silvestre debe estar equipado con dispositivos para disuadir, dispersar o eliminar la fauna silvestre que sean apropiados para las especies encontradas, la cantidad de especímenes presentes y el área que debe controlar u obtener los medios para solicitar el apoyo de expertos con poca antelación.
- viii. Si en caso de que la fauna silvestre peligrosa se vea atraída al aeródromo aún después de la implantación de medidas proactivas, se elimina atrapándola o usando métodos letales.
- ix. El problema que se plantea para la gestión del peligro que representa la fauna silvestre es que algunos animales pueden acostumbrarse a ciertas técnicas de dispersión. Por lo tanto, se pueden obtener mejores resultados si los explotadores de aeródromo adecuan y varían periódicamente las medidas de control y dispersión utilizadas.
- x. Si los explotadores de aeródromo buscan de manera proactiva formas diferentes o nuevas de reducir el peligro que representa la fauna silvestre, en caso de que los métodos existentes resulten ineficaces.
- xi. Si las medidas para la gestión de la fauna silvestre son prioritarias en el área de movimientos, donde se debe prestar especial atención a las pistas y las rutas de aproximación/salida de los alrededores del aeródromo.
- xii. Si se emplean todos los dispositivos y métodos de conformidad con las normativas o prácticas nacionales (por ejemplo, en cumplimiento de las reglamentaciones sobre el uso de armas de fuego y sobre el medio ambiente y la protección de los animales).

MGIA.31. CRITERIOS PARA LA NOTIFICACIÓN DE INCIDENTES RELATIVOS A LA FAUNA SILVESTRE

a) El IA debe determinar que:

- (1) Los formularios de notificación (impresos o en formato electrónico) utilizados por el explotador de aeródromo u otros interesados en el aeródromo para notificar choques con fauna silvestre deberán contener, como mínimo, la siguiente información:
 - i. explotador involucrado;
 - ii. marca/modelo de aeronave;

- iii. marca/modelo del motor;
- iv. matrícula de la aeronave;
- v. fecha (dd/mm/aaaa);
- vi. hora local;
- vii. amanecer, día, atardecer, noche;kr
- viii. nombre del aeródromo;
- ix. pista utilizada;
- x. ubicación, si es en ruta;
- xi. altura sobre el nivel del terreno (AGL) en ft;
- xii. velocidad (velocidad indicada (IAS)) en kt;
- xiii. fase de vuelo:
 - (A) estacionamiento;
 - (B) rodaje;
 - (C) recorrido de despegue;
 - (D) ascenso;
 - (E) en ruta;
 - (F) descenso;
 - (G) aproximación;
 - (H) recorrido de aterrizaje;
- xiv. parte(s) de la aeronave atacada(s) o dañada(s):
 - (A) radomo;
 - (B) parabrisas;
 - (C) proa (excluidos radomo y parabrisas);
 - (D) número de motor (1, 2, 3, 4);
 - (E) hélice;
 - (F) ala/rotor;
 - (G) fuselaje;
 - (H) tren de aterrizaje;
 - (I) cola;
 - (J) luces;
 - (K) otro (especificar);
- xv. efecto sobre el vuelo:
 - (A) ninguno;
 - (B) despegue interrumpido;
 - (C) aterrizaje preventivo;
 - (D) parada de motores;
 - (E) otro (especificar);
- xvi. condición del cielo:
 - (A) sin nubes;
 - (B) algunas nubes;
 - (C) cubierto;
- xvii. precipitación:
 - (A) niebla;
 - (B) lluvia;
 - (C) nieve;
- xviii. especies de fauna silvestre;
- xix. cantidad de especímenes de fauna silvestre:
 - (A) observados
 - (B) 1;
 - (C) 2 a 10;
 - (D) 11 a 100;
 - (E) más de 100;
 - (F) chocados:
 - (G) 1;
 - (H) 2 a 10;
 - (I) 11 a 100;
 - (J) más de 100;
- xx. tamaño de la fauna silvestre:

- (A) pequeño;
- (B) mediano;
- (C) grande;
- xxi. piloto advertido de fauna silvestre: sí/no;
- xxii. observaciones (descripción de daños, lesiones y otra información pertinente);
- xxiii. persona/organización notificante;
- xxiv. dirección y/o instrucciones para reenviar el formulario a la autoridad competente; y
- xxv. dirección dentro del Estado a la que se deberían enviar los restos de fauna silvestre, incluidos los fragmentos de plumas.

MGIA.32. SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA PLATAFORMA

a) El IA debe determinar que:

- (1) Si se garantiza la seguridad operacional en la plataforma principalmente como responsabilidad del explotador de aeródromo; y todos los terceros que operan en la plataforma garantizan la seguridad de sus operaciones específicas.
- (2) Se identifican los peligros de la plataforma y, cuando sea necesario, se elaboran medidas de mitigación como parte del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) del explotador de aeródromo.
- (3) Si se sensibiliza a todo el personal que opera en la plataforma respecto de los peligros: esto se puede lograr a través de la instrucción general de introducción a la seguridad operacional para todo el personal con acceso sin acompañamiento a las áreas de plataforma. Parte de esta instrucción incluye procedimientos de operación de aeródromo relacionados con la gestión y seguridad operacional de la plataforma
- (4) Si para que las operaciones en plataforma sean seguras y eficientes, se establece un acuerdo y contacto estrecho entre el explotador de aeródromo, los explotadores de aeronaves, los servicios de tránsito aéreo (ATS) y otros. La seguridad operacional y la eficiencia de la gestión de la plataforma dependen en gran medida de esta cooperación estrecha
- (5) Si el explotador de aeródromo, en colaboración con los usuarios de la plataforma, identifica los peligros relacionados con las actividades en la plataforma y establece e implanta medidas de mitigación, según corresponda.
- (6) Si el explotador de aeródromo establece procedimientos de seguridad en la plataforma o se asegura de que esos procedimientos estén vigentes.
- (7) Si los procedimientos incluyen, como mínimo, lo siguiente:
 - i. asignación de puestos de estacionamiento de aeronaves;
 - ii. servicio de maniobras en tierra;
 - iii. vehículo de escolta;
 - iv. precauciones contra chorro de reactores;
 - v. limpieza de la plataforma;
 - vi. empuje de aeronaves;
 - vii. operación de pasarelas telescópicas;
 - viii. movimientos de vehículos;
 - ix. disciplina en la plataforma; y
 - x. divulgación de información.
- (8) Si el explotador de aeródromo establece procedimientos para recabar, analizar y proteger datos a fin de comprender y mejorar la performance de seguridad operacional de la plataforma.

- (9)** Si como elemento clave de la asignación de puestos de estacionamiento de aeronaves es garantizar que haya suficiente espacio libre entre la aeronave, los equipos y/o los edificios.
- (10)** Si los reglamentos indican claramente los puestos que pueden utilizar los distintos tipos de aeronaves o grupos de aeronaves. Los aspectos de seguridad operacional implican garantizar que solo se asignen a las aeronaves puestos lo bastante grandes como para alojarlas con los márgenes requeridos
- (11) Movimientos de vehículos**
- xi. Si el explotador de aeródromo se asegura de que el movimiento de vehículos en la plataforma se gestione de manera segura:
- (A) estableciendo e implantando reglamentos de conducción y vigilando y haciendo cumplir su aplicación; y
 - (B) estableciendo rutas de conducción de vehículos, según corresponda, e instalando y manteniendo letreros y señales adecuados.
 - (C) El reglamento de conducción en la parte aeronáutica debería incluir, como mínimo, lo siguiente:
 - a. límites de velocidad;
 - b. derecho de paso;
 - c. rutas de conducción;
 - d. requisitos del estado de los vehículos;
 - e. uso de luces en los vehículos; procedimientos para escasa visibilidad;
 - f. letreros, señales, luces en la plataforma; y
 - g. procedimientos para la entrada en las áreas de plataforma, y salida de ellas, en que se combinan los movimientos de aeronaves y vehículos.
 - h. Requisitos para los vehículos
- b) El explotador de aeródromo deberá elaborar y mantener requisitos específicos para el estado y el mantenimiento de los vehículos que operan en la parte aeronáutica y garantizar que esos requisitos estén en vigor. Esos requisitos deberían incluir:
- (1)** especificaciones para la señalización de los vehículos y, si se utilizan de noche o en condiciones de escasa visibilidad, para que estén iluminados con luces indicadoras de obstáculos;
 - (2)** especificaciones para inspecciones periódicas de la seguridad de los vehículos; y
 - (3)** especificaciones para la rectificación de fallas.
- c) Si el programa de instrucción para conductores tiene por objeto establecer requisitos y orientación para minimizar el riesgo de accidentes y lesiones a las personas, así como daños a las aeronaves y la propiedad, que se deriven del uso de vehículos en las áreas de la parte aeronáutica.
- d) Si los requisitos relacionados con las licencias para las áreas de maniobras están destinados directamente a reducir las incursiones en la pista.
- e) Si se producen incidentes relacionados con los vehículos y sus conductores, incluidos daños a las aeronaves e incursiones en la pista, por contacto con vehículos.
- f) Si el programa describe lo que se puede considerar una orientación sobre "buenas prácticas" para la instrucción de conductores de vehículos en la parte aeronáutica y se presta especial atención a un marco aparte para la instrucción en radiotelefonía. Esta orientación deberá garantizar la coherencia y un alto grado de normalización cuando los conductores califiquen para obtener su licencia de conducción en la parte aeronáutica

MGIA.33. Traslado de aeronaves inutilizadas

- a) El IA debe determinar que:
- (1) El operador/explotador del aeródromo dispone y establece un plan para el traslado de aeronaves que queden inutilizadas en el área de movimiento o en sus proximidades y designar un Coordinador para poner en práctica el plan como se establece en el Apéndice 2 – Retiro de Aeronaves Inutilizadas del LAR 153
 - (2) El plan debe incluir la siguiente información correspondiente al personal y organismos involucrados en la ejecución del plan:
 - (3) Nombre:
 - (4) Puesto:
 - (5) Teléfono:
 - (6) Dirección:
 - (7) El plan de traslado de aeronaves inutilizadas debe basarse en las características de las aeronaves que operan en el aeródromo y debe estar detallado en el Manual de Aeródromo
 - (8) El operador/explotador del aeródromo, en su planificación previa a la ocurrencia de un accidente, debe establecer los procedimientos para la aplicación del plan de recuperación de aeronaves inutilizadas aceptable a la DINACIA, para lo cual debe considerar lo siguiente:
 - i. detalles respecto a organización;
 - ii. lista de equipo disponible de otros aeródromos a requerimiento;
 - iii. lista del personal de contacto del operador/explotador en el aeródromo;
 - iv. una declaración de acuerdos de las aerolíneas para el uso de equipo especializado de remoción propio o de terceros;
 - v. una lista de contratistas locales (con los nombres y números del teléfono) capaz de proporcionar el equipo de remoción; y
 - vi. disposición final de los desechos y/o combustible descargado

MGIA.34. Identificación y Señalización de Áreas en Construcción

- a) El IA debe determinar si:
- (1) El explotador aeroportuario ha establecido los procedimientos para girar instrucciones a los contratistas de que eviten dañar las instalaciones existentes u otras subterráneas. Cuando se esté realizando un proyecto de construcción complejo, el IA deberá consultar si se están apegando al plan de seguridad. Puede encontrarse información adicional al respecto en el OACI DOC 9137P6.
 - (2) El explotador aeroportuario ha establecido los procedimientos para evitar daños a las instalaciones existentes, tales como la revisión de los planos de las instalaciones antes de iniciar la construcción.
 - (3) Cada área, equipo y calzada de construcción, área de NAVAID y área inutilizable está marcada e iluminada, si es del caso, en forma apropiada.
 - (4) Existen procedimientos para reparar cualquier daño accidental a las instalaciones existentes.

MGIA.35. Reporte de condiciones del aeródromo / Notificación e Informes de la condición del aeródromo

- a) El IA debe determinar si:

- (1) El operador/explotador de aeródromo ha elaborado los procedimientos para reportar las condiciones del aeródromo y notificar a la DINACIA si existe alguna condición que pueda afectar a la seguridad de las operaciones aéreas para la emisión de un NOTAM si es necesario de conformidad con LAR 153 153.105.
- (2) El Explotador del aeropuerto ha tomado las medidas necesarias para recopilar información de la condición del aeropuerto para los explotadores aéreos. Evalúe los procedimientos y equipo del explotador del aeropuerto para hacer inspecciones de la condición de la superficie del campo aéreo.
- (3) El explotador del aeropuerto ha tomado las medidas necesarias para difundir la información de la condición del aeropuerto a los explotadores aéreos que utilizan el sistema NOTAM y otros sistemas y procedimientos.
- (4) Los procedimientos de inspección garantizan que se mantenga el mayor grado de seguridad operacional y eficiencia para todos los interesados del área de movimientos

b) NOTIFICACIÓN

(1) El IA debe determinar si

- i. Al finalizar la inspección de la pista, se notifica a la torre de control la finalización de la inspección y el estado del área de maniobras, según proceda
- ii. Si se anotarán los horarios de inicio y finalización de la inspección y se los incluye en el registro de inspección.
- iii. Si, durante una inspección de pista, se descubre algún elemento cuyo mal funcionamiento pueda resultar peligroso (por ejemplo, cubiertas de fosas dañadas o luces rotas) se notifica de inmediato a los ATS por radiotelefonía (RTF) a fin de que estos determinen la medida apropiada. También se deberá informar a la entidad encargada de las operaciones de aeródromo.
- iv. Si, durante una inspección, se detecta algún elemento fuera de servicio que no afecta el uso de la pista, se informa a la entidad a cargo del mantenimiento del aeródromo.
- v. Si un registro de inspección incluye:
 - (A) pormenores de la(s) tarea(s) y de toda medida correctiva necesaria, por ejemplo, notificación a los ATS y AIS, registro de sucesos para el análisis posterior (incluso como parte del SMS del aeródromo) y notificación a los servicios de mantenimiento para medidas futuras;
 - (B) la determinación de la persona/entidad responsable de llevar a cabo la tarea y/o tomar medidas adicionales; y
 - (C) la determinación de los plazos de finalización
- vi. Si se lleva un registro para todas las inspecciones, que incluya:
 - (A) detalle de intervalos y fechas de inspección.
 - (B) nombre de las personas que efectúan la inspección; y
 - (C) resultados y observaciones, si procede

c) INSPECCIONES DIARIAS

(1) El IA debe determinar si

- i. Se realiza una inspección con las primeras luces del día, antes de las operaciones diurnas;

- ii. Se realiza una inspección con la última luz del día, antes de las operaciones nocturnas; y
- iii. se planifican otras inspecciones entre las ya descritas y su frecuencia estará dictada por las horas punta de tránsito

(2) Pistas

- i. La pista, incluidos sus márgenes, con respecto a la limpieza, la acumulación de caucho y las cubiertas de fosas/drenajes;
- ii. la limpieza de la pista, en particular, de FOD que pudieran causar daños por ingestión de los motores;
- iii. la presencia de contaminantes que afecten las características de rozamiento de la pista;
- iv. signos de daños en la superficie del pavimento, incluidas las grietas y el resquebrajamiento del hormigón, y pérdida de áridos;
- v. daños y desgaste de letreros y señales pintadas de la pista;
- vi. la franja de pista y el área de seguridad de extremo de pista (RESA), incluido el drenaje;
- vii. la falla de las unidades del indicador de trayectoria de aproximación de precisión (PAPI), luces de protección de pista y toda otra iluminación de pista y de barra de ala;
- viii. todo objeto que pueda afectar la franja de pista;
- ix. todas las áreas de obras en progreso en la pista o adyacentes a ella;
y
- x. el estado de todos los indicadores de la dirección del viento para las operaciones diurnas/nocturnas.

(3) Calles de rodaje y calles de acceso

- i. Todas las superficies de pavimento de las calles de rodaje, en particular, con respecto a daños en el pavimento, limpieza y FOD;
- ii. daños y desgaste de todos los letreros y señales pintadas de las calles de rodaje;
- iii. todo objeto o excavación que pueda afectar las franjas de las calles de rodaje;
- iv. todas las obras en progreso en el sistema de calle de rodaje o zonas adyacentes; y
- v. todos los ejes de calle de rodaje y/o artefactos de luces de borde y balizas;
- vi. el estado general de los drenajes y cubiertas; y
- vii. el estado del borde del césped, incluida toda área anegada.

(4) Áreas de plataforma

- i. Todas las superficies de pavimento de la plataforma, en particular, con respecto a daños en el pavimento, limpieza (derrames de combustible/aceite) y FOD;
- ii. daños y desgaste de todos los letreros y señales pintadas de la plataforma;
- iii. todo estacionamiento incorrecto de aeronaves, vehículos, equipos, pasarelas de embarque de pasajeros, etc.;
- iv. toda área de obras en progreso; y
- v. el estado general de los drenajes y cubiertas.

(5) Iluminación del aeródromo

- i. Se debe inspeccionar toda la iluminación de aproximación de pista (incluidos los sistemas complementarios de Categoría III) todos los días al anochecer, antes de las operaciones nocturnas, y notificar todo defecto;
- ii. se debe verificar toda la iluminación de la pista lo antes posible una vez encendida la iluminación. Se debe notificar cada corte de luz y falla de circuitos;
- iii. se debe verificar toda la iluminación de calles de rodaje lo antes posible y esa verificación debe incluir todas las luces de los ejes, las luces de borde, las barras de parada, las luces de protección de pista y las luces de entrada/salida; y
- iv. durante el período nocturno, se debe inspeccionar toda la iluminación de la plataforma y notificar cualquier deficiencia.

(6) Zonas de césped (u otras áreas adyacentes al sistema de calles de rodaje)

- i. El estado general de la vegetación, en particular, toda área que presente erosión por chorro de reactores;
- ii. la longitud del césped y la cantidad de maleza, sobre todo, cerca de luces y letreros;
- iii. toda zona de aguas estancadas (se deben observar y notificar las áreas de pasto anegadas, en particular porque podrían atraer aves);
- iv. las depresiones o vías de aeronaves;
- v. la diferencia excesiva de nivel en el borde de las superficies pavimentadas;
- vi. la limpieza de estas áreas con respecto a los FOD; y
- vii. toda área de obras en progreso

d) Al efectuar inspecciones diarias de rutina, se debe prestar atención general a lo siguiente

- (1)** la limpieza general, con especial atención a los FOD que pudieran causar daños por ingestión de los motores. Esto puede incluir objetos derivados de operaciones de mantenimiento de la pista o excedente de arena después del arenado de la pista. Debe tomarse nota de toda acumulación de depósitos de caucho de neumáticos;
- (2)** los signos de daños en la superficie del pavimento, con inclusión de grietas y resquebrajamiento del hormigón, estado del sellado de juntas, agrietamiento y desprendimiento de áridos en superficies asfálticas o rotura de capas de rozamiento.
- (3)** Se debe notificar de inmediato todo daño o deterioro que pueda afectar las aeronaves a fin de que los servicios de mantenimiento hagan una inspección; si el daño reviste suficiente gravedad, la zona debe permanecer cerrada a las aeronaves hasta que se conozcan los resultados de la inspección;
- (4)** después de una lluvia, se deben detectar y señalar las áreas inundadas, de ser posible, para facilitar el recubrimiento posterior;
- (5)** el daño de los artefactos de iluminación;
- (6)** la limpieza y visibilidad de las señales de pista; y
- (7)** el estado y el ajuste de las cubiertas de fosas.
- (8)** Se deben inspeccionar las extremidades de la pista para detectar marcas de toma de contacto temprana; daño por chorro de reactores en luces de aproximación, conos de señalización y luces de umbral; limpieza; y obstáculos en el área de seguridad de extremo de pista.

- (9) El objetivo principal del corte de césped será garantizar que las luces y balizas no queden ocultas por vegetación alta. También se debe gestionar de manera de limitar la atracción del aeródromo a aves y demás fauna silvestre. Será necesario garantizar que no queden montículos de césped cortado en áreas donde es posible que ocurra ingestión de los motores
- e) Zonas fuera de los límites del aeródromo
- (1) El personal de operaciones del aeródromo realizará una inspección visual superficial de las áreas que circundan el aeródromo para verificar que ningún objeto parezca afectar ninguna superficie protegida, en particular, en las áreas de aproximación y salida de todas las pistas.
- (2) Todo obstáculo no autorizado que se detecte se notificará de inmediato a las personas, o a las organizaciones o autoridades competentes con el propósito de aplicar medidas correctivas.

MGIA.36. OBRAS EN PROGRESO

- a) El IA debe determinar si:
- (1) Periódicamente, se llevan a cabo actividades de construcción y mantenimiento en áreas de movimientos. Si se prevé la continuación de las operaciones de aeronaves en torno al sitio o si se requiere el acceso a través de las áreas de movimientos, se ha de tomar una serie de precauciones para garantizar la seguridad de las operaciones de aeródromo. Estas incluyen la protección y la seguridad operacional de la zona de obras y los trabajadores.
- (2) Cuando se planifique una obra de envergadura que afecte a las áreas operacionales, es importante que el explotador de aeródromo identifique y mitigue los riesgos generados por las obras en progreso.
- (3) Parte de la gestión eficaz de la seguridad operacional relacionada con las obras radica en la planificación oportuna e integral coordinada con todos los participantes e interesados pertinentes.
- (4) Antes de comenzar las obras, se comunicarán todas las medidas necesarias para que estas se lleven a cabo de manera segura, incluida la notificación oportuna de los cambios operacionales resultantes, a todos los participantes e interesados pertinentes.
- (5) El explotador de aeródromo elaborará un proceso para gestionar la seguridad operacional del aeródromo durante las obras realizadas en el área de movimientos.
- (6) El proceso establecerá y documentará claramente las responsabilidades y procedimientos para:
- i. la autorización de las obras;
 - ii. la implantación de todo cambio propuesto a las instalaciones operacionales;
 - iii. la fecha y la hora en que no se llevarán a cabo o se modificarán las operaciones normales en las instalaciones;
 - iv. los métodos mediante los que se promulgarán esos cambios;
 - v. la supervisión y el control de las WIP; y
 - vi. el cumplimiento de todos los reglamentos de seguridad pertinentes para el área de movimientos

(7) PRÁCTICAS OPERACIONALES

- i. El proceso de gestión de la seguridad operacional durante las obras del aeródromo debe contener, como mínimo, los siguientes elementos:

- (A) un procedimiento de planificación de obras;
- (B) un procedimiento para evaluar la seguridad operacional de los cambios planificados en las operaciones o sistemas;
- (C) un procedimiento de autorización de obras;
- (D) un procedimiento para promulgar información relacionada con las obras;
- (E) un procedimiento para establecer la zona de obras y retomar las operaciones de aeronaves; y
- (F) un procedimiento de vigilancia, supervisión y control de las obras.

(8) PROCEDIMIENTOS

- i. El procedimiento de planificación de las obras debe contemplar la planificación y coordinación de las obras en el área de movimientos a fin de garantizar que se lleven a cabo de manera segura y conforme, manteniendo al mismo tiempo la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia de las operaciones de aeródromo. Durante el proceso de planificación, se debería hacer participar a los representantes de operaciones de aeródromo y otros interesados (como el ATC) lo antes posible para examinar los requisitos para la eficiencia de las operaciones del aeródromo durante las obras propuestas.
- ii. Se deberá efectuar de antemano una evaluación de la seguridad operacional de todas las obras planificadas para garantizar que el explotador de aeródromo haya identificado los riesgos para la operación segura de las aeronaves en coordinación con los interesados y se hayan aplicado las medidas de mitigación apropiadas a fin de mantener los riesgos en un nivel aceptable.
- iii. Se deben documentar los procesos, procedimientos, medidas y decisiones y poner a disposición de todas las partes e interesados pertinentes que participan en las obras o que se ven afectados por cambios en las operaciones.
- iv. Antes de la implantación, los proyectos de procedimientos operacionales, instrucciones u otra información que se haya de promulgar deberán analizarse y coordinarse con los interesados directamente afectados y quedar sujetos a verificación, de modo de asegurar que su significado sea claro para los posibles usuarios. Deberán efectuarse los controles prácticos de los arreglos propuestos el personal que tenga una comprensión integral de las implicaciones operacionales de las obras
- v. Cuando se requieren operaciones de longitud de pista reducida por la realización de obras, el explotador de aeródromos elaborará e implantará procedimientos de conformidad con las disposiciones establecidas en el LAR 153.
- vi. Antes del comienzo de las obras, el explotador de aeródromo deberá dar una autorización a la parte que realiza las obras. Se deberá utilizar un documento de autorización para garantizar que se registren y convengan los permisos y condiciones específicos entre el explotadores de aeródromo y los interesados pertinentes. Este documento también se deberá difundir entre los contratistas, de modo que estén completamente al tanto de lo que pueden hacer y lo que no.

- vii. Cuando se establezca la zona de obras, así como durante esas obras, se deberán tomar las siguientes medidas, cuando sea necesario:
- viii. a) exhibir balizas de área fuera de servicio cuando cualquier parte de una calle de rodaje, plataforma o apartadero de espera no sea apta para el movimiento de aeronaves, pero aún sea posible que estas eviten el área de manera segura;
- ix. b) deberán cubrirse las balizas existentes que conduzcan a una zona de obras, deberá cerrarse la ruta o desconectar el circuito eléctrico;
- x. c) se deberán utilizar luces de área fuera de servicio y la iluminación y letreros aeronáuticos de tierra existentes que conducen a la zona de obras deberán apagarse o cubrirse en áreas de movimientos utilizadas durante la noche o en condiciones de baja visibilidad;
- xi. se deberán instalar cercas adecuadas en el sitio para proteger del chorro de reactores y se deberá hacer cumplir la contención de FOD dentro del sitio; y
- xii. el perímetro de la zona de obras deberá estar claramente señalado y/o iluminado, en particular, de noche o en condiciones de visibilidad reducida.
- xiii. Las áreas fuera de servicio son áreas no disponibles temporariamente para uso operacional.
- xiv. Las balizas y luces de área fuera de servicio se colocan a una proximidad suficiente para delinear con claridad el área fuera de servicio.
- xv. Las medidas para la conciencia situacional de los pilotos y conductores en el área de maniobras deben tener en cuenta los factores humanos que puedan causar una incursión en la pista.
- xvi. Se deben realizar reuniones previas a la puesta en marcha y luego con frecuencia en el sitio para garantizar que se cumplan los requisitos de seguridad operacional y se resuelvan los posibles conflictos entre las obras y las operaciones. Entre los elementos que se han de considerar, cabe mencionar:

MGIA.37. PROCEDIMIENTOS DE CONTROL DE LA ZONA DE OBRAS

- a) El IA debe determinar si:
 - (1) Los aspectos del control y los procedimientos para las obras del área de movimientos deberán incluir, entre otros:
 - i. todos los conductores contratados deberán estar acompañados de un operador de vehículos calificado o someterse a instrucción y pruebas para conductores en áreas de movimientos;
 - ii. las rutas de acceso deberán acordarse de antemano e identificarse claramente para minimizar la interferencia con las operaciones del aeródromo;
 - iii. el trazado de caminos existente podría requerir cambios en función de los niveles de tránsito vehicular;
 - iv. las rutas de acceso del personal también deberán acordarse por adelantado y, si no existen esas rutas, se deberá llevar a cabo una evaluación de los riesgos para la seguridad operacional a fin de garantizar el acceso seguro;

- v. deberán acordarse de antemano los horarios de trabajo en las obras;
 - vi. se deberán efectuar verificaciones de conformidad del mantenimiento (servicios subterráneos), antes de comenzar las obras para asegurarse de que no haya cables ni cañerías dañados;
 - vii. se deberán indicar, controlar y hacer cumplir las restricciones a fumadores;
 - viii. se deberán describir, controlar y hacer cumplir las restricciones para el trabajo en caliente (que posiblemente requieran un permiso especial de trabajo en caliente);
 - ix. puede requerirse el uso de vigías y/o guardias de escucha en la frecuencia apropiada de ATS, además de la instrucción apropiada para esta tarea;
 - x. todas las grúas debe estar iluminadas adecuadamente y las alturas de operación no deben infringir las superficies protegidas;
 - xi. si la actividad de construcción continuase en condiciones de oscuridad o baja visibilidad, deberán existir procedimientos para interrumpir o modificar la actividad, en función de la ubicación y la necesidad;
 - xii. se deberán establecer procedimientos para los cruces de calles de rodaje, si procede;
 - xiii. todos los contratistas deberán contar con medidas de control de FOD, ruido y polvo adecuadas para prever todas las eventualidades;
 - xiv. tal vez sea necesario limpiar los vehículos que entran o salen de la zona de obras para evitar el depósito de barro o desechos en el área de movimientos;
 - xv. en caso de posibles condiciones meteorológicas adversas (por ejemplo, caída de rayos, vientos fuertes, nieve) o emergencias de aeronaves, debiera existir un mecanismo de alerta apropiado y es posible que se suspendan las actividades de obra; y
 - xvi. se deberán tomar precauciones para garantizar que la iluminación con proyectores (dirección y/o altura de la luz) de la zona de obras no afecte las operaciones de aeronaves y de los ATS.
- (2)** En cuanto al servicio al cliente y la disponibilidad de instalaciones, se debiera contar con un proceso de programación para garantizar que por las obras de construcción o mantenimiento no se cierren ni restrinjan a la vez demasiados puestos de estacionamiento o áreas operacionales.
- (3)** Cuando se realicen cambios significativos en las señales o la iluminación, tal vez sea necesario que el explotador de aeródromo lleve a cabo una verificación preliminar para asegurarse de que se hayan implantado correctamente las propuestas y funcionen conforme a lo previsto.
- (4)** Cuando se trabaje por turnos, será necesario garantizar que cada turno reciba una sesión informativa correcta y completa. El explotador de aeródromo debe recibir observaciones de los participantes para garantizar la implantación de medidas correctivas, si es necesario.
- (5)** El explotador de aeródromo debiera asegurarse de que los contratistas hayan puesto a disposición un punto de contacto fuera del horario normal de trabajo.

MGIA.38. CONTROL DE OBJETOS EXTRAÑOS (FOD)

a) El IA debe determinar si:

- (1) todo el personal que tiene acceso al área de movimientos comprenda su función en la prevención de FOD. El control de FOD suele ser un módulo de la instrucción inicial que se imparte al personal que tiene acceso al área de movimientos.
- (2) Se cuenta con un proceso establecido para eliminar periódicamente los FOD del área de movimientos. La eliminación de FOD es responsabilidad de todos.
- (3) Si los FOD se pueden controlar asegurando que todo el personal que tiene acceso al área de movimientos, en particular, el personal de inspección/mantenimiento y los proveedores de servicios de escala, sea consciente de las situaciones que pudieran generar FOD.
- (4) Si los explotadores de aeródromo establecen un programa de control de FOD acorde con los riesgos evaluados y adecuado a las condiciones operacionales locales.
- (5) Si el programa consiste en la prevención, detección, eliminación y evaluación.
- (6) Si la prevención de FOD incluye sensibilización, instrucción y educación, así como medidas para la prevención de FOD.
- (7) Si la detección de FOD incluye métodos para la vigilancia e inspección del área de movimientos.
- (8) Si se ofrecen procedimientos operacionales y, cuando proceda, equipos para la remoción, contención y eliminación de FOD del área de movimientos.
- (9) Si se recopilan y analizan periódicamente los datos e información sobre FOD para identificar fuentes y tendencias.
- (10) Si se cuenta con un programa de instrucción en materia de FOD que consista en aumentar la conciencia de los empleados sobre las causas y efectos del daño causado por los FOD y promover la participación activa de los empleados en la eliminación de FOD durante el desempeño de las rutinas diarias de trabajo
- (11) Se deben detallar las medidas preventivas activas para reducir la generación de FOD, acordes con los riesgos para la seguridad operacional identificados, en el programa de control de FOD de un aeródromo.
- (12) La detección de FOD se incluirá en el régimen de inspecciones.
- (13) Si se lleva a cabo la inspección de un puesto de estacionamiento de aeronave antes de la llegada y salida de una aeronave, con el fin de detectar y eliminar todo FOD que esté presente.
- (14) Los explotadores de aeródromo establecen procedimientos para el manejo de asuntos relativos a los FOD en cooperación con la dependencia ATS apropiada.
- (15) Un explotador de aeródromo determinará la forma más eficiente de notificar a su personal que elimine los FOD detectados y notificar a la dependencia ATS para que tome las medidas apropiadas si se identifica algún riesgo.
- (16) Aunque no todos los tipos de FOD requerirán el cierre inmediato de la pista, se necesita una decisión inmediata en todas las situaciones para evaluar el riesgo para la seguridad operacional que representan los FOD. Los explotadores de aeródromo deben establecer procedimientos para el manejo de estos asuntos en cooperación con la dependencia ATS apropiada.
- (17) Cuando se utilizan tecnologías de detección de FOD de funcionamiento continuo en una pista, se decidirán las medidas apropiadas que se tomarán en cuanto se detecte un objeto. Si la ubicación o las características de los FOD no representan un riesgo inmediato para la seguridad operacional, se deberá eliminar el objeto no bien lo permita el cronograma operacional.

- (18)** Si la ubicación o las características de los FOD representan un riesgo inmediato para la seguridad operacional, las disposiciones del programa de gestión de FOD indicarán claramente que existe un peligro y permitirán que se tomen medidas que podrían ocasionar la suspensión temporal de las operaciones en la pista.
- (19)** Si se registran, analizan y evalúan todos los FOD identificados y recolectados en el aeródromo. Cuando proceda, se debería llevar a cabo una investigación para identificar la fuente de FOD.
- (20)** Si se identifican y registran las fuentes de FOD, incluida su ubicación y las actividades que generan FOD en el aeródromo. Se debería analizar esa información para identificar tendencias y áreas problemáticas, así como para centrar los esfuerzos del programa de control de FOD.
- (21)** Si se revisan y actualizan periódicamente el programa de control de FOD sobre la base de los datos y tendencias identificados mediante la evaluación de los FOD recolectados en el aeródromo

MGIA.39. Condiciones del área de movimiento y de las instalaciones relacionadas con la misma

a) El IA debe determinar si:

- (1) El Explotador del Aeródromo inspecciona y notificar las condiciones del área de movimiento y el funcionamiento de las instalaciones relacionadas con las mismas, y se darán informes de importancia operacional, o que afecten el rendimiento de las aeronaves, particularmente respecto a lo siguiente:
 - i. trabajos de construcción o de mantenimiento;
 - ii. partes irregulares o deterioradas de la superficie de una pista, calle de rodaje o plataforma;
 - iii. presencia de nieve, nieve fundente o hielo sobre una pista, calle de rodaje, o plataforma;
 - iv. presencia de agua en una pista, calle de rodaje o plataforma;
 - v. presencia de bancos de nieve o de nieve acumulada adyacentes a una pista, calle de rodaje o plataforma;
 - vi. presencia de productos químicos o líquidos anticongelantes en una pista o en una calle de rodaje;
 - vii. utilización de un pavimento para aeronaves con ACN superior al PCN;
 - viii. otros peligros temporales, incluyendo aeronaves estacionadas;
 - ix. avería o funcionamiento irregular de una parte o de todas las ayudas visuales;
 - x. avería de la fuente normal o secundaria de energía eléctrica;y
 - xi. presencia de contaminantes tales como lodo, polvo, arena, cenizas volcánicas, aceite o caucho
- (2) Debe prestarse atención particular a la presencia simultánea de nieve, nieve fundente, hielo, hielo mojado, nieve sobre hielo con productos químicos líquidos anticongelantes o descongelantes.
- (3) Para facilitar el cumplimiento de los puntos anteriores el operador/explotador debe realizar las inspecciones del área de movimiento conforme lo establecido en el *LAR 153 - Apéndice 11 –Mantenimiento de Pavimentos y Condiciones de Superficie*.
- (4) *El personal que evalúa y notifica las condiciones de la superficie una pista que se exige en este LAR 153 deberá estar capacitado y ser competente con el fin de ajustarse a los criterios del LAR 153 - Apéndice 11 – Mantenimiento de Pavimentos y Condiciones de Superficie y los establecidos por la DINACIA, para tal fin*

MGIA.40. Agua en la pista

a) El IA debe determinar si:

- (1) Si el operador/explotador del aeródromo proporciona información cuando una pista se encuentre con agua, a través del AIS/AIM sobre las condiciones en la parte central de la pista en toda su longitud, la información debe incluir la profundidad del agua, utilizando los términos siguientes:
 - i. **HUMEDA.** La superficie acusa un cambio de color debido a la humedad.
 - ii. **MOJADA.** La superficie está empapada pero no hay agua estancada.
 - iii. **AGUA ESTANCADA.** Para fines de la performance de un avión, más del 25% del área de la superficie de la pista está cubierto con más

de 3 mm de agua (en partes aisladas o continuas de la misma) dentro de la longitud y anchura requeridas en uso.

- (2) Si el operador/explotador del aeródromo informa si una pista o parte de la misma se encuentra resbaladiza cuando está mojada
- (3) Cuando se realizan mediciones del coeficiente de rozamiento para determinar si cuando una pista esta mojada, o parte de la misma, se considera resbaladiza si las mediciones muestran que las características de rozamiento en la superficie de la pista medidas con un dispositivo de medición continua del rozamiento son inferiores al nivel mínimo de rozamiento especificado en el LAR 153 - Apéndice 11 –Mantenimiento de Pavimentos y Condiciones de Superficie.
- (4) Cuando los resultados de las mediciones del coeficiente de fricción arrojen valores inferiores al mínimo admisible determinado por la DINACIA, se debe facilitar la información de que una pista o parte de la misma puede ser resbaladiza cuando está mojada, indicando el tramo en que se produce esta circunstancia
- (5) Cuando se sospeche que una pista se pone resbaladiza en condiciones excepcionales, se deben efectuar mediciones adicionales y facilitar la información sobre las características de rozamiento en la pista si estas nuevas mediciones indicaran que la pista, o parte de ella, se encuentra resbaladiza.
- (6) El operador/explotador notifica al AIS/AIM para su publicación cuando el nivel de rozamiento de una pista pavimentada o una porción de la misma sea inferior al especificado por la AAC de conformidad con el Apéndice 11 – Mantenimiento de Pavimentos y Condiciones de Superficie.
- (7) El operador/explotador de aeródromo dispone de un procedimiento para la notificación a la comunidad aeronáutica, acerca de las condiciones de la pista, el cual debe ser aceptable a la AAC conforme a lo establecido en el numeral 153.535.

MGIA.41. SUSPENSIÓN O CIERRE DE LAS OPERACIONES EN LA PISTA

a) El IA debe determinar si:

- (1) Si se evalúan procedimiento para sucesos planificados y no planificados de un aeródromo que puedan requerir la suspensión temporaria de las operaciones en la pista por un breve período (contado en horas) o por un período más largo (contado en días).
- (2) Si se mencionan:
 - i. traslado a corto plazo de una aeronave o vehículo inutilizado situado en la pista;
 - ii. objetos extraños (FOD) considerables en la pista;
 - iii. restos considerables en la pista de fauna silvestre que intervino en choques;
 - iv. falla considerable de la iluminación aeronáutica de tierra o del sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS);
 - v. presencia de hielo/nieve/anegamiento en la pista;
 - vi. incidente de aeronave, por ejemplo, raspadura de cola, despegue interrumpido, pinchadura de neumático; y
 - vii. emergencia general o estado de alerta local.
 - viii. Si se deben suspender las operaciones de la pista durante un período más prolongado debido a circunstancias previstas, se debe considerar el cierre de la pista. Entre los ejemplos para el cierre de la pista, cabe mencionar:

- ix. el traslado de aeronaves o vehículos pesados inutilizados desde la pista que se prevé lleve un tiempo considerable;
- x. el deterioro considerable de la superficie de la pista; y
- xi. el mantenimiento planificado (por ejemplo, eliminación de caucho, repintado de señales, mantenimiento/limpieza de la iluminación aeronáutica en tierra, reparaciones de superficie).

MGIA.42. Control de cenizas volcánicas

a) El IA debe determinar si:

- (1)** El operador/explotador de aeródromo, dispone de un plan de contingencia para el control de cenizas volcánicas el cual debe ser desarrollado según lo establecido en el Apéndice 2 Respuesta a Emergencias, Parte III–Emergencias por Cenizas Volcánicas del presente Reglamento y que sea aceptable a la AAC con la finalidad de garantizar la seguridad operacional en el aeródromo;
- (2)** Si el plan de contingencia para el control de cenizas volcánicas debe incluir procedimientos antes, durante y después del fenómeno natural para proteger a:
 - i. Aeronaves en vuelo;
 - ii. Aeronaves en tierra;
 - iii. Tanques de combustible;
 - iv. Vehículos terrestres; e
 - v. Infraestructura aeronáutica que incluye:
 - vi. Radioayudas;
 - vii. Comunicaciones;
 - viii. Pistas, calles de rodaje, plataformas, terminales;
 - ix. Equipos de rampa; y
 - x. Servicio de energía eléctrica, plantas de energía, agua potableLAR

MGIA.43. Operaciones de sobrecarga

a) El IA debe determinar si:

- (1)** Cuando se efectúen operaciones de sobrecarga, el operador/explotador de aeródromo examina periódicamente tanto las condiciones del pavimento como los criterios relativos a dichas operaciones, ya que la excesiva frecuencia de la sobrecarga puede disminuir en gran medida la vida útil del pavimento o exigir grandes obras de reparación.
- (2)** El operador/explotador de aeródromo, no permite la utilización de movimientos efectuado por aeronaves que tengan ACN superior al PCN, si un estudio de riesgo y evaluación de la seguridad así lo determina.
- (3)** El operador/explotador permite la operación de aeronaves con sobrecarga cuando el número de movimientos de los últimos 12 (doce) meses en el aeródromo en el caso de que:
 - i. en pavimentos flexibles, cuyos movimientos ocasionales de aeronaves con ACN que no excedan del 10% del PCN notificado no serían perjudiciales para el pavimento;
 - ii. en pavimentos rígidos o compuestos, cuyos movimientos ocasionales de aeronaves con ACN que no excedan en más de un 5% del PCN notificado;
 - iii. el número anual de movimientos de sobrecarga no debería exceder de un 5%, aproximadamente, de los movimientos totales anuales de la aeronave; y

- iv. si se desconoce la estructura del pavimento, debería aplicarse una limitación del 5%.

MGIA.44. Manejo y Almacenamiento de Materiales Peligrosos

b) El IA debe determinar si:

- (1) Los procedimientos para el manejo de mercancía peligrosa han sido establecidos por el titular del certificado.
- (2) Se han establecido normas de seguridad contra incendio aceptables para el manejo de combustible. Estas normas deben incluirse en el MOA y deberán ser aceptables para el IA. Se recomienda consultar la NFPA 407 actualizada y las normas para el manejo de incendios en el Apéndice 7 del AC 150/5230-Almacenamiento, Manejo y Despacho de Combustible de Aviación, edición vigente, para crear un nivel mínimo de norma de seguridad contra incendio y el Manual de servicios de aeropuertos (Doc. 9137), Parte 1 de la OACI
- (3) El explotador del aeropuerto realiza las inspecciones adecuadas de vehículos e instalaciones físicas de los agentes proveedores de combustible al menos una vez cada cuatro meses, y mantiene registros de los veinticuatro meses anteriores.
- (4) El titular del certificado es el responsable de realizar la inspección de las instalaciones para el suministro de combustible en el aeropuerto, para garantizar que el proceso de inspección es adecuado, el IA deberá efectuar al menos una auditoria anual y una o más inspecciones de las instalaciones para el suministro de combustible (incluyendo los vehículos para el transporte de combustible) en el aeropuerto. El tamaño de la muestra queda a criterio del IA.
- (5) Para garantizar la seguridad del aeropuerto, se solicita a los IA que promuevan entre los titulares de certificados que supervisen los programas de suministro de combustible de las aerolíneas. Si un IA observara un problema potencial de seguridad en relación con la operación de suministro de combustible o en las instalaciones para suministro de combustible de un explotador aéreo, deberá informar al explotador del aeropuerto.
- (6) Al menos un supervisor de cada agente proveedor de combustible ha realizado un curso satisfactorio sobre seguridad de incendios por combustible. Los seminarios de capacitación deben ser revisados por la DINACIA para su aceptación, los explotadores de aeropuerto que quieran desarrollar un curso de capacitación exclusivamente para sus aeropuertos pueden trabajar con la estación de SSEI para el desarrollo de un curso de capacitación en seguridad contra incendios para los supervisores de los agentes proveedores de combustible. Ese programa de estudios para la capacitación debe ser revisado por el IA para determinar si es aceptable para la DINACIA
- (7) Reglamentación LAR AGA(LAR 154, LAR 153 Y LAR 139) , RAU139 y el Manual de servicios de aeropuertos (Doc. 9137), Parte 1 de la OACI.
- (8) Los empleados de cada agente proveedor de combustible que han recibido al menos capacitación integrada en el sitio de trabajo (OJT), sobre seguridad contra incendio por parte de un supervisor capacitado, no requieren la capacitación recurrente.
- (9) Puesta a Tierra. La última revisión vigente a partir del NFPA 407, no exige puesta a tierra para la protección estática en el caso de suministro de combustible en vez de ello se exige la conexión a masa. No obstante, cuando se realicen algunos tipos de mantenimiento en la aeronave, la protección contra descargas eléctricas mediante puesta a tierra es una necesidad.
- (10) Se exige la supervisión de todas las actividades de suministro de combustible en el aeropuerto. Los proveedores de combustible y las operaciones de reabastecimiento de combustible.

MGIA.45. Política y objetivos de seguridad operacional

a) El IA debe determinar si:

(1) Responsabilidad y compromiso de la administración

- i. El explotador de aeródromo definió la política de seguridad operacional de la organización de conformidad con los requisitos nacionales e internacionales pertinentes, y la misma lleva la firma del funcionario responsable de la organización. La política de seguridad operacional refleja los compromisos de la organización respecto de la seguridad operacional, incluye una declaración clara acerca de la provisión de los recursos necesarios para su puesta en práctica y se comunica, con un respaldo visible, a toda la organización. Dicha política incluirá procedimientos de presentación de informes en materia de seguridad operacional; indicará claramente qué tipos de comportamientos operacionales son inaceptables, e incluirá las condiciones en las que no se podrían aplicar medidas disciplinarias. La política de seguridad operacional se examinará periódicamente para garantizar que continúe siendo pertinente y apropiada para la organización.

(2) Responsabilidades respecto de la seguridad operacional

- i. El explotador de aeródromo identificó al funcionario que, independientemente de sus otras funciones, será el responsable último y rendirá cuentas, en nombre del aeródromo certificado, respecto de la implantación y el mantenimiento del SMS. El explotador de aeródromo identificó, además, las responsabilidades de todos los miembros de la administración, independientemente de las demás funciones que desempeñen, así como las de los empleados, en relación con la eficacia de la seguridad operacional del SMS. Las responsabilidades, la rendición de cuentas y las autoridades de seguridad operacional se documentan y comunican a toda la organización e incluyen una definición de los niveles de gestión que tienen autoridad para tomar decisiones relativas a la tolerabilidad de los riesgos de seguridad operacional

(3) Designación del personal clave de seguridad operacional

- i. El explotador de aeródromo identificó a un funcionario de seguridad operacional que será la persona responsable y de contacto para la implantación y el mantenimiento de un SMS eficaz.
- ii. El personal clave designado cumplió con el requisito de haber aprobado un Curso de SMS dictado por la OACI o por un instituto reconocido por ese organismo internacional y desempeñará funciones en el aeródromo para el que específicamente fue nombrado en ese carácter.

(4) Coordinación del plan de respuesta ante emergencias

- i. El explotador de aeródromo garantiza que el plan de respuesta ante emergencias, que permita la transición ordenada y eficiente de las operaciones normales a las operaciones de emergencia y el posterior restablecimiento de las operaciones normales, se coordina en forma apropiada con los planes de respuesta ante emergencias de las organizaciones con las que deba interactuar al prestar sus servicios

(5) Documentación SMS

- i. El explotador de aeródromo elaboró un plan de implantación del SMS que cuenta con el respaldo de la administración superior de la organización y define el enfoque de la organización respecto de la gestión de la seguridad operacional de un modo que cumpla con los objetivos de la organización en materia de seguridad operacional. La organización elaboró y mantiene actualizada la documentación relativa al SMS, en la que se describen la política y los objetivos del SMS, sus requisitos, procesos y procedimientos, la rendición de cuentas, las responsabilidades y las autoridades respecto de los procesos y procedimientos, así como los resultados del SMS. También, como parte de esa documentación relativa al SMS, el explotador de aeródromo elaboró y mantiene un manual de sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMSM) para comunicar a toda la organización su enfoque respecto de la gestión de la seguridad operacional.
- ii. El manual fue elaborado por las dependencias del proveedor de servicios de aeródromo que sus autoridades determinaron. No obstante ello, el borrador estuvo sujeto a la revisión de la Oficina SMS de la DINACIA, preceptivamente, previo a su aprobación final por parte del Director del Aeródromo

(6) Instrucción y educación

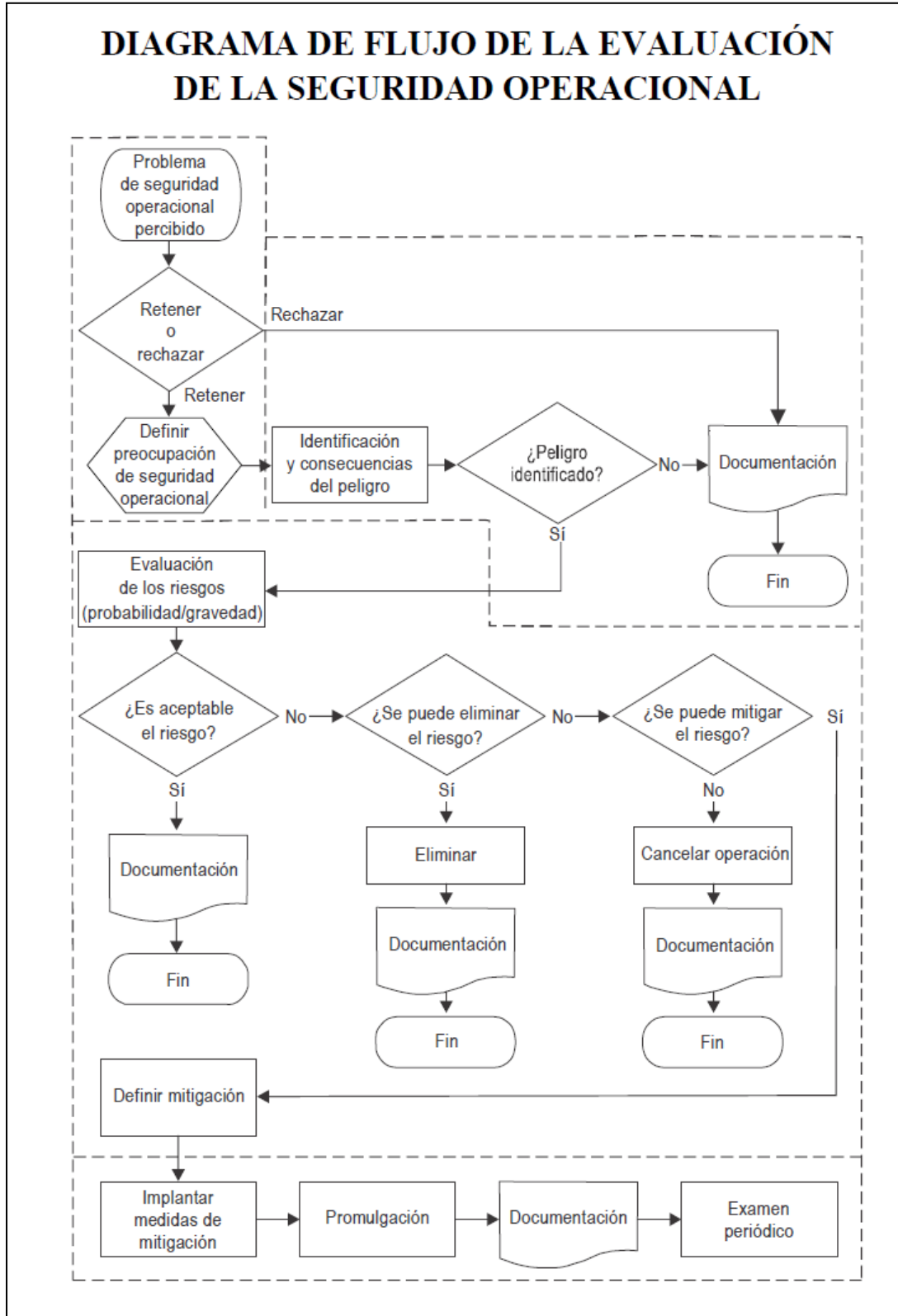
- i. El explotador de aeródromo elaboró y mantiene un programa de instrucción en seguridad operacional que asegura que el personal cuente con la instrucción y competencias necesarias para cumplir con sus funciones en el marco del SMS. El alcance de la instrucción en seguridad operacional se adaptará al grado de participación en el SMS de cada persona.

MGIA.46. PROCESO DE EVALUACIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

a) El IA debe determinar si:

- (1)** Se cumple con el objetivo principal de una evaluación de la seguridad operacional que consiste en evaluar las repercusiones de los problemas de seguridad operacional, como los cambios o las desviaciones en los procedimientos operacionales en un aeródromo existente.
- (2)** Visto que a menudo, los problemas de seguridad operacional pueden repercutir en múltiples partes interesadas; por lo tanto, en muchos casos, las evaluaciones de la seguridad operacional deben efectuarse de modo interinstitucional con la participación de expertos de todas las partes interesadas pertinentes. Antes de la evaluación, se realiza una identificación preliminar de las tareas requeridas y las organizaciones que han de participar en el proceso.
- (3)** Se cumple que la evaluación de la seguridad operacional este detallada inicialmente en cuatro pasos básicos:
 - i. la definición de un problema de seguridad operacional y la identificación del cumplimiento normativo;
 - ii. la identificación y el análisis de los peligros;
 - iii. la evaluación de riesgos y la formulación de medidas de mitigación;
 - y
 - iv. la elaboración de un plan de implantación de las medidas de mitigación y conclusión de la evaluación

DIAGRAMA DE FLUJO DE LA EVALUACIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL



MGIA.47. PROMULGACIÓN DE INFORMACIÓN RELATIVA A LA SEGURIDAD OPERACIONAL

a) El IA debe determinar si:

- (1) El explotador de aeródromo determina el método más apropiado para comunicar información relativa a la seguridad operacional a las partes interesadas y se asegura de que todas las conclusiones importantes para la seguridad operacional se comuniquen de forma adecuada.
- (2) garantiza la divulgación adecuada de información a las partes interesadas, ya que es preciso que la información que afecta a la documentación integrada de información aeronáutica (AIP) actual u otra información pertinente en materia de seguridad operacional:
 - i. a) se promulgue en la sección correspondiente de la IAIP o el servicio automático de información terminal (ATIS); y
 - ii. b) se publique en las comunicaciones de información del aeródromo pertinentes por los medios adecuados.

MGIA.48. Sistema de clasificación de la gravedad con ejemplos

<i>Gravedad</i>	<i>Significado</i>	<i>Valor</i>	<i>Ejemplos</i>
Catastrófico	<ul style="list-style-type: none"> – equipo destruido – varias muertes 	A	<ul style="list-style-type: none"> – colisión entre aeronaves y/o entre una aeronave y otro objeto durante el despegue o aterrizaje
Peligroso	<ul style="list-style-type: none"> – gran reducción de los márgenes de seguridad operacional, agotamiento físico o una carga de trabajo tal que haga que ya no se pueda confiar en que los explotadores puedan completar o realizar sus tareas con precisión – lesiones graves – daño importante a la aeronave 	B	<ul style="list-style-type: none"> – incursión en la pista, gran posibilidad de que ocurra un accidente, medidas extremas para evitar la colisión – intento de despegue o aterrizaje en una pista cerrada u ocupada – incidentes durante el despegue/aterizaje, por ejemplo, aterrizaje demasiado corto o demasiado largo
Grave	<ul style="list-style-type: none"> – una reducción importante de los márgenes de seguridad operacional, una reducción en la capacidad de los explotadores de adaptarse a condiciones operacionales adversas como resultado de un aumento en la carga de trabajo o de condiciones que afecten su eficiencia – incidente grave – lesiones a personas 	C	<ul style="list-style-type: none"> – incursión en la pista, con distancias y márgenes de tiempo amplios (no hay potencial de colisión) – colisión con obstáculo en la plataforma/puesto de estacionamiento (colisión violenta) – lesiones ocasionadas a una persona a consecuencia de una caída desde gran altura – aproximación frustrada en la que el extremo de un ala toca la superficie durante la toma de contacto – gran derrame de combustible cerca de la aeronave cuando los pasajeros se encuentran a bordo
Leve	<ul style="list-style-type: none"> – molestias – limitaciones operacionales – uso de procedimientos de emergencia – incidente leve 	D	<ul style="list-style-type: none"> – frenado violento durante aterrizaje o rodaje – daño causado por el chorro de los reactores (objetos) – artículos fungibles dispersos en torno de los puestos de estacionamiento

<i>Gravedad</i>	<i>Significado</i>	<i>Valor</i>	<i>Ejemplos</i>
			<ul style="list-style-type: none"> - colisión entre vehículos de mantenimiento en calles de servicio - rotura de barra de tiro durante el empuje (daño a la aeronave) - peso máximo de despegue ligeramente excedido sin consecuencias para la seguridad operacional - la aeronave avanza hacia el puente de pasajeros sin que la aeronave sufra daños que necesiten ser reparados inmediatamente - elevador de horquilla inclinado - instrucciones/procedimientos de rodaje complejos
Insignificante	- pocas consecuencias	E	<ul style="list-style-type: none"> - leve aumento de la distancia de frenado - desplome temporal del vallado debido a vientos fuertes - pérdida de equipaje en las carretillas

MGIA.49. Sistema de clasificación de las probabilidades

<i>Clase de probabilidad</i>	<i>Significado</i>
5 Frecuente	Es probable que se produzca muchas veces (se ha producido con frecuencia)
4 Razonablemente probable	Es probable que se produzca algunas veces (se ha producido con escasa frecuencia)
3 Remota	Es poco probable que se produzca (se ha producido rara vez)
2 Sumamente remota	Es muy improbable que se produzca (no se conoce ningún caso)
1 Sumamente improbable	Es casi inconcebible que se produzca el suceso

MGIA.50. Matriz de evaluación de los riesgos con clases de prioridad

<i>Probabilidad del riesgo</i>		<i>Gravedad del riesgo</i>				
		Catastrófico A	Peligroso B	Importante C	Leve D	Insignificante E
Frecuente	5	5A	5B	5C	5D	5E
Ocasional	4	4A	4B	4C	4D	4E
Remoto	3	3A	3B	3C	3D	3E
Improbable	2	2A	2B	2C	2D	2E
Sumamente improbable	1	1A	1B	1C	1D	1E

MGIA.51. Programa de Inspección Interna

a) El IA debe determinar si:

- (1) El explotador del aeropuerto comprende la importancia de este programa y está realizando una inspección diaria satisfactoria. Se podrá solicitar una investigación adicional cuando los informes de inspección no muestren alguna discrepancia. Debe estar atento de evaluar la existencia de falsificaciones o atención incompleta de los puntos de la inspección.
- (2) Los procedimientos son adecuados para garantizar que el personal de inspección calificado lleve a cabo las inspecciones de seguridad. Las condiciones encontradas durante la inspección de las áreas de movimiento reflejan la efectividad de los procedimientos.
- (3) Numerosas violaciones encontradas durante la inspección pueden constituir un síntoma de problemas con el programa de inspección, lo cual deberá ocasionar una revisión más detallada de los procedimientos de auto-inspección del aeropuerto y de las aptitudes del personal, que puedan ser la causa subyacente más crítica de discrepancias.
- (4) Las inspecciones de seguridad adicionales se realizan cuando se presenten condiciones inusuales, tales como actividades de construcción, condiciones climatológicas rápidamente cambiantes que puedan afectar las operaciones de las aerolíneas e inmediatamente después de un accidente o incidente.
- (5) Los procedimientos, instalaciones y equipo son adecuados para una rápida difusión de la información entre el personal del aeropuerto y las aerolíneas. El sistema de informe de la condición del aeropuerto deberá estar ligado al programa de inspección para informar a las aerolíneas de conflictos que puedan afectar la seguridad de las operaciones de la línea aérea y exigir la emisión de un NOTAM.
- (6) Un sistema de notificación se considera vigente si es adecuado para garantizar una oportuna corrección de las condiciones aeroportuarias inseguras observadas durante la inspección.
- (7) Se deben mantener registros de inspección de los veinticuatro meses anteriores, que muestran las condiciones encontradas y las medidas correctivas tomadas. En los registros de las órdenes de trabajo deben incluirse las medidas correctivas.

PARTE R. Aspectos relevantes a evaluar en el Proceso de Certificación/

MGIA.1. RESUMEN

- a) El inspector debe verificar si la administración aeroportuaria da cumplimiento a los siguientes puntos:
- b) Las regulaciones y normas. En este aspecto es bueno revisar la actualización de la documentación reglamentaria de la especialidad y los planes de mantenimiento de las instalaciones y equipamiento tecnológico, los servicios de rescate y extinción de incendio y control del medio ambiente.
- c) Mantenimiento del pavimento: Valorar el estado físico del pavimento en la pista, calles de rodaje y plataforma así como la limpieza de los mismos.
- d) Obstáculos: Evaluar los emplazamientos de las instalaciones que se encuentran en las cercanías del aeródromo y si cumplen con la norma de señalización de obstáculos.
- e) Ayudas visuales (señales y luces) y sistemas de energía eléctrica primaria y secundaria: Valorar el estado técnico y su funcionamiento.
- f) Características físicas: Valorar si se cumplen las normas y regulaciones en cuanto a las características de la pista, calle de rodaje y plataforma.
- g) Peligro de fauna. Valorar si se cumplen las normas y regulaciones en cuanto al control del peligro de fauna.
- h) Plataforma – Valorar si se garantiza la segregación de tráfico en los aeródromos como objetivo fundamental para reducir al mínimo la posibilidad de colisiones entre aeronaves y vehículos terrestres,
- i) Plataforma - Valorar si se cumplen las normas y regulaciones en cuanto a las características calle de acceso al puesto de estacionamiento de aeronaves en plataforma
- j) Cercado perimetral: estado físico del cercado del aeródromo.
- k) Planes de emergencia: Actualización de los planes de emergencia y evaluación de la evidencia de los ejercicios parciales y generales realizados. Revisión del cumplimiento del plan de medidas entre un ejercicio y otro.
- l) Valorar si se cumplen las normas y regulaciones en cuanto a las características de los Servicios de extinción de incendio SSEI
- m) Valorar si se cumplen con el SMS y disponen de un manual que describa el sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) del aeródromo solicitante.
- n) Valorar si posee un programa de seguridad operacional, que el explotador del aeródromo implantó un sistema de gestión de la seguridad operacional que sea aceptable para el DINACIA y que, como mínimo:
 - (1)** identifica los peligros de seguridad operacional;
 - (2)** asegura la aplicación de las medidas correctivas necesarias para mantener un nivel aceptable de seguridad operacional;
 - (3)** prevé la supervisión permanente y la evaluación periódica del nivel de seguridad operacional logrado; y
 - (4)** tiene como meta mejorar continuamente el nivel global de seguridad operacional.
- o) Un plan de acción para quitar un avión inmóvil o inutilizado en el área de movimiento o en sus proximidades y que en conjunto con los explotadores de las aeronaves implementó un adecuado plan de traslado de aeronaves inutilizadas.
- p) Procedimientos para asegurar que todo el personal operativo y de mantenimiento está debidamente calificado. Los procedimientos asegurarán que el personal está especializado, capacitado y recibe instrucción inicial y recurrente cada 12 meses como mínimo.

- q) Procedimientos que Prevengan construcciones en su aeropuerto que afectan el funcionamiento de una Ayuda para la Navegación NAVAID electrónica o visual y afecte el control del tráfico aéreo en el aeropuerto;
 - (1) Proteja o ayude en proteger todas las ayudas electrónicas a la navegación aérea en su aeropuerto contra el vandalismo y robo; y
 - (2) Prevenga, en la medida en que está dentro de la autoridad del aeropuerto, la interrupción de señales, luces letreros y ayudas electrónicas a la navegación aérea

PARTE S. PREPARACIÓN DEL PROGRAMA DE VIGILANCIA

MGIA.1. Generalidades:

- a) El programa de vigilancia será preparado anualmente por el Departamento de Servicios Aeronáuticos e Infraestructura Aeronáutica y las actividades serán distribuidas entre el personal de inspección asignado a dicho programa. El diseño del programa de vigilancia debe contener las auditorias a ser programadas para el siguiente periodo de acuerdo a los parametros establecidos en el PLAN de INSPECCIONES
- b) Ver PR-AGA-001-01 PLAN DE VIGILANCIA DE AERODROMOS

MGIA.2. Frecuencia de las inspecciones

- a) La frecuencia de las inspecciones depende de la eficacia del sistema de calidad del Explotador. También se establecen las inspecciones de tipo aleatorio, las cuales son programadas a discreción del responsable del Departamento de Servicios Aeroportuarios e Infraestructura Aeronáutica.
- b) La auditoria anual puede ser parcial, fraccionada por áreas o etapas para interrumpir lo menos posible la operación del aeropuerto.
- c) Para mayor información referirse al PR/AGA/001 – Plan de Vigilancia de la Seguridad Operacional.






DIRECCIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL
DIVISIÓN NAVEGACIÓN AEREA

DEPARTAMENTO DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS E INFRA AERONAUTICA

PROGRAMA DE INSPECCIÓN DE CUMPLIMIENTO NORMATIVO - LAR AGA - SEGURIDAD OPERACIONAL AÑO: 2018

Tipo de Inspección:		Actualizado: (29/01/18) (C. Garci											
Organización	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE		
SUAA			EQUIP						EQUIP				
SUMU			EQUIP			EQUIP			EQUIP				
SUCA				GPP/IEC				PC/IEC		PC/IEC			
SUPE													
SUPU					GPP					GPP			
SUSO				PC/IEC							PC/IEC		
SURV				GPP/IEC						GPP/IEC			
SUL\$			EQUIP			EQUIP			EQUIP				
SUTB							PC						
SUMO					PC/IEC						PC/IEC		
SUAG							GPP/IEC				GPP/IEC		
SUCM								GPP/IEC					
SUTR								PC					

	Inspecciones cumplidas		Inspecciones a cumplir		Inspecciones canceladas o Suspendidas
PAV ID	J. Di Giacomo	OBST FM	F Melian	INSP	E Carro
INSP	EQUIPO CERT	INSP PC	P Cortes	INSP GPP	G. Pepe
					INSP EC

PARTE T. PROGRAMA DE VIGILANCIA

AUDITORIAS DE INSPECCIÓN	FRECUENCIA
ADMINISTRATIVA	ANUAL
AREA DE MOVIMIENTO DIA	6 MESES
AREA DE MOVIMIENTO NOCHE	6 MESES
CARACTERÍSTICAS DE ROZAMIENTO	VER conforme a operaciones
SSEI FACILIDADES Y EQUIPOS	ANUAL
SSEI TIEMPO DE RESPUESTA	ANUAL
PLAN DE EMERGENCIA SSEI EJERCICIO EN VIVO	BI ANUAL
PLAN DE EMERGENCIA - SSEI AIMULACRO PARCIAL	ANUAL
PLAN DE EMERGENCIA - SSEI EJERCICIO EN MESA	6 MESES
SERVICIO DE ABASTECIMIENTO EN TIERRA (Suministro de Combustible)	4 MESES
INSPECCIÓN SEÑALES, ROTULOS Y LUCES	6 MESES
INSPECCIÓN PAPI	ANUAL
SISTEMAS ELECTRICOS DEL AERÓDROMO (Fuente Secundaria)	6 MESES
PLAN DE TRASLADO DE AERNOVES INUTILIZADAS	ANUAL
OBSTÁCULOS	6 MESES
CONTROL DEL PELIGRO DE FAUNA	6 MESES
MANIPULACION DE MATERIALES PELIGROSOS	ANUAL
ACCESO AL ÁREA DE MOVIMIENTO (AVSEC)	ANUAL
PROTECCIÓN DE EMPLAZAMIENTO DE RADAR Y RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACION	ANUAL
GESTIÓN Y SEGURIDAD DE LA PLATAFORMA	ANUAL
CERCADO PERIMETRAL	4 MESES
PROTECCIÓN DEL PUBLICO	ANUAL
SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL	ANUAL
OPERACIONES EN CONDICIONES DE VISIBILIDAD REDUCIDA	ANUAL
SEGURIDAD DE LAS OBRAS EN EL AERÓDROMO	ANUAL
CONTROL DE VEHICULOS EN EL ÁREA DE MOVIMIENTO	ANUAL

PARTE U. VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE AERÓDROMOS

MGIA.1. Objetivo

- a) Esta sección provee orientación e información para que el Inspector de Aeródromos (IA) lleve a cabo las funciones, tareas y responsabilidades sobre vigilancia de la seguridad operacional de los aeródromos, siguiendo los criterios de este manual.

MGIA.2. Políticas Generales

- a) La vigilancia constituye un elemento intrínseco del sistema de certificación de aeródromos y también constituye un aspecto fundamental mediante el cual la DIANCIA garantiza que el Explotador mantiene los niveles de seguridad operacional del aeródromo de las personas
- b) El programa de vigilancia funciona bajo la filosofía de que el sistema de inspección o gestión de la seguridad operacional del Explotador del aeródromo es la pieza angular para el cumplimiento de las regulaciones aplicables.

MGIA.3. Alcance de las Actividades de Vigilancia

- a) **Notificaciones al AIS:** Las tareas y responsabilidades de notificación comprenden los siguientes elementos:
- b) Notificar al AIS las condiciones de certificación de un aeródromo y proporcionar los detalles para su publicación.
- c) Examinar y aprobar, mediante delegación otorgada por el Director de la DNA, toda enmienda de los manuales de aeródromo y notificar al AIS los cambios que deben introducirse en las publicaciones AIS.
- d) **Ver PR-AGA-006-01 Procedimiento enmienda del Manual de Aeródromo PR-AGA-016-00 y Procedimientos de revisión periódica del manual de aeródromos.- Referirse al APÉNDICE 1 Procedimientos**
- e) Coordinar con el AIS, la revisión de toda notificación recibida de un Explotador de aeródromo para promulgación por el AIS, como la notificación de inexactitudes en las publicaciones AIS; cambios en las instalaciones, equipos y niveles de servicios del aeródromo previsto con antelación; obstáculos, obstrucciones y peligros; cierre de cualquier parte del área de maniobra; reducción inmediata del nivel de servicio en un aeródromo, y cualquier otra condición que pudiera afectar la seguridad en el aeródromo o en las cercanías que conduzcan a la adopción de precauciones.

MGIA.4. Otras funciones de la Vigilancia de la Seguridad Operacional

- a) Las tareas y responsabilidades de seguridad operacional comprenden los siguientes elementos:
- b) Una evaluación inicial de los ejercicios de emergencia a escala completa en el aeródromo para identificar problemas y deficiencias.

- c) El suministro y orientación en aspectos de seguridad en las etapas de diseño y construcción de aeródromo, en particular proyectos complejos, o si existen trabajos importantes que puedan afectar el cumplimiento del Reglamento Reglamento LAR AGA (LAR 154 Diseño de aeródromos, LAR 153 Operaciones de aeródromos y LAR 139 Certificación de aeródromos) Inspección final de obras que comprendan trabajos complejos o importantes para identificar problemas o deficiencias que deben corregirse a efectos de cumplir los requisitos de seguridad del LAR AGA (LAR 154 y LAR 153) y LAR 139 CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS y las circulares de asesoramiento publicadas y procedimientos vigentes.
- d) Referirse al APÉNDICE 1 Procedimientos
- e) Promover la organización de seminarios de seguridad operacional de aeródromo y otros programas de instrucción para promover una cultura de seguridad.

MGIA.5. Inspecciones de la Seguridad Operacional

- a) Las tareas y responsabilidades de las inspecciones de seguridad operacional comprenden los siguientes elementos:
- b) Inspecciones periódicas, programadas o no programadas, aleatorias (sin previo aviso) en el emplazamiento, del sistema de gestión de la seguridad del aeródromo, incluyendo la verificación del mismo y de los datos publicados en la AIP así como la inspección de las instalaciones, equipos y procedimientos operacionales del aeropuerto; y
- c) Examen de las inspecciones diarias del Explotador del aeródromo así como de sus informes especiales de auditoria de la seguridad operacional y las medidas adoptadas al respecto
- d) Para ver el detalle de cada Inspección, referirse al PR/AGA/001- Plan de Vigilancia de Aerodromos

MGIA.6. Principios de la vigilancia permanente

- e) En la presente sección se describen además los procedimientos para la vigilancia permanente de la seguridad operacional de aeródromos. Tal vez no sea necesario que las medidas de vigilancia permanente sean tan exhaustivas, pero deben estar basadas en principios que garanticen que se mantiene el cumplimiento en toda la planificación de las medidas de vigilancia adecuadas.
- f) Además de las actividades planificadas, la DINACIA puede aplicar medidas específicas; por ejemplo, relativas a cambios, análisis de sucesos, seguridad de obras en el aeródromo, control de planes de medidas correctivas; o relativas al plan de seguridad operacional dla DINACIA. Asimismo, es posible que los DINACIAS deban atender otras cuestiones relativas a la seguridad operacional de los aeródromos según la organización del aeródromo, por ejemplo, el control de obstáculos o la supervisión de proveedores de servicios de escala.
- g) La DINACIA planifica medidas de vigilancia permanente de modo de asegurarse de que cada tema dentro del alcance de la certificación está sujeto a vigilancia
- h) el cumplimiento de la infraestructura del aeródromo respecto de los reglamentos aplicables a las operaciones que el aeródromo prevé ofrecer;

- i) los procedimientos operacionales y su aplicación cotidiana, si procede, respecto de:
 - (1) datos y presentación de informes del aeródromo;
 - (2) acceso al área de movimientos;
 - (3) plan de emergencias del aeródromo;
 - (4) salvamento y extinción de incendios (RFF);
 - (5) inspección del área de movimientos;
 - (6) mantenimiento del área de movimientos;
 - (7) control de nieve y hielo y otras condiciones meteorológicas peligrosas;
 - (8) ayudas visuales y sistemas eléctricos del aeródromo;
 - (9) seguridad operacional durante obras en el aeródromo;
 - (10) dirección en la plataforma;
 - (11) seguridad operacional en la plataforma;
 - (12) vehículos en el área de movimientos;
 - (13) gestión del peligro que representa la fauna silvestre;
 - (14) obstáculos;
 - (15) traslado de aviones inutilizados;
 - (16) operaciones con poca visibilidad; y
 - (17) cumplimiento del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) respecto de los reglamentos aplicables.

- j) En la planificación de las medidas estatales de vigilancia permanente puede tenerse en cuenta el rendimiento en materia de seguridad operacional del aeródromo y la exposición a riesgos
- k) La elaboración y operación del SMS de un aeródromo debe garantizar que el explotador de aeródromo tome las medidas necesarias respecto de la seguridad operacional del aeródromo.
- l) Cuando un aeródromo cuenta con un SMS plenamente elaborado y operativo, no es necesario que la vigilancia permanente del aeródromo sea tan exhaustiva como en uno cuyo SMS se encuentra en elaboración. En este caso, las actividades de vigilancia deben centrarse en el propio SMS para velar por que el SMS del aeródromo funcione en forma permanente y adecuada.
- m) Se deben efectuar verificaciones por muestreo del cumplimiento por el aeródromo de los requisitos y especificaciones de la certificación para garantizar que el SMS ha identificado todas las desviaciones, si procede, y las gestiona adecuadamente. Esto también sirve de indicador del nivel de madurez del SMS. Por consiguiente, debe elaborarse un ciclo de auditorías periódicas que conste de:
 - n) por lo menos una auditoría del SMS; y
 - o) verificaciones por muestreo de temas específicos.
 - p) Si el SMS del explotador de aeródromo no se encuentra completamente implementado, deben tomarse medidas específicas de vigilancia del SMS para asegurar que su elaboración siga el curso adecuado y a un ritmo normal.
 - q) En este caso, deben efectuarse auditorías del SMS según proceda hasta que se considere que ha alcanzado la madurez suficiente.
 - r) La madurez del SMS se determina con los resultados de las medidas de vigilancia, según los criterios elaborados en MGIA12 INSPECCIONES TÉCNICAS

PARTE V. Tipos de acciones correctivas ante la identificación de una deficiencia

MGIA.1. Proceso de toma de decisiones y seguimiento de las discrepancias

- a) Cuando el IA ha identificado una deficiencia en cuanto al cumplimiento de los requisitos por parte del operador/explotador de aeródromo, corresponderá al IA tomar alguna acción con la finalidad de extinguir la deficiencia y que el explotador o titular de una Certificación de Aeródromo LAR 139 retornen al estado de cumplimiento continuo.
- b) En este caso ya no proceden las acciones de tipo preventivo, debido a que el incumplimiento de un requisito ya ha sido consumado.
- c) Deberá entonces el IA decidir, según la naturaleza de la deficiencia, la clase de acción correctiva correspondiente a cada caso en base al **proceso de toma de decisiones** detallado mas adelante.
- d) Las acciones correctivas con las que cuenta el IA son las siguientes:

- (1) **Carta de orientación.**- Es una acción informal. Procede en aquellos casos en los que la deficiencia representa un nivel de riesgo bajo para la seguridad operacional, según la matriz de riesgos detallada anteriormente. Esta acción podría ser verbal, pero es recomendable que se entregue de forma escrita para que queden registro en el programa de vigilancia o en los antecedentes del explotador o titular de una licencia. La carta de orientación, da cuenta a un operador/explotador de aeródromo, que se ha identificado una deficiencia en el cumplimiento de los requisitos, y orienta al explotador o titular del Certificado de Aeródromo LAR 139 sobre la importancia de mantener un estado de cumplimiento continuo, y contiene una solicitud para solucionar el estado de incumplimiento tan pronto como sea posible. Al final de este capítulo se acompaña un ejemplo de carta de orientación.
- (2) **Carta de solicitud de corrección.**- Es una acción formal. Procede en aquellos casos en los que la deficiencia representa un nivel de riesgo moderado para la seguridad operacional, según la matriz de riesgo de esta sección, y siempre y cuando el explotador o titular del Certificado de Aeródromo LAR 139 no tenga antecedentes de incumplimiento y/o sanciones previos, en cuyo caso corresponderá directamente una carta de advertencia. También procede cuando un explotador o titular del Certificado de Aeródromo LAR 139, no ha respondido adecuadamente a una carta de orientación. Esta acción siempre será en forma escrita para que quede en los registros del programa de vigilancia y en los antecedentes del explotador o titular del Certificado de Aeródromo LAR 139 y contendrá el detalle de los requisitos que han sido incumplidos, y un plazo razonable para su corrección. Los plazos suelen ser de 15 o 30 días. Al final de este capítulo se acompaña un ejemplo de carta de solicitud de corrección.
- (3) **Carta de advertencia.**- Es una acción formal. Procede directamente en aquellos casos en que la deficiencia identificada representa un nivel de riesgo moderado para la seguridad operacional, y el explotador o titular del Certificado de Aeródromo LAR 139 tienen antecedentes de incumplimiento o sanciones previas. También procede cuando explotador o titular del Certificado de Aeródromo LAR 139 no ha respondido a una carta de solicitud de corrección dentro del plazo establecido. Esta acción siempre será en forma escrita para que quede en los registros del programa de vigilancia y en los antecedentes del explotador o titular de una licencia y contendrá el detalle de los requisitos que han sido incumplidos, los

antecedentes y un plazo final para la corrección que usualmente es entre 3 y 5 días. También debe incluir la advertencia de que en caso de persistir el incumplimiento, se procederá a tomar las medidas administrativas y/o legales correspondientes. Al final de este capítulo se acompaña un ejemplo de carta de solicitud de corrección.

- (4) **Sanciones.-** Son acciones formales. Proceden directamente cuando una deficiencia representa una amenaza inmediata a la seguridad operacional, o cuando un explotador o titular del Certificado de Aeródromo LAR 139 no ha respondido a una carta de advertencia dentro del plazo establecido. Según los antecedentes de incumplimiento previos, usualmente consistirá en la suspensión o revocación del Certificado de Aeródromo LAR 139. Los procesos para el establecimiento de sanciones, usualmente están contenidos en un reglamento o documento de faltas y sanciones RESOLUCIÓN DINACIA 251-2009 Procedimiento para efectuar la notificación a la Junta de Infracciones

MGIA.2. Criterios de validación de las medidas correctivas

- a) Cuando el explotador ha recibido una carta de orientación, una carta de solicitud de corrección o una carta de advertencia, le corresponde preparar y adoptar las medidas correctivas para solucionar la deficiencia.
- b) La determinación de las medidas correctivas le corresponde al explotador y será la DINACIA la que determine si estas acciones son o no aceptables.
- c) En términos generales, para que una medida correctiva sea aceptable para la DINACIA, ésta debería tener en cuenta los siguientes aspectos:
 - (1) Las medidas correctivas deben estar dirigidas a solucionar la causa raíz de las deficiencias, en lugar de buscar tan solo solucionar las deficiencias..
 - (2) El plazo para la implementación de las acciones correctivas debe ser realista y guardar relación con la naturaleza de la deficiencia.
 - (3) La solución propuesta debe estar al alcance del explotador, y no depender de las acciones de otras organizaciones o personas ajenas.
 - (4) La solución, una vez implementada, debe poder ser verificable objetivamente por la DINACIA.
- d) Si la acción correctiva cumple con los criterios de la presente sección, el explotador procederá a implementarla, y la DINACIA se asegurará de verificar la eficacia de las medidas adoptadas mediante su programa de vigilancia.
- e) Si la acción correctiva no cumple con los criterios establecidos anteriormente, el IA comunicará por escrito las razones por las cuales la acción correctiva propuesta es inaceptable, y acordará un nuevo plazo para que el explotador ajuste las acciones correctivas. El nuevo plazo estará determinado por el nivel de riesgo de la deficiencia.

MGIA.3. Proceso de toma de decisiones

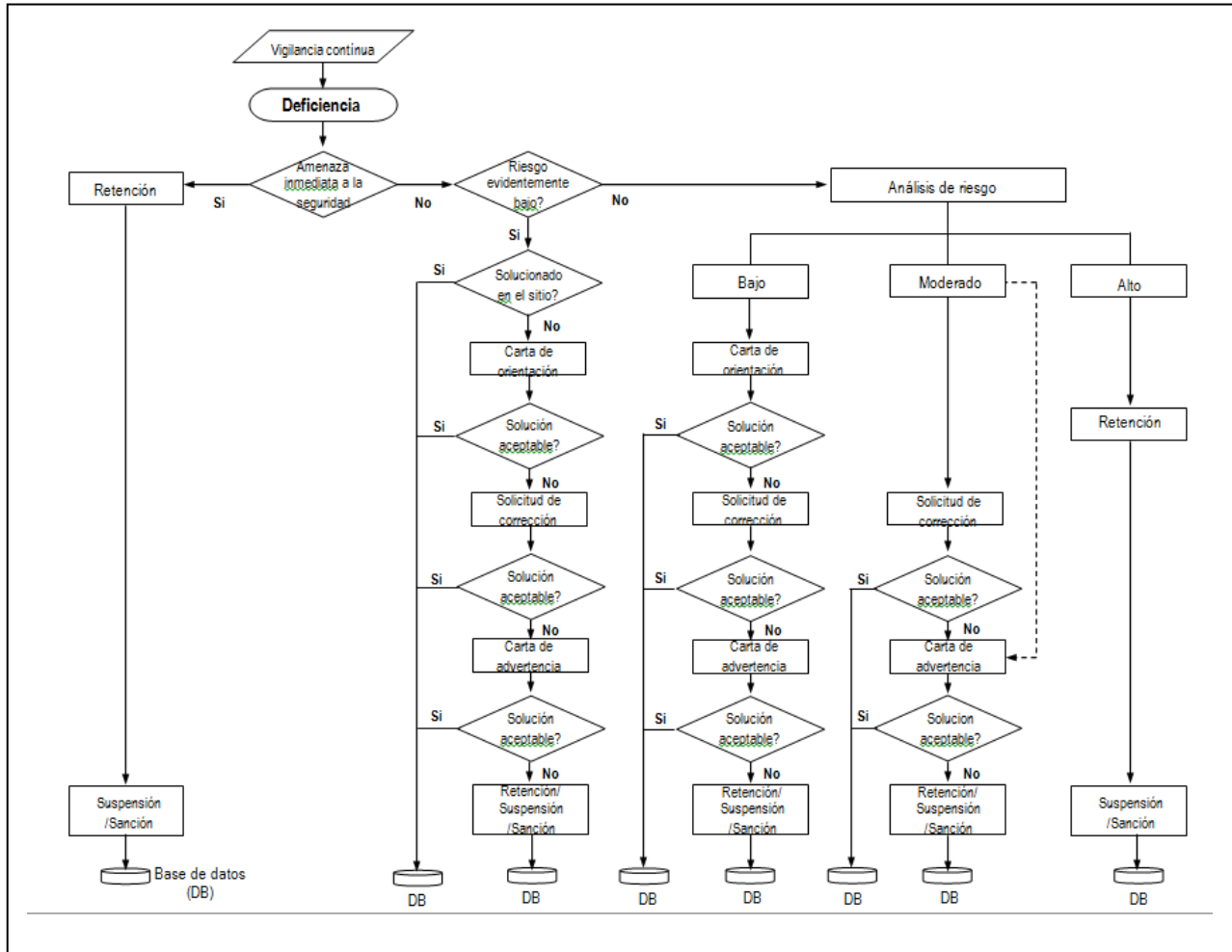
- a) Los IA identifican las deficiencias por medio de la efectiva aplicación de la vigilancia continua. Ya sea directamente durante una inspección o durante el análisis de los resultados o tendencias de un grupo de inspecciones. La investigación de los accidentes o incidentes, así como las denuncias u otras fuentes de información, también pueden servir al IA o ECA equipo de certificación e inspecciones para identificar deficiencias en un explotador.
- b) En algunos casos, la deficiencia podrá identificarse inmediatamente, por ejemplo cuando se observa durante una inspección. En otros casos, como

- cuando hay una denuncia, los IA deberán investigar y reunir mayor información antes de determinar si existe o no una deficiencia.
- c) Una vez que se ha confirmado la existencia de una deficiencia, el IA deberá recurrir al proceso que se detalla a continuación, para determinar las acciones correspondientes.
 - d) Será de utilidad para la mejor comprensión del presente proceso, consultar el flujograma de la Figura Parte V-.2.
 - e) Una vez que la deficiencia ha sido identificada, y siempre y cuando no esté contemplada dentro de las causales de exclusión citadas anteriormente, corresponderá al IA o ECA equipo de certificación e inspecciones determinar si la situación representa una amenaza inmediata a la seguridad operacional.
 - f) En caso que la deficiencia represente una amenaza inmediata a la seguridad operacional, el IA en coordinación con el ECA equipo de certificación e inspecciones deberá tomar las medidas correspondientes para asegurar explotador o titular del Certificado de Aeródromo LAR 139 cancele las operaciones o cumpla con las medidas solicitadas. Cuando esto ocurre, ameritará además la aplicación de las sanciones que la DINACIA determine adecuadas de acuerdo con sus requisitos vigentes.
 - g) Esta acción deberá quedar registrada en el sistema informático de gestión de la vigilancia de la seguridad operacional de la DINACIA.
 - h) Cuando la deficiencia no es una amenaza inmediata a la seguridad operacional, el IA deberá primero determinar si ésta representa un nivel de riesgo evidentemente bajo, en cuyo caso deberá proceder según el siguiente paso. Si el nivel de riesgo no fuera evidentemente bajo, corresponderá al IO determinar el nivel de riesgo utilizando la matriz de la Figura Parte V -1, según procedimiento que figura a partir del punto K.
 - i) Cuando el nivel de riesgo es evidentemente bajo, el IA debe procurar que el explotador o el titular de una licencia, solucionen la deficiencia en el momento. Si esto ocurriera, una vez validada la acción correctiva por el IA, se registrará la acción en el sistema informático o base de datos, y el caso se considerará cerrado. Pese a esto, la DINACIA verificará en tiempo la efectividad de las acciones correctivas mediante su programa de vigilancia.
 - j) Si el explotador o el titular de una licencia no pueden por cualquier motivo corregir la deficiencia de manera satisfactoria en el momento, corresponderá al IA la preparación de una carta de orientación, según figura 3 . Si el explotador o el titular de una licencia no responden de manera apropiada a la carta de orientación, el IA deberá proceder a preparar y entregar una carta de solicitud de corrección según figura 4 mas adelante. Si la respuesta a esta carta no se presenta dentro el plazo establecido, o si las acciones correctivas no cumplen con los criterios de validación, el IA preparará y entregará una carta de advertencia según figura 5. Cumplido el plazo de la carta de advertencia, si el explotador o el titular de una licencia no han solucionado la deficiencia a satisfacción de la DINACIA, corresponderá al IA o al ECA equipo de certificación e inspecciones tomar las medidas necesarias para precautelar la seguridad operacional mediante la suspensión temporal o revocación del Certificado según corresponda, y la aplicación de otras sanciones dispuestas por el ordenamiento legal del Estado. RESOLUCIÓN 251-2009 Procedimiento para efectuar la notificación a la Junta de Infracciones.
 - k) Ya sea que la discrepancia ha sido solucionada antes o después de llegar a la etapa de la suspensión y sanciones, los detalles deberán quedar registrados en el sistema informático o base de datos de la DINACIA
 - l) Si el nivel de riesgo asociado a la deficiencia no es evidentemente bajo, el IA deberá determinar el nivel de riesgo que la deficiencia representa, utilizando para ello la matriz de la Figura Parte V-1.

MGIA.4. Parte V Figura 1 Matriz de riesgo

		GRAVEDAD			
		Catastrófico	Mayor	Menor	Insignificante
PROBABILIDAD	Frecuente	NdR: Alto TdA: Retención/Sanción/Legal	NdR: Alto TdA: Retención/Sanción/Legal	NdR: Moderado TdA: Solicitud de corrección o carta de advertencia	NdR: Moderado TdA: Solicitud de corrección o carta de advertencia
	Ocasional	NdR: Alto TdA: Retención/Sanción/Legal	NdR: Moderado TdA: Solicitud de corrección o carta de advertencia	NdR: Moderado TdA: Solicitud de corrección o carta de advertencia	NdR: Bajo TdA: Carta de orientación
	Remota	NdR: Moderado TdA: Solicitud de corrección o carta de advertencia	NdR: Moderado TdA: Solicitud de corrección o carta de advertencia	NdR: Bajo TdA: Carta de orientación	NdR: Bajo TdA: Carta de orientación

NdR = Nivel de riesgo
TdA = Tipo de acción



MGIA.5. Parte V Figura 2 Proceso de toma de decisiones

MGIA.6. Parte V Figura 3 - Modelo de carta de orientación

(Membrete de la AAC)

[Fecha]

Sr. [Juan Pérez]
Representante de [Nombre del explotador]
Presente.-

Estimado Sr. Pérez,

En fecha [insertar fecha] durante una inspección de rutina en el aeropuerto [insertar nombre del aeropuerto] a su aeronave [insertar matrícula] se evidenció [insertar constatación, por ejemplo: algunos medicamentos del botiquín de primeros auxilios se encontraban vencidos].

La sección [insertar sección] del LAR AGA especifica que [insertar texto del requisito].

Por tal motivo solicito a usted disponer la pronta solución de esta situación.

Seguro de contar con su colaboración, saludo a usted atentamente.

[Nombre del inspector]

MGIA.7. Parte V Figura 4 - Modelo de carta de solicitud de corrección

(Membrete de la AAC)

[Fecha]

Sr. [Juan Pérez]
Representante de [Nombre del explotador]
Presente.-

Estimado Sr. Pérez,

En fecha [insertar fecha] durante una inspección de rutina en el aeropuerto [insertar nombre del aeropuerto] a su aeronave [insertar matrícula] se evidenció [insertar constatación].

Pese a la nota de orientación de fecha [insertar fecha] dirigida a su persona, se ha evidenciado que el problema no ha sido resuelto, persistiendo la situación de incumplimiento a la Sección [insertar sección] del LAR AGA que especifica que [insertar texto del requisito].

A tiempo de recordarle su obligación de dar cumplimiento a los reglamentos, solicito a usted disponer la solución de esta situación, en un plazo no mayor a 15 días hábiles a partir de la recepción de esta carta.

Saludo a usted atentamente.

[Nombre del inspector]

MGIA.8. Parte V Figura 5 - Modelo de carta de advertencia

(Membrete de la AAC)

[Fecha]

Sr. [Juan Pérez]
Representante de [Nombre del explotador]
Presente.-

Estimado Sr. Pérez,

En fecha [insertar fecha] durante una inspección de rutina en el aeropuerto [insertar nombre del aeropuerto] a su aeronave [insertar matrícula] se evidenció [insertar constatación].

Pese a la nota de orientación de fecha [insertar fecha] y la solicitud de cumplimiento de fecha [insertar fecha] dirigida a su persona, se ha evidenciado que el problema no ha sido resuelto, persistiendo la situación de incumplimiento a la Sección [insertar sección] del LAR AGA que especifica que [insertar texto del requisito].

Esta situación podría evidenciar una falta de capacidad por parte de su empresa para cumplir con los reglamentos vigentes, situación que podría poner en riesgo la seguridad de las operaciones.

Por este motivo, comunico a usted que si la deficiencia no ha sido resuelta en los 5 días siguientes a la recepción de esta carta, será necesario que la AAC tome las medidas administrativas y/o legales que le confiere la ley, para asegurar el cumplimiento de las normas y para precautelar la seguridad operacional.

Saludo a usted atentamente.

[Nombre del inspector]

MGIA.9. Parte V Figura 6- Modelo de rechazo de acción correctiva

(Membrete de la AAC)

[Fecha]

Sr. [Juan Pérez]
Representante de [Nombre del explotador]
Presente.-

Estimado Sr. Pérez,

El motivo de la presente es comunicarle que las acciones correctivas aplicadas por su empresa para resolver la deficiencia informada mediante carta [insertar referencia] de fecha [insertar referencia], constituye simplemente una solución temporal y está dirigida a evitar o prevenir que la situación se repita.

Por este motivo, solicito a usted disponer la identificación de la causa raíz del incumplimiento y determinar la aplicación de medidas correctivas adicionales que corrijan el problema de manera definitiva.














Sin otro particular saludo a usted atentamente.

[Nombre del inspector]












PARTE W.APENDICE A




- MGIA.1. PROCEDIMIENTOS VARIOS
- MGIA.2. CARTAS DE COMUNICACIÓN/NOTIFICACIÓN

Procedimientos

-  PR-AGA-002-01 Proc de Inspección de Aeródromo
-  PR-AGA-005-00 Publicación Documentos en Página Web DINACIA
-  PR-AGA-007-00 PROCEDIMIENTO DE CERTIFICACION 29-01-18
-  PR-AGA-008-01 Proc de Enmienda de documentos LAR vs Anexo 14
-  PR-AGA-009-00 Procedimiento plan ilum e inc en pista
-  PR-AGA-010-00 Proce verif datos de aeródromos
-  PR-AGA-011-00 Proc aceptación alternativas-exenciones
-  PR-AGA-015-00 NOTIF DIRERENCIAS REV 121118
-  PR-AGA-016-00 Proc revisión del MOA
-  PR-AGA-020-00 Proc acept. y evaluación SMS operador
-  PR-AGA-021-00 Procedimiento de Inspección de Aerodromos Plan de emerge...
-  PR-AGA-031-00 Proc aceptación manual de aeródromo
-  PR-AGA-CER-035-00-PROCESO DE CERT DE AEROD REGISTROS

Cartas

-  FR-LAR 139 D1 Carta de Aceptación FASE I pre solicitud
-  FR-LAR 139 D2 Carta de Rechazo pre solicitud FASE I
-  FR-LAR 139 D3 Carta aceptacion documentos FASE II
-  FR-LAR 139 D4 carta con Informe discrepancias FASE II
-  FR-LAR 139 D5 Carta Aceptacion documentos FASE III
-  FR-LAR 139 D6 Carta rechazo documentos FASE III
-  FR-LAR 139 D7 carta de fecha de inicio insp y dem FASE IV
-  FR-LAR 139 D8 carta cierre inspeccion sin NC FASE IV
-  FR-LAR 139 D9 Carta informe no conformidades FASE IV
-  FR-LAR 139 D10 Carta aceptacion PAC inspeccion FASE IV
-  FR-LAR 139 D11 Carta emision certificado FASE V































-  FR-F1 LAR 139 Solicitud de cambios del op al MOA PR-AGA-006-001
-  FR-F2 LAR 139 Solicitud de cambios del op al MOA PR-AGA-006-001
-  FR-F3 LAR 139 Solicitud de cambios del op al MOA PR-AGA-006-001





**PAGINA INTENCIONALMENTE
EN BLANCO**

PARTE X. APENDICE B










MGIA.1.	FORMULARIOS
MGIA.2.	PLAN DE INSPECCIÓN /AUDITORÍA
MGIA.3.	INFORME DE INSPECCIÓN
MGIA.4.	INFORME DE CONSTATAIONES RESUMEN
MGIA.5.	SEGUIMIENTO DE AUDITORÍA
MGIA.6.	INFORME TÉCNICO DE SEGUIMIENTO

Formularios

-  FR-AGA-094-00 PLAN DE AUDITORIA
-  FR-AGA-093-00 Informe tecnico levantamiento obs PAC
-  FR-AGA-092-00 SEGUIMIENTO DE AUDITORIA
-  FR-AGA-091-000 FORMULARIO DE RESUMEN CONSTATAIONES
-  FR-AGA-090-26 sistemas electricos
-  FR-AGA-090-25 EVALUACIÓN obstaculos
-  FR-AGA-090-24 EVALUACIÓN DEL SMS
-  FR-AGA-090-23 Mantenimiento sup y ayudas visuales
-  FR-AGA-090-22 Operaciones de sobrecarga
-  FR-AGA-090-21 Sistemas de guía y control del movimiento en la superficie
-  FR-AGA-090-20 Reporte de condiciones del aeródromo
-  FR-AGA-090-19 PEA
-  FR-AGA-090-18 VALLAS
-  FR-AGA-090-17Servicio a las aeron en tierra y op vehiculos en el aer.
-  FR-AGA-090-16 Servicio de dirección en plataforma
-  FR-AGA-090-15 SERVICIOS, EQUIPO E INST DE AER PAF
-  FR-AGA-090-14 Traslado de aeronaves inut
-  FR-AGA-090-13 SERVICIOS, EQUIPO E INST DE AER SSEI
-  FR-AGA-090-12 AYUDAS VISUALES obst. y zonas uso rest
-  FR-AGA-090-11 AYUDAS VISUALES letreros
-  FR-AGA-090-10 AYUDAS VISUALES luces
-  FR-AGA-090-09 AYUDAS VISUALES señales paltforma
-  FR-AGA-090-08 AYUDAS VISUALES señales rodajes y mant
-  FR-AGA-090-07 AYUDAS VISUALES señales pista y mant
-  FR-AGA-090-06 ayudas visuales lamp señales
-  FR-AGA-090-05 AYUDAS VISUALES dispositivos dir viento
-  FR-AGA-090-04 características físicas rodajes y mant
-  FR-AGA-090-02 Áreas de seguridad de extremo de pista (RESA)
-  FR-AGA-090-01 características físicas pistas y mantenimiento
-  FR-AGA-027-00 -INSPECCION VIGILANCIA DE AERODROMOS rev

-  LMC 01 SEÑALES DE USO RESTRINGIDO
-  LMC 02 OPERACIÓN DE VEHÍCULOS EN AERÓDROMOS
-  LMC 03 INSPECCIÓN ADMINISTRATIVA rev lar
-  LMC 04 SERVICIO DE ABASTECIMIENTO EN TIERRA (SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE)

Instructivos

-  IT-AGA-003-00 Instructivo informe de insp de vigil. revisión LAR AGA
-  IT-AGA-004-00 Instructivo Informe Resumen de auditoría rev LAR AGA
-  IT-DNA-AGA-001-00 instructivo informe de insp de vigil. rev LAR AGA matriz riesgo
-  IT-DNA-AGA-001-00 instructivo informe de insp de vigil. rev LAR AGA
-  IT-DNA-AGA-002-00 Instructivo Seguimiento de auditoria REV LAR AGA
-  IT-DNA-AGA-003-00 Instructivo Plan de Insp-Auditoría REV LAR AGA
-  IT-DNA-AGA-004-00 Instructivo Informe Resumen de auditoría REV LAR AGA matriz riesgo
-  IT-DNA-AGA-004-00 Instructivo Informe Resumen de auditoría REV LAR AGA REV2018
-  IT-DNA-AGA-004-00 Instructivo Informe Resumen de auditoría REV LAR AGA

Plan de Inspección / Auditoría

Fecha:...../...../.....

Objetivo:

Alcance:

Equipo auditor:

Organización Inspeccionada/Auditada:

Personal de la organización:

Aeródromo / Lugar:

Protocolo de comunicación:

Referencias de contacto (Inspector Líder)

Teléfono:

Celular:

E-mail:

Programa Tentativo:

- Día..... (_/ _/ _):

Horario	Actividad	Área
	Reunión inicial.	N/A

- Día..... (_/ _/ _):

Horario	Actividad	Área

- Día..... (_/ _/ _):

Horario	Actividad	Área

- Día..... (_/ _/ _):

Horario	Actividad	Área

- Día..... (_/ _/ _):

Horario	Actividad	Área
	Reunión de Inspectores	N/A
	Reunión de clausura	N/A

Inspector Líder

Sr.: _____

I

	INFORME DE CONSTATAION SISTEMAS ELÉTRICOS	FR/AGA/090-026/000
---	---	--------------------

INFORME DE CONSTATAION DE INSPECCION DE AERÓDROMO		
VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL		
1. Aeródromo Inspeccionado		2. Fecha Inspección
		Vigilancia: <input checked="" type="checkbox"/>
		Certificación: <input type="checkbox"/>
a. Nombre completo del responsable /Operador del Aeródromo	Cargo:	3. Constatación número
		Nº 024
b. Nombre del aeródromo:		Requisitos de prioridad Urgente <input type="checkbox"/> Acción Inmediata Requisitos de prioridad Intermedia <input checked="" type="checkbox"/> Acción Planificada
c. Dirección oficial de la organización:		<input checked="" type="checkbox"/> No Satisfactoria <input type="checkbox"/> No documentada <input checked="" type="checkbox"/> No implementada
d. Clave de referencias del aeródromo		
6. Documento de Referencia		
<input checked="" type="checkbox"/> LAR 154 <input type="checkbox"/> LAR 153	CAPITULO G – SISTEMAS ELECTRICOS 154.601 Sistemas de suministro de energía eléctrica para instalaciones de navegación aérea 154.605 Diseño de sistemas 154.610 Dispositivo monitor y de control	
7. Constatación de la Inspección		
8. Recomendaciones - Observaciones		
Firma Inspector	Nombre:	Fecha:

9. Plan de medidas correctivas propuestas			10. Fecha de aplicación prevista	
Fecha	Firma autorizada:	Nombre:	Oficina Responsable	
11. Comentarios DNA				
			<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No Satisfactorio	
12. Discrepancias- Recomendaciones			13. Fecha de inspección	
<input type="checkbox"/> A. La organización ha cumplido satisfactoriamente con el plan de medidas correctivas <input type="checkbox"/> B. La organización mantiene las deficiencias listadas en el bloque 7 no cumple con el reglamento del LAR AGA <input type="checkbox"/> C. La medidas correctivas aplicadas no son satisfactorias debe realizarse una nueva inspección <input type="checkbox"/> E. Se recomienda la suspensión de las operaciones hasta que se corrijan las deficiencias listadas en el bloque 7				
14. Especialidad del Inspector	Firma(s) del (los) inspector(es)		Nombre(s)	
15. Inspector Líder:				
Acción tomada <input type="checkbox"/> APROBADO <input type="checkbox"/> NO APROBADO	Constatación número	Firma del inspector		
	Fecha	Nombre	Título	

16. OBSERVACIONES

Nota.- El Inspector AGA puede usar este espacio para anotar las observaciones que estime apropiadas (anexar evidencia fotográfica).

Empty space for observations.

VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL
INFORME DE CONSTATAIONES DE INSPECCIÓN DE AERÓDROMO
RESUMEN

1.-Aeródromo Inspeccionado/ Explotador del Aeródromo/ Condiciones de uso.	2.- Fecha	3.- Tipo de Inspección /Auditoria Vigilancia: <input type="checkbox"/> Certificación: <input type="checkbox"/>						
		5.- Acción requerida para el PAC A.- Acción Inmediata No conformidad con requisitos de alta prioridad para la seguridad operacional de la navegación aérea B.- Acción Planificada No conformidad con requisitos intermedios para la regularidad y eficiencia de la navegación aérea. C.- Probabilidad del riesgo D.- Gravedad del riesgo Matriz de evaluación del riesgo de seguridad operacional						
4.-Informe de Auditoría N°		6.- Fecha Inicio Inspección	6.- Fecha Finalización Inspección					
N°	7.-CONSTATAIONES				A	B	C	D
Constatación								
01					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
02					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
03					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
04					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
05					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
06					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
07					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
08					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
09					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
10					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
11					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
12					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
13					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
14					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
15					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
16					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
17					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
18					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
19					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
20					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Firma del Inspector/s



		GRAVEDAD DEL RIESGO				
		Catastrófico A	Peligroso B	Mayor C	Menor D	Insignificante E
PROBABILIDAD DEL RIESGO	Frecuente 5	5A	5B	5C	5D	5E
	Ocasional 4	4A	4B	4C	4D	4E
	Remoto 3	3A	3B	3C	3D	3E
	Improbable 2	2A	2B	2C	2D	2E
	Extremadamente Improbable 1	1A	1B	1C	1D	1E
Índice de tolerabilidad del riesgo						
5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A		Región No tolerable (equivale a Deficiencia Prioridad U) Inaceptable bajo las circunstancias existentes				
5D, 4C, 4D, 3B, 3C, 2A, 2B, 5E, 2C, 4E, 3D		Región Tolerable (equivale a Deficiencia Prioridad A) Aceptable en base a mitigación del riesgo .Puede requerir una decisión dela dirección				
1A, 1B, 1C, 1D, 1E, 2E, 3E, 2D		Región Aceptable(equivale a Deficiencia Prioridad B) Aceptable				
Probabilidad		Se define como la probabilidad de que pueda ocurrir un suceso o condición insegura				
Frecuente:		• Probable que ocurra muchas veces (ha ocurrido frecuentemente)				
Ocasional:		• Probable que ocurra algunas veces (ha ocurrido infrecuentemente)				
Remoto:		• Improbable, pero ese posible que ocurra (ocurre raramente)				
Improbable:		• Muy improbable que ocurra (no se conoce que haya ocurrido)				
Extremadamente improbable		• Casi inconcebible que el evento ocurra.				
Gravedad:		Se define como la posible consecuencia de un suceso o condición inseguro, tomando como referencia la peor situación previsible				
Catastrófico		Destrucción de equipo Muertes múltiples				
Peligroso		• Reducción importante de los márgenes de seguridad, daño físico o una carga de trabajo tal que los operarios no pueden desempeñar sus tareas en forma precisa y completa • Lesiones graves • Daños mayores al equipo				
Mayor:		• Reducción significativa de los márgenes de seguridad, reducción en la habilidad del operador en responder a condiciones operacionales adversas como resultado del incremento de la carga de trabajo, o como resultado de condiciones que impiden su eficiencia • Incidente grave • Lesiones a las personas				
Menor:		• Interferencia • Limitaciones operacionales • Uso de procedimientos de emergencia • Incidentes menores				
Insignificante:		• Consecuencias leves				

INFORME - SEGUIMIENTO DE AUDITORIA

OPERADOR DEL AERÓDROMO: CEDICOR S.A.

AERÓDROMO CERTIFICADO: SUMU - MONTEVIDEO/Intl de Carrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso".

Referencia: Informe de auditoria de fecha 1-2-3/08/18 Programa de Vigilancia Continua

N° Constatación	Reglamento LAR	Descripción de la Constatación	Fecha Constatación	Estatus	Fecha cumplido	Notas Acciones Correctivas
2	<p>LAR 154 CAPÍTULO C – CARACTERÍSTICAS FÍSICAS 154.201 Pistas – Objetos en las franjas de pista</p> <p>La superficie de la parte de la franja lindante con la pista, margen o zona de parada estará al mismo nivel que la superficie de la pista, margen o zona de parada</p> <p>LAR 153 CAPÍTULO F – MANTENIMIENTO DE LAS SUPERFICIES DE LAS ÁREAS DE MOVIMIENTO 153.605 Mantenimiento de los pavimentos- 153.610 Características de rozamiento de los pavimentos-153.615 Eliminación de contaminantes (c) Objetos en las franjas de pista</p>	<p>Respecto a la constatación de la presencia en umbral de Pista 01 deformación de borde de pavimento produciéndose escalón en borde del pavimento del umbral se debe continuar con las medidas de mitigación e inspección por parte del operador a los efectos de controlar su estado hasta que se repare definitivamente. Por lo tanto se debe definir fecha para su reparación</p>  	1-2-3/08/18			

FORMULARIO DE INSPECCION DE AERÓDROMO I

INFORME TÉCNICO DE SEGUIMIENTO DEL PAC

Aeródromo Inspeccionado	SUMU - MONTEVIDEO/Intl de Carrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso"	
<i>Fecha (Duración de la Inspección)</i>	4 de Abril de 2018	
Inspector DINACIA	Carlos García Pepe/ Jorge Di Giacomo	
DICTAMEN DE INSPECCIÓN		
Total de medidas verificadas	1	
Total de deficiencias corregidas	1	
Constatación Verificada	Seguimiento auditoría Fase IV Certificación PAC Nro. 2	
Se constata que se realiza el sellado de fisuras longitudinales y transversales en el pavimento de la pista 01-19. Se debe establecer el plan para culminar con dichos trabajos		
Conclusiones:		
Se presenta PAC conforme Mante 01/18		
Efectuada la inspección se constata que se ha levantado la observación y se comprueba que se efectuó el sellado de las fisuras en las pista 01-19 y 06-24.		
Calificación del aeródromo	Satisfactorio	Si
	No Satisfactorio	-----

Observaciones:

Foto o documento evidencia



Nota:

S: Satisfactorio Cumple con las Regulaciones en el aeródromo.

N/S: No Satisfactorio.

El Inspector valorará las deficiencias detectadas y decidirá el plazo para la corrección de las mismas.

El explotador deberá presentar un plan de acción con fechas de cumplimientos para eliminar las deficiencias encontradas.

Firma: _____
Inspector





Firma: _____
Inspector

Firma: _____
Explotador Aeródromo

**PAGINA INTENCIONALMENTE
EN BLANCO**

PARTE Y. APENDICE C

MGIA.1. FORMULARIOS
MGIA.2. INSTRUCTIVOS

-  FR-AGA-090-00 informe de insp de vigil. rev LAR AGA
-  FR-AGA-091 resumen info const vigil rev LAR AGA
-  FR-AGA-092-00 Seguimiento de auditoria rev LAR AGA
-  FR-AGA-094-00 Plan de Insp-Auditoria REV LAR AGA

**PAGINA INTENCIONALMENTE
EN BLANCO**

PARTE Z. APENDICE D

MGIA.1. LISTAS DE VERIFICACIÓN

Listas de Verificación LMC

Lista de verificación	NRO	ÁREA	
LMC	01	LAR 154 Señales de uso restringido	LAR 153 Mant de ayudas visuales
LMC	02	LAR 153 Op Vehículos en el aeródromo	
LMC	03	LAR 139 Administración	
LMC	04	LAR 153 Servicio de abastecimiento abastecimiento de combustible	
LMC	05	LAR 154 Letreros	LAR 153 Mant de ayudas visuales
LMC	06	LAR 154 Ayudas visuales indicadoras de obstáculos	LAR 153 Mant de ayudas visuales
LMC	07	LAR 154 Luces	LAR 153 Mant de ayudas visuales
LMC	08	LAR 154 SEÑALES	LAR 153 Mant de ayudas visuales
LMC	09	LAR 153 SSEI	
LMC	10	LAR 153 Retiro de aeronaves inutilizadas	
LMC	11	LAR 153 operaciones en condiciones de visibilidad reducida	
LMC	12	LAR 154 Características Físicas/Pavimentos	LAR 153 Mant de PAVIMENTOS
LMC	13	LAR 153 seguridad de las obras en el aeródromo	
LMC	14	LAR 154 Restricción y Eliminación de obstáculos	
LMC	15	LAR 153 PAF	
LMC	16	LAR 154 Energía Eléctrica/Secundaria	LAR 153 Mantenimiento Energía
LMC	17	LAR 139 MOA APENDICE 5	
LMC	18	LAR 153 Evaluación PEA	
LMC	19	LAR 153 gestión de la plataforma/seguridad en la plataforma	
LMC	20	LAR 153 Lista cumplimiento MOA SMS	
LMC	21	LAR 153 Evaluación Simulacro PEA	LAR 139 SMS
LMC	22	LAR 139 Evaluación enmienda MOA	
LMC	23	LAR 153	reserva
LMC	24	LAR 153/139 Evaluación estudio aeronáutico	
LMC	25	LAR 139 Evaluación docs Certificación	
LMC	26	LAR 139	reserva
LMC	27	LAR 153 inspeccion vigilancia	

MGIA.2. Algunos Ejemplos de Formatos de LMC

 Uruguay	LISTA DE VERIFICACIÓN	LMC/AGA/017/00
--	------------------------------	----------------

LISTA DE MEDICION DE CUMPLIMIENTO LMC

LAR 139 APENDICE 5

MGIA.3. LISTA DE VERIFICACIÓN DE LOS COMPONENTES DEL MANUAL DE AERÓDROMO

	SI	NO
1. Introducción	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
a) Finalidad del manual de aeródromo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Situación jurídica respecto de la certificación del aeródromo según el reglamento aplicable	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Distribución del manual de aeródromo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Procedimientos para distribuir y enmendar el manual de aeródromo y circunstancias en las que pueden ser necesarias las enmiendas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) Lista de verificación de páginas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) Prefacio del titular de la licencia	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) Índice	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h) Glosario de términos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Nota.— En esta sección se incluirá una breve explicación de los términos generales empleados en el manual de aeródromo, incluidos los nombres de los cargos y las abreviaturas.</i>		
2. Administración técnica	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
a) Nombre y dirección del aeródromo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Nombre y dirección del explotador de aeródromo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Nombre del directivo responsable	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Descripción del aeródromo (características del aeródromo)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
a) Detallar:		
1) latitud y longitud del punto de referencia del aeródromo en el formato del Sistema Geodésico Mundial — 1984 (WGS-84);	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

SI	NO
----	----

2) elevaciones de:

• aeródromo

--	--

• plataforma

--	--

b) Planos que señalen la posición del punto de referencia del aeródromo, disposición de las pistas, calles de rodaje y plataformas; señales e iluminación del aeródromo (incluidos el indicador de trayectoria de aproximación de precisión (PAPI), el sistema visual indicador de pendiente de aproximación (VASIS) y la iluminación de las obstrucciones); el emplazamiento de las ayudas para la navegación en las franjas de pista. No será necesario que esos planos o la información requerida en los párrafos c) a f) que figuran a continuación estén incluidos en todas las copias del manual de aeródromo, pero deben adjuntarse al original del titular de la licencia y a la copia en poder de la autoridad de reglamentación del Estado. Deben entregarse al personal de operaciones copias a escala o fragmentos de los planos relativos a sus funciones.

--	--

c) Descripción, altura y ubicación de los obstáculos que infringen las superficies de protección normalizadas, si están iluminados y si se indican en las publicaciones aeronáuticas.

--	--

d) Procedimientos para garantizar la actualización y precisión de los planos.

--	--

e) Datos de las distancias y elevaciones declaradas al comienzo y al final de cada distancia declarada y métodos empleados para calcularlas.

--	--

f) Detalles de superficies, dimensiones y clasificación o resistencia del pavimento de pistas, calles de rodaje y plataformas.

--	--

4. Lista de desviaciones autorizadas, si procede

--	--

5. Procedimientos operacionales para:

5.1 La promulgación de información aeronáutica

--	--

El sistema de servicios de información aeronáutica disponible y el sistema que el titular del certificado usa para promulgar los requisitos de AIP.

5.2 Control de acceso

--	--

El control del acceso al aeródromo y sus áreas operacionales, incluida la ubicación de carteleras y el control de vehículos en las áreas operacionales.

5.3 Planificación de emergencias

--	--

a) Los arreglos del explotador de aeródromo en respuesta a una emergencia. Esos arreglos deben tener en cuenta la complejidad y las dimensiones de las operaciones de los aviones.

--	--

	SI	NO
b) Descripción de las medidas que ha de adoptar el explotador de aeródromo como parte de los planes para hacer frente a distintos tipos de emergencias que se produzcan en el aeródromo o sus proximidades.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Lista de contactos de organizaciones, agencias y personas que tengan autoridad.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Procedimientos para la designación de un jefe de operaciones para la operación general de emergencias y descripción de las responsabilidades ante cada tipo de emergencia.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) Mecanismo de presentación de informes para casos de emergencias.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) Detalles de los ensayos de las instalaciones y equipo del aeródromo que se emplearán en emergencias, incluida la frecuencia de dichos ensayos.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) Detalles de los ejercicios para ensayar los planes de emergencia, incluida la frecuencia de dichos ejercicios.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h) Arreglos para la instrucción y preparación del personal para que haga frente a las emergencias.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.4 Servicios de salvamento y extinción de incendios (RFF)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
a) Debe suministrarse una declaración de políticas sobre las categorías de RFF.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) En caso de que el funcionario superior de incendios del aeródromo o los funcionarios de vigilancia de incendios tengan líneas de responsabilidad específicas en materia de seguridad operacional, estas deben figurar en el capítulo correspondiente del manual de aeródromo.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Políticas y procedimientos que indiquen cómo se debe proceder ante la degradación del servicio RFF. Esto debe incluir la medida en que deben restringirse las operaciones, la manera en que se debe notificar a los pilotos y la duración máxima de cualquier degradación.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) En los aeródromos donde se dispone de una categoría más elevada de RFF por arreglo previo, deben declararse con claridad en el manual de aeródromo las medidas necesarias para actualizar el servicio. En caso necesario, esto debe incluir medidas que deban adoptar otras dependencias.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) Deben definirse los objetivos del explotador de aeródromo para cada categoría de RFF de que se dispone, incluida una descripción breve de:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1) la cantidad de agentes extintores suministrada;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2) los regímenes de descarga;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3) la cantidad de dispositivos generadores de espuma;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4) el nivel de dotación de personal;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5) los niveles de supervisión.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

SÍ

SI	NO
----	----

f) Procedimientos para:

--	--

1) controlar las áreas de movimiento de los aviones a fin de alertar al personal de RFF;

--	--

2) indicar de qué modo se controla y mantiene la suficiencia de la capacidad de tiempo de respuesta de los servicios de RFF en todas sus funciones y ubicaciones;

--	--

3) indicar de qué modo se administra el personal de RFF que realiza tareas no conexas para garantizar que no se vea afectada su capacidad de respuesta.

--	--

g) Si el aeródromo cuenta con equipo especializado, por ejemplo, naves de rescate, remolques auxiliares de emergencia, mangueras y dispositivos con capacidad aérea, es preciso incluir detalles en el manual de aeródromo. Asimismo, deben detallarse los procedimientos a seguir ante la disponibilidad temporaria de esos servicios.

--	--

h) En caso de que el aeródromo dependa de otras organizaciones para el suministro de equipo esencial que garantice la seguridad de las operaciones del aeródromo (tal vez equipos de rescate acuático), deben incluirse políticas o cartas de acuerdo en el manual de aeródromo. Si procede, deben describirse los planes de contingencia para el caso de no disponibilidad.

--	--

i) Una declaración donde se describa el proceso mediante el cual los explotadores de aeródromo garantizan la competencia inicial y permanente de su personal de RFF, con inclusión de:

--	--

1) instrucción realista en caso de incendio del combustible;

--	--

2) instrucción para el uso de aparatos respiratorios para calor y humo;

--	--

3) primeros auxilios;

--	--

4) procedimientos para escasa visibilidad (LVP);

--	--

5) todo requisito legal;

--	--

6) política de salud y seguridad operacional relativa a la instrucción del personal en el uso de equipos de protección respiratoria y equipos de protección personal.

--	--

j) Procedimientos que indiquen la forma de acceso a accidentes que se produzcan en las inmediaciones del aeródromo. En caso de entornos difíciles, debe indicarse en el manual de aeródromo la forma de acceder a ellos.

--	--

k) En caso de que las autoridades locales o el explotador de aeródromo prevean que el servicio de RFF responda a incendios domésticos o servicios especiales, deben incluirse procedimientos para la gestión de las repercusiones de ellos en la respuesta normal a RFF de aviones.

--	--

SÍ

SI	NO
----	----

l) Si el explotador de aeródromo prevé que la instalación de RFF responda a accidentes de aviones en la parte pública, deben describirse con claridad las políticas, con inclusión de los procedimientos para la gestión de los efectos de esta respuesta en las operaciones permanentes de aviones.

--	--

m) Es preciso describir la disponibilidad de los suministros adicionales de agua.

--	--

n) Arreglos del explotador de aeródromo para garantizar la suficiencia de respuesta ante condiciones anormales, es decir, LVP.

--	--

5.5 Inspecciones del área de movimientos

--	--

a) Inspecciones de rutina del aeródromo, entre ellas, de la iluminación, y presentación de informes, incluida la naturaleza y frecuencia de esas inspecciones.

--	--

b) Inspección de la plataforma, pistas y calles de rodaje tras un informe de objetos extraños en el área de movimientos, un despegue interrumpido a causa de fallos de motor, neumáticos o ruedas o cualquier incidente que pueda dejar objetos extraños en lugares peligrosos.

--	--

c) Barrido de pistas, calles de rodaje y plataformas.

--	--

d) Medición y promulgación de agua, nieve fundente y otros contaminantes, incluido su espesor en pistas y calles de rodaje.

--	--

e) Evaluación y promulgación de las condiciones de la superficie de las pistas:

--	--

1) detalle de intervalos y fechas de inspección;

--	--

2) finalización y uso eficaz de una lista de verificación para inspecciones;

--	--

3) arreglos y métodos para efectuar inspecciones de FOD, iluminación, superficie del pavimento, césped;

--	--

4) arreglos para presentar informes de los resultados de las inspecciones y para el seguimiento;

--	--

5) arreglos y medios de comunicación con el control de tránsito aéreo durante una inspección;

--	--

6) arreglos para llevar un registro de inspección y ubicación de dicho registro.

--	--

5.6 Mantenimiento del área de movimientos

--	--

Promulgación de información sobre el estado operacional del aeródromo, cierre temporario de instalaciones, cierre de pistas, etc.:

1) arreglos para el mantenimiento de las áreas pavimentadas, incluidas las evaluaciones del rozamiento de la pista;

--	--

SÍ	SI	NO
2) arreglos para el mantenimiento de las pistas y calles de rodaje no pavimentadas;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3) arreglos para el mantenimiento de las franjas de las pistas y calles de rodaje;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4) arreglos para el mantenimiento del drenaje del aeródromo;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5) arreglos para el mantenimiento de las ayudas visuales, incluida la medición de la intensidad, la apertura de haz y la orientación de las luces;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6) arreglos para el mantenimiento de la iluminación de los obstáculos;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7) arreglos para la presentación de informes y adopción de medidas en caso de fallas o sucesos que afecten a la seguridad operacional.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.7 Control de nieve y hielo y otras condiciones meteorológicas peligrosas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Descripción de los procedimientos.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.8 Ayudas visuales	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
a) Responsabilidades respecto del sistema de iluminación terrestre del aeródromo.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Descripción completa de todas las ayudas visuales disponibles en cada aproximación, pista, calle de rodaje y plataforma, incluidos letreros y señales de "sobre el nivel del terreno" (AGL).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Procedimientos para el uso operacional y reglaje de brillo del sistema de iluminación.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Arreglos para energía eléctrica de reserva y de emergencia, que incluyan procedimientos de operación en situaciones LVP y durante cortes del suministro principal de energía.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) Procedimientos para inspecciones de rutina y ensayos fotométricos de luces de aproximación, luces de pista, VASIS y PAPI.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) La ubicación de la iluminación de obstáculos dentro y fuera del aeródromo y la responsabilidad conexas.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) Procedimientos para registrar la inspección y el mantenimiento de las ayudas visuales y medidas que han de adoptarse en caso de fallas.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h) El control de las obras, entre ellas, excavaciones y actividades agrícolas que pudieran afectar a la seguridad operacional del avión.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.9 Dirección en la plataforma	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
a) Arreglos entre el control de tránsito aéreo, el explotador de aeródromo y la dependencia de dirección en la plataforma.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Arreglos para asignar puestos de estacionamiento de aviones.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	SI	NO
c) Arreglos para iniciar el arranque del motor y asegurar la distancia de guarda del empuje del avión.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.10 Gestión de la seguridad operacional en la plataforma	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
a) Medios y procedimientos para la protección contra el chorro de los reactores.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Arreglos relativos a precauciones de seguridad durante las operaciones de reabastecimiento de combustible.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Arreglos para el barrido y la limpieza de la plataforma.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Arreglos para la presentación de informes sobre incidentes y accidentes en una plataforma.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) Arreglos para evaluar el cumplimiento de las medidas de seguridad operacional a todo el personal que trabaja en la plataforma.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) Arreglos para el uso de sistemas visuales avanzados de atraque, si procede.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.11 Vehículos en el área de movimientos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
a) Detalles de las normas de tránsito aplicables (incluidos los límites de velocidad y los medios para hacer cumplir las normas).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Método y criterios para permitir a los conductores que operen vehículos en el área de movimientos.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Arreglos y medios de comunicación con el control de tránsito aéreo.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Detalles del equipo necesario en vehículos que operan en el área de movimientos.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.12 Gestión del peligro que representa la fauna silvestre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
a) Arreglos y métodos para dispersar aves y otros elementos de la fauna silvestre.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Medidas para desalentar la presencia de aves y otros elementos de la fauna silvestre.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Arreglos para evaluar el peligro que representa la fauna silvestre.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Arreglos para implantar programas de control de la fauna silvestre.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.13 Obstáculos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
a) Arreglos para controlar la altura de los edificios o estructuras que se encuentran dentro de los límites de las superficies limitadoras de obstáculos (OLS).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Arreglos para controlar nuevas construcciones en las proximidades de los aeródromos.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

SÍ	SI	NO
c) Procedimiento de presentación de informes y medidas que han de adoptarse en caso de aparición de obstáculos no autorizados.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Arreglos para la eliminación de obstáculos.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.14 Traslado de aviones inutilizados	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
a) Detalles de la capacidad de traslado de aviones inutilizados.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Arreglos para trasladar un avión inutilizado, entre ellos, procedimientos de presentación de informes, notificación y el enlace con el ATC.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.15 Mercancías peligrosas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Arreglos para establecer en el aeródromo áreas especiales de almacenamiento de mercancías peligrosas.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.16 Operaciones con escasa visibilidad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
a) Obtención y divulgación de información meteorológica, incluidos el alcance visual en la pista (RVR) y la visibilidad en la superficie.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Protección de pistas durante LVP en caso de que estén permitidas esas operaciones.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Los arreglos y normas para antes y después de las operaciones con escasa visibilidad y durante esas operaciones, incluidas las normas aplicables a vehículos y personal que operan en el área de movimientos.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.17 Protección de emplazamientos de equipos radar, ayudas para la navegación y equipo meteorológico	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
a) Descripción de las áreas que deben protegerse y los procedimientos para hacerlo.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
a) Política de seguridad operacional.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Estructura y responsabilidad del explotador. Esto debería incluir:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1) el nombre, rango y responsabilidades del directivo responsable;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2) el nombre, rango y responsabilidades del gerente de seguridad operacional;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3) el nombre, rango y responsabilidades de otro personal superior de operaciones;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4) el nombre, rango y responsabilidades del funcionario a cargo de las operaciones cotidianas;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

SI	SI	NO
5) instrucciones respecto del orden y las circunstancias en los cuales puede actuar el personal mencionado como funcionario a cargo o directivo responsable;		
6) un organigrama que respalde el compromiso con la seguridad operacional del aeródromo y uno que muestre de manera sencilla la jerarquía de responsabilidad en materia de gestión de la seguridad operacional.		
c) Instrucción.		
d) Cumplimiento de requisitos normativos relativos a accidentes, incidentes y presentación obligatoria de informes de sucesos.		
e) Análisis de peligros y evaluación de riesgos.		
f) Gestión del cambio.		
g) Criterios e indicadores de seguridad operacional.		
h) Auditorías de la seguridad operacional.		
i) Documentación.		
j) Comités relacionados con la seguridad operacional.		
k) Promoción de la seguridad operacional.		
l) Responsabilidad de controlar a los contratistas y terceros que operan en el aeródromo.		

 <p>Uruguay</p>	LISTA DE VERIFICACIÓN	LMC/AGA/020/00
--	------------------------------	----------------

MGIA.4. LISTA DE MEDICION DE CUMPLIMIENTO LMC

1. SMS

2. Introducción

2.1 La presente lista de medición de cumplimiento es utilizada como ayuda de trabajo para realizar inspecciones el **LAR 153 OPERACIÓN DE AERÓDROMOS- APÉNDICE 1 – SMS**

2.2 Para su llenado es necesario considerar al nivel de complejidad de las operaciones del Aeródromo, en correspondencia al alcance del **LAR 153 OPERACIÓN DE AERÓDROMOS- APÉNDICE 1 – SMS**

2.3 Para realizar la inspección es necesario poseer un conocimiento básico de la organización y estar familiarizado con el **LAR 153 OPERACIÓN DE AERÓDROMOS- APÉNDICE 1 – SMS** en el Manual de la Aeródromo (MOA).

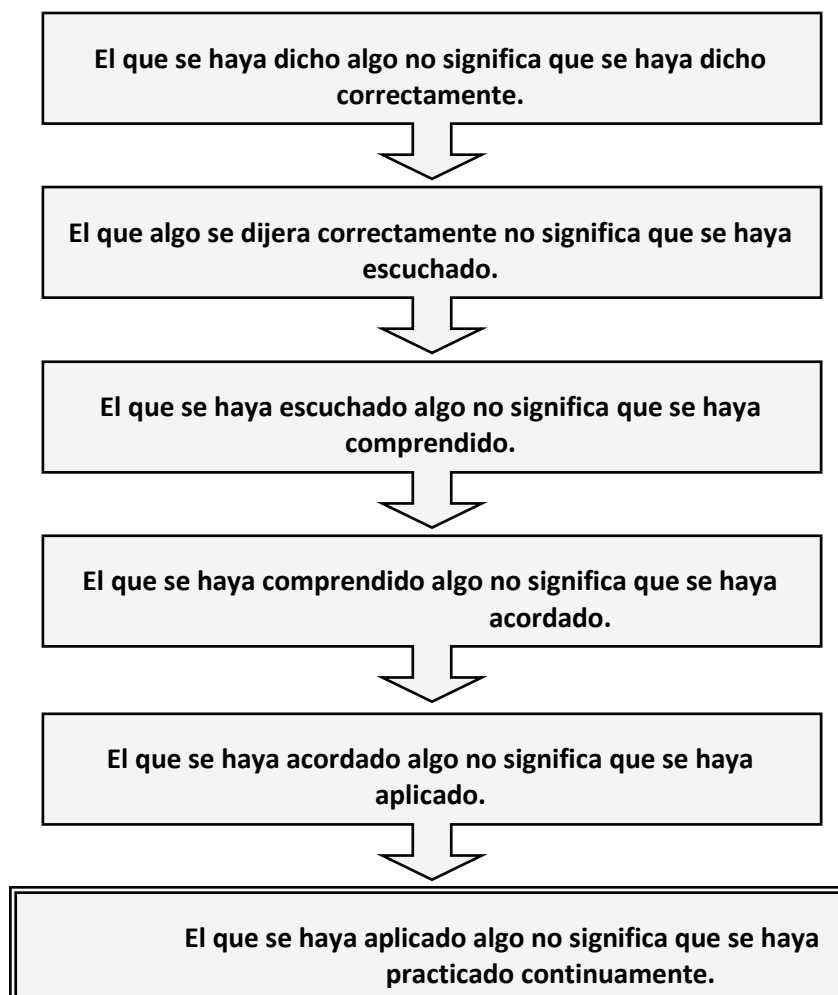
a) Las funciones básicas del auditor son:

investigar
verificar
confirmar

a través de la comunicación

a) Es vital la comunicación, no sólo con personal de la organización auditada, sino también con los otros miembros del equipo, de tal manera que se pueda identificar observaciones similares en otras áreas.

Importancia de la comunicación



2.1 Técnica de recolección de datos

a) Hay cuatro formas principales de recolección de datos:

- a. Evidencias físicas;
 - b. observación sensorial;
 - c. comparaciones y tendencias; y
 - d. entrevistas y preguntas.
- (1) Evidencias físicas.- Las evidencias físicas están representadas por datos tangibles que se verifican en la auditoría. Ejemplos son etiquetas de calibración con fecha de vencimiento expirada.
 - (2) Observación sensorial.- La observación sensorial comprende la verificación del sistema por medio de la utilización de los sentidos. Los indicios visuales comprenderían partes, etiquetas, o remaches en el piso, o la observación de tareas en ejecución; un indicio audible sería el nivel de ruido elevado en las oficinas de la organización, que podría hacer que se cuestionara el aislamiento acústico del edificio y el rendimiento del personal que trabaja en ese lugar.
 - (3) Comparaciones y tendencias.- Los auditores buscan patrones o tendencias en sucesos que podrían provenir de causas sistemáticas o aisladas. Un ejemplo de patrón sería cuando el cincuenta por ciento (50 %) de las cartillas de trabajo sobre corrosión llegan de forma cotinuada sin la adecuada clasificación.

- (4) Entrevistas y preguntas.- Las entrevistas y preguntas realizadas en todos los niveles del personal de una organización son una de las fuentes más importantes para recolectar datos. Las preguntas deben plantearse de forma que no impliquen diferencia ni discriminación. Se recomienda el método siguiente para llevar a cabo una entrevista eficaz:
- (5) Prepárese cuidadosamente antes de la entrevista.- Definiendo claramente las áreas que van a ser exploradas y determinando los objetivos específicos.
- (6) Haga que la persona se sienta cómoda haciendo que forme parte del proceso auditor.- Una forma de lograrlo es concentrándose en la lista de verificación y solicitando información en respuesta a la misma. La entrevista debe realizarse en una zona relativamente tranquila, quizá tenga que estar alejada del puesto de trabajo. En determinados casos, cuando se tengan que mostrar los procedimientos y procesos vigentes, no obstante, quizá tenga que llevarse a cabo en el puesto de trabajo.
- (7) Explique el propósito de su presencia.- Demuestre que posee conocimientos, competencia e interés por medio de los tipos de preguntas que haga y por medio de sus conocimientos de la instalación y del producto o servicio, pero evite que se le perciba como una persona que lo sabe todo.
- (8) Documente las respuestas.- Durante, o lo más pronto posible luego de la entrevista.
- (9) Utilice técnicas adecuadas para preguntar.- Como auditor, debe darse cuenta de que las personas a veces no oyen correctamente una pregunta y que puede no decir lo que realmente quiere decir. El tipo de pregunta más eficaz se produce de acuerdo a la situación:
- (10) Utilice preguntas abiertas cuando busca una explicación más detallada.- Por ejemplo no pregunte: “¿Ustedes destruyen estos componentes cuando vence su vida útil?” El auditado siempre responde con un “sí”. En su lugar pregunte: “Por favor, explique el procedimiento para prevenir que componentes con vida límite vencidos sean nuevamente utilizados”.
- (11) Utilice preguntas cerradas cuando algunos auditados no pueden o no quieren llegar al tema.- Haga preguntas que requieran un “sí” o “no”. Si es evidente que el entrevistado le está haciendo perder el tiempo con respuestas muy largas que no explican mucho, se debe cambiar a este tipo de preguntas.
- (12) Siga un orden o secuencia lógica para preguntar.- Para que usted entienda el proceso en general y no como una serie de actividades al azar.
- (13) Preguntas como.- ¿De dónde proviene esto? ó ¿a dónde va luego?, requieren que usted tenga conocimiento del papel de los entrevistados en el proceso.
- (14) Otra técnica eficaz.- Es preguntar “¿por qué?” cinco veces consecutivas hasta que llegue a la respuesta fundamental de la pregunta. Además, se puede utilizar las palabras ¿qué?, ¿dónde?, ¿cuándo?, ¿por qué?, ¿quién? y ¿cómo?, sí es pertinente. Asegúrese de que usa dos oídos y una boca. Escuche el doble de lo que habla. Escuche detenidamente las respuestas permitiendo al entrevistado llevar la mayor parte de la conversación.
- (15) Asegúrese que las preguntas son bien comprendidas.- Evite las preguntas o frases complejas.
- (16) Evite ser desviado de los objetivos originales.
- (17) Si después de intentarlo con estas técnicas, sigue sin recibir una respuesta adecuada, podría intentarlo con la técnica conocida como la “pausa sugestiva”. Con esta técnica, trate de romper la barrera que hay entre usted y la persona entrevistada aproximándose más a esa persona, mirándola a los ojos, haciéndole la pregunta y esperando luego pacientemente la respuesta.

- (18) Verifique lo que se dice.- Busque y pida datos. Créase las confesiones y verifique las quejas. Manifieste sus conclusiones diciéndolas en voz alta mientras las escribe. Que sus pensamientos no sean secretos, ni retenga información. Sea flexible y deje lugar para más información y explicaciones. Aclare lo que se le dice. Repita la respuesta. Trate de no discutir. Recuerde, si discute con un necio, alguien que pasara por allí no sabría quién es el necio.
- (19) Manténgase preguntando hasta que la actividad bajo examen esté clara.
- (20) Termine la entrevista si las circunstancias se ponen negativas.
- (21) Termine la entrevista cordialmente agradeciendo al entrevistado y explique si será necesario un seguimiento.

2.4 *Confección lista de verificación.*- el inspector AGA se ayudara con esta LMC para seleccionar la lista de verificación (FR.LMC.XX) de acuerdo a lo indicado en el al LAR 153 OPERACIÓN DE AERÓDROMOS- APÉNDICE 1 – SMS.

2.5 Los componentes mínimos del SMS que deben estar operativos antes de que se otorgue el certificado

2.6 Los requisitos de SMS también se aplican a los subcontratistas del operador de aeródromo en las esferas que están dentro del alcance de la certificación

2.7 Sistema de muestreo.- El inspector de aeronavegabilidad puede utilizar el sistema de muestreo de la forma establecida en el Procedimiento PR.AGA 002 Inspección de Aeródromos.

3. Instrucciones para llenado de la lista de verificación

Con el objetivo de lograr un documento legible y facilitar la adecuada interpretación por parte del Inspector Líder en el registro de la lista de medición de cumplimiento se proporciona la siguiente instrucción:

1. **Casilla 1** - El nombre de la Explotador de Aeródromo;
2. **Casilla 2** - la ubicación Explotador de Aeródromo;;
3. **Casilla 3** - el número de certificado del Explotador de Aeródromo;
4. **Casilla 4** - fecha de la Inspección;
5. **Casilla 5** - indicar con una "X" si la evaluación se ha hecho durante el proceso de vigilancia o durante una certificación;
6. **Casilla 6** - el nombre del inspector líder;
7. **Casilla 7** - el nombre del inspector;
8. **Casilla 8** - requisitos LAR AGA: En esta columna se ingresa cada uno de los párrafos de la reglamentación a medir el estado de cumplimiento;
9. **Casilla 9** – tema: En esta casilla se ingresa el texto de la reglamentación. Si el párrafo cuenta con varios subpárrafos, y estos a su vez constan de literales por cada uno de estos se debe contar con una fila para consignar exactamente la reglamentación.
10. **Casilla 10** - referencia: En esta casilla se indican los documentos que pueden ser consultados por los Inspectores, con relación al requisito de la reglamentación que se está verificando su cumplimiento.
11. **Casilla 11** - evaluación: Esta columna consta de dos preguntas sobre el cumplimiento de la reglamentación. En la pregunta "¿está documentado?", se marca la respuesta (Si o NO), de acuerdo al resultado obtenido durante la revisión documentaria. La segunda pregunta "¿está implementado?" se responde de forma similar a la anterior pregunta, y se marca la sentencia que corresponda de acuerdo al resultado de las auditorias realizadas, las evidencias obtenidas y reflejadas en las LVs.

12. **Casilla 12** - comentarios: Esta columna se llena con referencias a ítems de las LVs, documentos cursados con el Explotador de Aeródromo (principalmente durante la fase de análisis de documentación y demostración, a tiempo de comunicar las no conformidades encontradas), o a cualquier documento que detalle la no conformidad encontrada y al documento de referencia de levantamiento de las no conformidades halladas.
- a. Satisfactorio Significa que tanto los procedimientos como el estado del ítem bajo inspección es aceptable;
 - b. No Implementado Significa que tanto los procedimientos como el estado del ítem bajo inspección precisa de intervención, redacción, etc
 - c. No Aceptable Significa que tanto los procedimientos como el estado del ítem bajo inspección no es aceptable
 - d. No aplicable.- Esta aplicación la utiliza el Inspector Líder cuando el Explotador de Aeródromo demostró que el requisito de la LAR AGA no es aplicable para la misma
 - e. No verificada.- Significa que el ítem no ha sido revisado por el inspector debiendo aclarar los motivos.
13. **Columna 13** - resultado Final: En esta última columna debe ser llenada al finalizar la inspección que corresponde a la evaluación de las instalaciones y equipo del aeródromo,. En ella se consigna el resultado de cumplimiento del requisito verificado.

1. EVALUACIÓN DEL MANUAL DE AERÓDROMO PARTE V.- ADMINISTRACION DEL AERÓDROMO Y SISTEMA DE GESTION DE LA SEGURIDAD		
1. Nombre del Operador de Aeródromo	2. Dirección:	
3. Aeródromo	4. Capítulos relacionados del MOA:	
5. N° del certificado del Operador de Aeródromo:	6. Fecha:	7. Vigilancia: <input type="checkbox"/> Certificación: <input type="checkbox"/>
8. Inspector DIANCIA:	9. Inspector AGA de la DINACIA:	

10. Referencia	11. Aspectos a verificar	12. Nivel Cmpl.	13. Evidencia Objetiva
ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO	El Operador de Aeródromo suministrará detalles sobre la administración del aeródromo	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO	Un esquema de organización del aeródromo indicando los nombres y puestos de personal principal, incluyendo sus responsabilidades	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO	Nombre, cargo y número telefónico de la persona que tiene responsabilidad general por la seguridad del aeródromo	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
ADMINISTRACIÓN DEL AERÓDROMO	Comités de aeródromo	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	

10. Referencia	11. Aspectos a verificar	12. Nivel Compl.	13. Evidencia Objetiva
SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) GENERALIDADES Verificación del SMS en el terreno	una política de seguridad operacional: política de seguridad operacional respaldada por el directivo responsable que refleje el compromiso de la organización con la seguridad operacional	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) GENERALIDADES Verificación del SMS en el terreno	una estructura organizacional del operador: el operador de aeródromo ha designado a un directivo responsable y un gerente de seguridad operacional;	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) GENERALIDADES Verificación del SMS en el terreno	El gerente de seguridad operacional no debe estar ligado a ninguna tarea operacional relativa a la seguridad operacional del aeródromo. Es posible adaptar los criterios para evaluar la estructura del SMS del operador a la dimensión de dicho operador, en particular en lo referente a la independencia del gerente de seguridad operacional	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) GENERALIDADES Verificación del SMS en el terreno	Deben evaluarse la capacidad y la competencia del operador de aeródromo a fin de garantizar suficiente compromiso y responsabilidad de los funcionarios con respecto a la seguridad operacional del aeródromo. Por lo general, esto se logra mediante la competencia del directivo responsable.	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) GENERALIDADES Verificación del SMS en el terreno	responsabilidades y funciones asignadas: el operador de aeródromo ha definido formalmente la responsabilidad de cada miembro del personal en lo que respecta a la seguridad operacional, como también las líneas de responsabilidad;	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) GENERALIDADES Verificación del SMS en el terreno	instrucción: el operador de aeródromo controla formalmente la instrucción del personal y los subcontratistas, garantiza que sea adecuada y adopta medidas, si procede	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) GENERALIDADES Verificación del SMS en el terreno	presentación de informes de accidentes e incidentes: el operador de aeródromo cuenta con un procedimiento para garantizar que i) el personal y los subcontratistas informen de incidentes, incluida una descripción de las medidas vigentes para poder presentar informes sobre dichos incidentes; ii) se analicen con prontitud los incidentes y se supervisen las medidas que deban adoptarse posteriormente; iii) se archiven los informes y análisis de los incidentes; iv) se informe al Estado de los incidentes; v) exista una coordinación con otras partes interesadas	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) GENERALIDADES Verificación del SMS en el terreno	peligros existentes en el aeródromo: hay un procedimiento destinado a identificar, analizar y evaluar peligros para la operación segura de los aviones y aplicar medidas de mitigación adecuadas;	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	

10. Referencia	11. Aspectos a verificar	12. Nivel Cmpl.	13. Evidencia Objetiva
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) GENERALIDADES Verificación del SMS en el terreno</p>	<p>evaluación de riesgos y mitigación de los cambios: hay un procedimiento que garantiza que se analice el impacto en la seguridad operacional de cada cambio que se produzca en el aeródromo y se enumeren los peligros posteriores que podrían generarse. En ese procedimiento se detallan las personas que efectúan el análisis, el momento y la forma en que se controlan los peligros, las medidas que se adoptan posteriormente y los criterios en los que se basa el análisis. Esas evaluaciones se archivan;</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) GENERALIDADES Verificación del SMS en el terreno</p>	<p>indicadores de seguridad operacional: el operador de aeródromo define y controla sus propios indicadores de seguridad operacional que reflejan sus criterios relativos a la seguridad operacional a fin de analizar las posibles deficiencias;</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) GENERALIDADES Verificación del SMS en el terreno</p>	<p>auditorías de la seguridad operacional: el operador de aeródromo cuenta con un programa de auditoría de la seguridad operacional que incluye un programa de instrucción para las personas que realizan tareas relativas a la seguridad operacional</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) GENERALIDADES Verificación del SMS en el terreno</p>	<p>promoción de la seguridad operacional: el operador de aeródromo debe contar con un proceso para promover la divulgación de información relativa a la seguridad operacional</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

10. Referencia	11. Aspectos a verificar	12. Nivel Cumpl.	13. Evidencia Objetiva
SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1. CAPÍTULO 1 – DISPOSICIONES PRELIMINARES3. Responsabilidad	El operador/explotador de aeródromo debe establecer e implementar un Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS) que resulte aceptable a la AAC, de forma que en las verificaciones sea fácil identificar la responsabilidad directa de la seguridad operacional por parte de un ejecutivo responsable, quien debe ser responsable directo de:	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1. CAPÍTULO 1 – DISPOSICIONES PRELIMINARES3. Responsabilidad	Identificar los peligros y evaluar los riesgos de seguridad operacional	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1. CAPÍTULO 1 – DISPOSICIONES PRELIMINARES3. Responsabilidad	Asegurar que se aplican las medidas de mitigación necesarias, para mantener un nivel aceptable de seguridad operacional	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1. CAPÍTULO 1 – DISPOSICIONES PRELIMINARES3. Responsabilidad	Prever la supervisión permanente y la evaluación periódica del nivel de seguridad operacional logrado	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1. CAPÍTULO 1 – DISPOSICIONES PRELIMINARES3. Responsabilidad	Tener como meta, contribuir a la mejora continua del nivel global de seguridad operacional	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1. CAPÍTULO 2 – Generalidades	Todo operador/explotador de aeródromo debe establecer y mantener un sistema de gestión de seguridad operacional (SMS) apropiado al tamaño o dimensión, naturaleza y complejidad de las operaciones que se llevan a cabo en el aeródromo, el cual incluya procedimientos para identificar los peligros y realizar una adecuada gestión de riesgos de seguridad operacional	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1. CAPÍTULO 2 – Generalidades	El operador/explotador de aeródromo debe coordinar con los explotadores de aeronaves, proveedores de servicios de navegación aérea y toda otra parte interesada pertinente con el objeto de garantizar la seguridad de las operaciones, y la AAC verificará que exista esta coordinación	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1. CAPÍTULO 2 – Generalidades	El operador/explotador de aeródromo debe asegurar que todos los usuarios del aeródromo, incluidas las agencias de servicios de escala y otras organizaciones que realizan en el aeródromo de forma independiente actividades relativas al despacho de vuelos o aeronaves, cumplan con los requisitos de seguridad operacional del operador de aeródromo.	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	

<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1. CAPÍTULO 2 – Generalidades</p>	<p>factores que pueden representar peligros en las operaciones aéreas con un potencial de riesgo suficiente para que ocurra un evento son: 1. Volumen y mezcla de tráfico (nacional e internacional, regular y no regular, chárter y especiales); 2. vulnerabilidad de las aeronaves en tierra (dificultad de movimiento, fragilidad, etc.); 3. condiciones meteorológicas adversas (temperaturas, vientos, precipitación y visibilidad reducida); 4. presencia de fauna (aves y animales); 5. señalización inadecuada, fuera de norma, borrosa o confusa;</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1. CAPÍTULO 2 – Generalidades</p>	<p>Los factores que pueden representar peligros en las operaciones aéreas con un potencial de riesgo suficiente para que ocurra un evento son: 6. presencia de edificios, árboles y estructuras que limitan la visibilidad directa al control de tránsito aéreo 7. falta de identificación de los puntos críticos del aeródromo, incursiones en pista; 8. ayudas visuales inadecuadas (p. ej., letreros, señales e iluminación) y elementos de montaje de las ayudas visuales no frangibles; 9. incumplimiento de los procedimientos establecidos (especialmente en los aeródromos no controlados); 10. movimiento de vehículos en el área de movimiento;</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1. CAPÍTULO 2 – Generalidades</p>	<p>Los factores que pueden representar peligros en las operaciones aéreas con un potencial de riesgo suficiente para que ocurra un evento son: 11. presencia de FOD en las áreas de movimiento. 12. presencia de personas o vehículos no autorizados en el área de movimiento. 13. control en tierra y en la plataforma (a veces comprometido por la congestión del espectro de frecuencias, el empleo de fraseología no estandarizada, dificultades de idioma, distintivos de llamada equivocados, etc.); 14. ayudas visuales y no visuales para el aterrizaje que no son adecuadas ni fiables; 15. obstrucciones no balizadas; y 16. trabajos de construcción, ampliación y mantenimiento en el aeródromo. 17. Aprovisionamiento de combustible a las aeronaves 18. Características físicas del aeródromo fuera de norma</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1. CAPÍTULO 2 – 3 Presentación de Sucesos a la AAC</p>	<p>Todo operador/explotador de aeródromo debe informar a la AAC sobre los sucesos de seguridad operacional que ocurran en el aeródromo, de conformidad con la normativa aplicable. Los operadores/explotadores de aeródromos deben informar de accidentes e incidentes graves, entre ellos</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Salidas de pista; 2. Aterrizajes demasiado cortos; 3. Incursiones en pista; 4. Aterrizaje o despegue en una calle de rodaje; 5. Sucesos relacionados con choques de fauna silvestre; y 6. Otros 	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1. CAPÍTULO 2 – 3 Presentación de Sucesos a la AAC</p>	<p>Todo operador/explotador de aeródromo debe informar a la AAC sobre los sucesos de seguridad operacional que ocurran en el aeródromo, de conformidad con la normativa aplicable. Además de los accidentes e incidentes graves, los operadores/explotadores de aeródromo deberán comunicar los sucesos de seguridad operacional de los siguientes tipos</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sucesos relacionados con objetos extraños (FOD) y daños producidos por objetos extraños; 2. Otras salidas (de calle de rodaje o plataforma); 3. Otras incursiones (en calle de rodaje o plataforma); 4. Colisiones en tierra; y 5. Otros 	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1. CAPÍTULO 2 – 4 Estructura del SMS en Aeródromos</p>	<p>Operador de Aeródromo, debe establecer un Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS) e incluirlo en el Manual de Aeródromo de manera obligatoria y aceptable a la AAC. Dicho sistema debe ser estructurado de la siguiente manera:</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1. CAPÍTULO 2 – 4 Estructura del SMS en Aeródromos</p>	<p>1. Política y objetivos de seguridad operacional i. Responsabilidad funcional y compromiso de la dirección ii. Obligación de rendición de cuentas sobre la seguridad operacional iii. Designación del personal clave de seguridad operacional iv. Coordinación de planificación de respuesta ante emergencias v. Documentación del SMS</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1. CAPÍTULO 2 – 4 Estructura del SMS en Aeródromos</p>	<p>2. Gestión de riesgos de seguridad operacional i. Identificación de peligros ii. Evaluación y mitigación del riesgo de seguridad operacional</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1. CAPÍTULO 2 – 4 Estructura del SMS en Aeródromos</p>	<p>3. Garantía de seguridad operacional i. Observación y medición del rendimiento en materia de seguridad operacional ii. Gestión de cambio iii. Mejora continua del SMS</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1. CAPÍTULO 2 – 4 Estructura del SMS en Aeródromos</p>	<p>4. Promoción de seguridad operacional i. Instrucción y educación ii. Comunicación de la seguridad operacional</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1. CAPITULO 3 - Política y objetivos de seguridad</p>	<p>El operador de aeródromo debe definir la política de seguridad operacional de la organización</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1. CAPITULO 3 - Política y objetivos de seguridad</p>	<p>La política de seguridad operacional debe estar firmada por el ejecutivo responsable de la organización</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1. CAPITULO 3 - Política y objetivos de seguridad</p>	<p>La política de seguridad operacional debe ser compatible y cumplir con todos los requisitos legales aplicables y las normas internacionales, las mejores prácticas de la industria y reflejará el compromiso organizacional con respecto a seguridad operacional</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1. CAPITULO 3 - Política y objetivos de seguridad</p>	<p>La política de seguridad operacional debe ser comunicada, con visible endorso a toda la organización</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1. CAPITULO 3 - Política y objetivos de seguridad</p>	<p>La política de seguridad operacional debe incluir una declaración firme y clara sobre la asignación de los recursos humanos y financieros necesarios para su puesta en práctica</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1. CAPITULO 3 - Política y objetivos de seguridad</p>	<p>La política de seguridad operacional, entre otras cosas, incluye: 1. Compromiso para poner en ejecución un SMS; 2. Compromiso con la mejora continua en el nivel de seguridad operacional; 3. Compromiso con la gestión de los riesgos de seguridad operacional; 4. Compromiso para alentar a los empleados que reporten los problemas de seguridad operacional; 5. Establecimiento de normas claras de comportamiento aceptable; 6. Identificación de las responsabilidades de la dirección y de los empleados con respecto al desempeño de seguridad operacional; 7. Asegurar que no se adoptará sanciones punitivas contra ningún empleado que identifique y notifique alguna situación de peligro que ponga en riesgo la seguridad operacional en el aeródromo, utilizando un sistema de notificación de peligros voluntarios, implementado formalmente; se exceptuará de ésta situación cuando se haya violado intencionalmente los Reglamentos Aeronáuticos del Estado. 8. Compromiso para el cumplimiento de las normas de seguridad operacional más elevadas, aplicables al tipo de aeródromo; 9. Promoción de la seguridad operacional como responsabilidad principal del operador de aeródromo.; y 10. Asegurar que la política se comprende, se cumple y mantiene en todos los niveles de la organización del aeródromo.</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1. CAPITULO 3 - Política y objetivos de seguridad</p>	<p>El operador de aeródromo debe establecer los objetivos de seguridad operacional para el SMS, los cuales deben estar relacionados con los indicadores de desempeño de seguridad operacional, metas de desempeño de seguridad operacional y requisitos mínimos de cumplimiento normativo. Los objetivos de seguridad deben</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1. CAPITULO 3 . Designación del Personal Clave de Seguridad Operacional</p>	<p>El operador/explotador de aeródromo debe disponer del proceso de seguridad operacional a través de un Gerente de Seguridad / Gestor SMS, que lleve a cabo la implementación y gestione el funcionamiento</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1. CAPITULO 3 . Designación del Personal Clave de Seguridad Operacional</p>	<p>El Ejecutivo Responsable del Aeródromo puede nombrar el Gerente de Seguridad / Gestor SMS, responsable y punto focal del desarrollo y mantenimiento de un SMS efectivo y aceptable al AAC</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1. CAPÍTULO 3 . Designación del Personal Clave de Seguridad Operacional</p>	<p>Este Gerente de Seguridad / Gestor SMS será también responsable de coordinar y comunicar los aspectos de la seguridad operacional dentro de la organización, agencias externas, contratistas y grupos de interés según sea apropiado.</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1. CAPÍTULO 3 . Designación del Personal Clave de Seguridad Operacional</p>	<p>El Gerente de Seguridad / Gestor SMS actúa de enlace directamente con los responsables de las distintas áreas (operaciones, mantenimiento, ingeniería, capacitación, etc.) del Operador de aeródromo</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1. CAPÍTULO 3 . Designación del Personal Clave de Seguridad Operacional</p>	<p>El Gerente de Seguridad / Gestor SMS debe coordinar con la Junta de control de la seguridad (SRB) del aeródromo, a los efectos de adoptar las medidas que ameriten para garantizar la seguridad operacional en el aeródromo</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1. CAPÍTULO 3 . Designación del Personal Clave de Seguridad Operacional</p>	<p>El Gerente de Seguridad / Gestor SMS debe cumplir con la recolección y análisis de los datos de seguridad operacional sobre los peligros, y poner en conocimiento de la Junta de control de la seguridad (SRB) o Comité de Seguridad operacional para la toma de decisiones basada en la Gestión de Riesgo y los mecanismos de mitigación para garantizar la seguridad operacional</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1. CAPÍTULO 3 . Designación del Personal Clave de Seguridad Operacional</p>	<p>El Gerente de Seguridad / Gestor SMS debe tener: 1. Experiencia de gestión operacional; 2. Capacitación técnica calificada para comprender los sistemas que respaldan las operaciones; 3. Capacitación y competencias específicas en gestión de la seguridad operacional 4. Destrezas para manejo de personas (liderazgo); 5. Destrezas para análisis y solución de los problemas seguridad operacional; 6. Destrezas de gestión de proyectos 7. Destrezas de comunicaciones orales y escritas</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1. CAPITULO 3 . Designación del Personal Clave de Seguridad Operacional</p>	<p>El Comité de seguridad operacional de la organización tiene como funciones: 1. Evaluar el desempeño de la seguridad con referencia a la política y objetivos de seguridad; 2. Determinar la eficacia del plan de implantación del SMS; 3. Verificar la correcta gestión de los riesgos de seguridad operacional; 4. Monitorear la eficacia de la supervisión de la seguridad de las operaciones subcontratadas. 5. Evaluar la designación de recursos en busca de la mejora de la seguridad operacional y la correcta implementación del SMS. 6. Vigilar el cumplimiento de un Nivel aceptable de seguridad operacional dentro de la organización. 7. Apoyar a el Gerente de Seguridad / Gestor SMS en la gestión de riesgos</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1. CAPITULO 3 . Designación del Personal Clave de Seguridad Operacional</p>	<p>Reuniones del Comité de seguridad operacional. El Comité de seguridad operacional debe reunirse: 1. Por lo menos una vez cada dos (2) meses 2. Cuando El Gerente de Seguridad / Gestor SMS considere que existe un Riesgo de Seguridad Operacional que deba ser gestionado por el Comité. 3. Cuando se presenten peligros que requieran la intervención del comité, p.e: Desastres naturales o inundaciones</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1. CAPITULO 3 .. Plan de implantación del SMS</p>	<p>El operador de aeródromo debe desarrollar y mantener un plan de implantación del SMS</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1. CAPITULO 3 .. Plan de implantación del SMS</p>	<p>El plan de implantación del SMS debe ser determinado por el operador de aeródromo mediante una aproximación sistemática definido por la organización, con la finalidad de cumplir con los requerimientos de seguridad operacional especificados en las LAR 139 y LAR 153</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1. CAPÍTULO 3 .. Plan de implantación del SMS</p>	<p>El plan de implantación de SMS incluirá lo siguiente: 1. Política y objetivos de seguridad operacional; 2. Descripción del sistema; 3. Análisis de carencias; 4. Componentes del SMS; 5. Funciones y responsabilidades de seguridad operacional 6. Política de reporte de seguridad operacional; 7. Entrenamiento de seguridad operacional; 8. Indicadores del desempeño de seguridad operacional; 9. Medición del desempeño de seguridad operacional; 10. Comunicación de seguridad operacional; y 11. Revisión del desempeño de seguridad operacional</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1. CAPÍTULO 3 .. Plan de implantación del SMS</p>	<p>El plan de implantación del SMS debe ser aprobado por la alta dirección de la organización y el mismo debe ser aceptable a la AAC</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1. CAPÍTULO 3 .. Plan de implantación del SMS</p>	<p>El sistema debe incluir descripciones sobre: 1. Las interacciones del sistema con otros sistemas en la industria aeronáutica ; 2. Las funciones del sistema; 3. Las consideraciones del desempeño humano requeridas para la operación del sistema; 4. El medio ambiente operacional</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1. CAPÍTULO 3 .. Plan de implantación del SMS</p>	<p>El operador de aeródromo debe efectuar un análisis de carencias como parte de la planificación para: 1. Identificar los convenios, compromisos y estructura del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional de la organización del operador de aeródromo; y 2. Identificar la necesidad de realizar acciones de mejora y/o adecuación de las condiciones del aeródromo o de organización para garantizar el cumplimiento normativo aceptable. 3. Determinar las medidas necesarias y adicionales de seguridad operacional requeridas para la implantación y mantenimiento del SMS de la organización</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1. CAPÍTULO 3 .. Coordinación de la Planificación de la respuesta a la emergencia</p>	<p>El operador de aeródromo debe diseñar el plan de respuesta a la emergencia, de modo que el mismo incluya los mecanismos de coordinación y procedimientos mediante los cuales, todos los prestadores de servicios y organismos inherentes al funcionamiento del aeropuerto, desarrollen su rol en las tareas de respuesta a la emergencia, en función del objetivo trazado en dicho plan</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1. CAPITULO 3 .. Manual del SMSM</p>	<p>El operador de aeródromo debe elaborar y mantener un manual de sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMSM).</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1. CAPITULO 3 .. Manual del SMSM</p>	<p>El operador de aeródromo debe desarrollar y mantener la documentación del SMS, en forma física y electrónica</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1 CAPITULO 4 - GESTIÓN DEL RIESGO DE SEGURIDAD OPERACIONAL Ámbito de gestión de la seguridad operacional en los aeródromos</p>	<p>El operador/explotador de aeródromo debe determinar el alcance del SMS y efectuar la descripción del ámbito de aplicación del mismo, como así también el medio en el cual interactúa, a fin de identificar las organizaciones con las que deberá coordinar las acciones para la identificación de peligros y la gestión de riesgos, así como los métodos y procedimientos para mitigar y/o eliminar las condiciones latentes y peligros presentes en el sistema y en la operación del aeródromo</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1 CAPITULO 4 - GESTIÓN DEL RIESGO DE SEGURIDAD OPERACIONAL Ámbito de gestión de la seguridad operacional en los aeródromos</p>	<p>En la elaboración del SMS, el operador/explotador de aeródromo debe determinar quién es el responsable de la gestión del riesgo, considerando que a partir de ello se inicia la elaboración del manual, dando cumplimiento a los requisitos que la norma exige para su diseño, implementación y desarrollo</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1 CAPITULO 4 - GESTIÓN DEL RIESGO DE SEGURIDAD OPERACIONAL Notificación de sucesos relacionados con la seguridad operacional</p>	<p>El operador/explotador de aeródromo debe desarrollar los procedimientos reactivos (reportes de accidentes, incidentes, entre otros), proactivos/predictivos (reportes de peligros) para la notificación de sucesos del aeródromo, mediante la implementación de un sistema de reporte que favorezca la notificación y la protección de la información crítica de seguridad operacional, que carezca de un carácter punitivo, que permita capturar la deficiencia y mejorar el sistema</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1 CAPITULO 4 - GESTIÓN DEL RIESGO DE SEGURIDAD OPERACIONAL Notificación de sucesos relacionados con la seguridad operacional</p>	<p>Para la notificación de sucesos relacionados a seguridad operacional se debe considerar los siguientes aspectos: Formatos de reporte, confidencialidad, disseminación de reportes y acciones preventivas, proceso de evaluación e investigación</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1 CAPITULO 4 - GESTIÓN DEL RIESGO DE SEGURIDAD OPERACIONAL Notificación de sucesos relacionados con la seguridad operacional</p>	<p>El operador/explotador de aeródromo, en el diseño del sistema de reporte, debe comprometer a todas las organizaciones que actúan en el aeródromo, incluidos los operadores de aeronaves, organismos de servicios de escala y otras entidades, para que participen activamente en el sistema de notificación de sucesos</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1 CAPITULO 4 - GESTIÓN DEL RIESGO DE SEGURIDAD OPERACIONAL Notificación de sucesos relacionados con la seguridad operacional</p>	<p>El operador/explotador de aeródromo debe desarrollar los procedimientos para la recolección y procesamiento de datos de seguridad operacional (SDCPS) a fin de proveer a la identificación de los peligros y el análisis, evaluación y mitigación de los riesgos de seguridad operacional</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1 CAPITULO 4 - GESTIÓN DEL RIESGO DE SEGURIDAD OPERACIONAL Notificación de sucesos relacionados con la seguridad operacional</p>	<p>El Procedimientos para la recolección y procesamiento de datos de seguridad operacional (SDCPS) del operador de aeródromo debe incluir métodos reactivos, proactivos y predictivos de recolección de datos de seguridad operacional</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1 CAPITU-LO 4 - GESTIÓN DEL RIESGO DE SEGURIDAD OPERACIONAL Identificación del peligro</p>	<p>El operador/explotador de aeródromo debe establecer los procedimientos para la identificación de los peligros, la cual debe basarse en una combinación de métodos reactivos, proactivos y predictivos para recopilar datos sobre seguridad operacional</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1 CAPITU-LO 4 - GESTIÓN DEL RIESGO DE SEGURIDAD OPERACIONAL Identificación del peligro</p>	<p>El operador/explotador de aeródromo debe desarrollar procedimientos eficaces para recolectar y registrar los peligros y condiciones latentes presentes en las operaciones. Los medios formales de recolección de datos de seguridad operacional incluirán sistemas de reportes obligatorios, voluntarios y confidenciales</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1 CAPITU-LO 4 - GESTIÓN DEL RIESGO DE SEGURIDAD OPERACIONAL Gestión del riesgo</p>	<p>El operador/explotador de aeródromo debe elaborar y mantener procedimientos que garanticen el análisis, la evaluación y el control de riesgos de seguridad operacional en las operaciones de aeródromos a un nivel aceptable.</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>

<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1 CAPITULO 4 - GESTIÓN DEL RIESGO DE SEGURIDAD OPERACIONAL Gestión del riesgo</p>	<p>El operador/explotador de aeródromo debe elaborar procedimientos de evaluación de riesgos y mitigación de los cambios que garantiza que se analice el impacto en la seguridad operacional de cada cambio que se produzca en el aeródromo y se enumeren los peligros posteriores que podrían generarse. En ese procedimiento se deben detallar las personas que efectúan el análisis, la metodología y la forma en que se controlan los peligros, las medidas que se adoptan posteriormente y los criterios en los que se basa el análisis; esas evaluaciones deben ser archivadas;</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1 CAPITULO 4 - GESTIÓN DEL RIESGO DE SEGURIDAD OPERACIONAL Gestión del riesgo</p>	<p>El operador/explotador de aeródromo debe definir los métodos de gestión a implementar y que sean aceptables a la AAC para tomar las decisiones de eliminar o mitigar estos peligros</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1 CAPITULO 4 - GESTIÓN DEL RIESGO DE SEGURIDAD OPERACIONAL Gestión del riesgo</p>	<p>El operador/explotador de aeródromo debe definir controles de seguridad operacional para cada peligro identificado y realizar la gestión del riesgo, definido mediante matrices de evaluación (Capítulo 9 de este Apéndice) aceptables a la AAC, que pueden ser: 1. Matrices para la Gestión de Riesgos 2. Matriz de Probabilidad del Evento 3. Matriz de Severidad del Evento 4. Matriz de Evaluación del Riesgo 5. Matriz de Tolerabilidad del Riesgo 6. Índice de tolerabilidad 7. Métodos de Control/Mitigación del Riesgo (Estrategias)</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1 CAPITULO 4 - GESTIÓN DEL RIESGO DE SEGURIDAD OPERACIONAL Gestión del riesgo</p>	<p>El operador/explotador de aeródromo debe elaborar procedimientos para establecer los indicadores, objetivos y metas en materia de seguridad operacional, en el que se defina y controle sus propios indicadores de seguridad operacional que reflejan sus criterios relativos a la seguridad operacional a fin de analizar las posibles deficiencias</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1 CAPITULO 4 - GESTIÓN DEL RIESGO DE SEGURIDAD OPERACIONAL Gestión del riesgo</p>	<p>El operador/explotador de aeródromo debe contar con un programa de auditorías de la seguridad operacional que incluye un programa de instrucción para las personas que realizan tareas relativas a la seguridad operacional;</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1 CAPITULO 4 - GESTIÓN DEL RIESGO DE SEGURIDAD OPERACIONAL Gestión del riesgo</p>	<p>El operador/explotador debe contar con un proceso para promocionar y promover la divulgación de información relativa a la seguridad operacional</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1 CAPITULO 4 - GESTIÓN DEL RIESGO DE SEGURIDAD OPERACIONAL Evaluación de riesgos y formulación de medidas de mitigación</p>	<p>El nivel de riesgo de cada posible consecuencia identificada se calcula mediante una evaluación de riesgos; dicha evaluación permite determinar la gravedad de una consecuencia (efecto en la seguridad de las operaciones de que se trate) y la probabilidad de que se produzca esa consecuencia; la evaluación debe estar basada en la experiencia y en todos los datos disponibles (por ejemplo, bases de datos de accidentes, informes de sucesos).</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1 CAPITULO 5 - GARANTÍA DE SEGURIDAD OPERACIONAL</p>	<p>El operador/explotador de aeródromo debe desarrollar y mantener los procedimientos para medir la eficacia y eficiencia del sistema de gestión de la seguridad operacional implementada por la organización y controles de la gestión de riesgos de seguridad operacional mediante auditorías. La eficacia de la seguridad operacional de la organización se verificará basado en los indicadores y metas establecidas.</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1 CAPITULO 5 - GARANTÍA DE SEGURIDAD OPERACIONAL</p>	<p>El operador/explotador de aeródromo debe desarrollar y mantener los procedimientos para medir la eficacia y eficiencia del sistema de gestión de la seguridad operacional implementada por la organización y controles de la gestión de riesgos de seguridad operacional mediante auditorías. La eficacia de la seguridad operacional de la organización se verificará basado en los indicadores y metas establecidas.</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1 CAPITULO 5 - GARANTÍA DE SEGURIDAD OPERACIONAL</p>	<p>El operador/explotador de aeródromo debe garantizar la elaboración y operación del SMS, mediante la toma de medidas necesarias respecto de la seguridad operacional del aeródromo, para lo cual debe efectuar verificaciones por muestreo del cumplimiento de los requisitos y especificaciones de la certificación para garantizar que el SMS ha identificado todas las desviaciones/exenciones, si procede, y las gestiona adecuadamente. Esto también sirve de indicador del nivel de madurez alcanzado por el SMS, por lo que debe elaborarse un ciclo de auditorías periódicas</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1 CAPITULO 5 - GARANTÍA DE SEGURIDAD OPERACIONAL Supervisión y medición del desempeño de seguridad operacional</p>	<p>El operador de aeródromo debe garantizar un SMS eficaz para su aeródromo incorporando un programa de auditoría interna o externa de la seguridad operacional que abarque todas las actividades realizadas en el aeródromo y que resulte aceptable a la AAC. Esta supervisión de la seguridad operacional debe abarcar también el análisis de los problemas de los factores humanos relativos a grupos de empleados, de forma tal que permita proporcionar un buen conocimiento de los peligros relacionados con la seguridad operacional.</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1 CAPITULO 5 - GARANTÍA DE SEGURIDAD OPERACIONAL Supervisión y medición del desempeño de seguridad operacional</p>	<p>El operador de aeródromo debe desarrollar los procedimientos para verificar el desempeño de seguridad operacional de la organización, de acuerdo a los lineamientos establecidos en las políticas y los objetivos de seguridad operacional aprobados por la organización y aceptados por la AAC, y validar la eficacia de los controles de que determinan el nivel de riesgo de seguridad operacional, implantados.</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1 CAPITULO 5 - GARANTÍA DE SEGURIDAD OPERACIONAL Supervisión y medición del desempeño de seguridad operacional</p>	<p>Los medios de supervisión y medición del desempeño de seguridad operacional deben incluir lo siguiente: 1. Reporte de seguridad operacional; 2. Auditorías de seguridad operacional; 3. Encuestas de seguridad operacional; 4. Revisiones de seguridad operacional; 5. Estudios de seguridad operacional; e 6. Investigaciones internas y/o externas de seguridad operacional.</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1 CAPITULO 5 - GARANTÍA DE SEGURIDAD OPERACIONAL Supervisión y medición del desempeño de seguridad operacional</p>	<p>El operador de aeródromo debe establecer y estandarizar el procedimiento de reportes de seguridad operacional para asegurar que el mismo sea eficaz, incluyendo la aplicación de las condiciones de protección contra acciones disciplinarias y/o administrativas, que eviten la aplicación de sanciones punitivas y con la finalidad de mejorar el sistema.</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPE-RACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1 CAPITULO 5 - GARANTÍA DE SEGURIDAD OPERACIONAL Gestión del cambio</p>	<p>El operador/explotador de aeródromo deberá contar con procedimientos para mantener un proceso formal para identificar los cambios que podrían afectar el nivel de riesgos de seguridad operacional asociados con sus productos o servicios para identificar y gestionar los riesgos de seguridad operacional que puedan emerger de aquellos cambios.</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPE-RACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1 CAPITULO 5 - GARANTÍA DE SEGURIDAD OPERACIONAL Gestión del cambio</p>	<p>El cambio puede afectar la relevancia o eficacia de las estrategias de mitigación de riesgos de la seguridad operacional. Además, los nuevos peligros y los riesgos de seguridad operacional relacionados pueden introducirse accidentalmente en una operación cada vez que ocurre un cambio. Tales peligros deben identificarse para permitir la evaluación y el control de cualquier riesgo de seguridad operacional relacionado.</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPE-RACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1 CAPITULO 5 - GARANTÍA DE SEGURIDAD OPERACIONAL Mejora continua del sistema de seguridad operacional</p>		<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPE-RACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1 CAPITULO 5 - GARANTÍA DE SEGURIDAD OPERACIONAL Mejora continua del sistema de seguridad operacional</p>	<p>El operador/explotador de aeródromo debe establecer los procedimientos para identificar y determinar las consecuencias de las deficiencias en la aplicación del SMS, con la finalidad de eliminar y/o mitigar las causas.</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPE-RACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1 CAPITULO 5 - GARANTÍA DE SEGURIDAD OPERACIONAL Mejora continua del sistema de seguridad operacional</p>	<p>El operador/explotador de aeródromo como parte de las actividades de garantía de seguridad operacional del SMS, debe desarrollar y mantener procesos formales para identificar las causas de bajo desempeño del SMS, determinar las implicaciones para su operación, y rectificar las situaciones que implican estándares de desempeño bajo a fin asegurar la mejora continua del SMS</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPE-RACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1 CAPITULO 6 – Entrenamiento de seguridad operacional</p>	<p>Los operadores/explotadores de aeródromo deben establecer el Plan de Capacitación y Entrenamiento del personal, el cual debe ser aceptable a la AAC.</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPE-RACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1 CAPITULO 6 – Entrenamiento de seguridad operacional</p>	<p>El operador/explotador de aeródromo debe elaborar un programa de entrenamiento y capacitación de seguridad operacional que asegure que el personal cuente con la instrucción y competencias necesarias para cumplir con sus funciones establecidas el marco del SMS</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPE-RACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1 CAPITULO 6 – Entrenamiento de seguridad operacional</p>	<p>El operador/explotador de aeródromo debe desarrollar y mantener un programa de entrenamiento de seguridad operacional que asegure que el personal esté adecuadamente entrenado y competente para el cumplimiento de las obligaciones del SMS.</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPE-RACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1 CAPITULO 6 – Entrenamiento de seguridad operacional</p>	<p>El entrenamiento del personal del operador/explotador de aeródromo debe ser registrado y actualizado periódicamente aceptable a la AAC.</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPE-RACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1 CAPITULO 6 Promoción de la seguridad operacional</p>	<p>El operador/explotador de aeródromo debe establecer procedimientos y mecanismos para la comunicación y difusión sobre seguridad operacional que asegure que todo el personal aeronáutico conozca del alcance del SMS.</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPE-RACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1 CAPITULO 6 Promoción de la seguridad operacional</p>	<p>Asimismo, debe comunicar periódicamente el objetivo de determinadas medidas o cambios que afecten la seguridad operacional y cada vez que se introducen o modifican procedimientos de seguridad operacional.</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPE-RACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1 CAPITULO 7 - IMPLANTACIÓN DEL SMS POR ETAPAS</p>	<p>ETAPA 1</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPE-RACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1 CAPITULO 7 - IMPLANTACIÓN DEL SMS POR ETAPAS</p>	<p>ETAPA 2</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPE-RACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1 CAPITULO 7 - IMPLANTACIÓN DEL SMS POR ETAPAS</p>	<p>ETAPA 3</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPE-RACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1 CAPITULO 7 - IMPLANTACIÓN DEL SMS POR ETAPAS</p>	<p>ETAPA 4</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPE-RACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1 CAPITULO 8 - ANÁLISIS DE BRECHAS DEL SMS</p>	<p>El operador/explotador de aeródromo para la puesta en práctica de un SMS debe establecer los procedimientos para determinar el análisis de brechas, con la finalidad de determinar cuáles son los componentes y elementos del SMS que están actualmente funcionando y qué componentes y elementos se deben agregar o modificar para alcanzar las metas propuestas. Este análisis se conoce como análisis de brechas (Gap análisis) e implica la comparación entre los requisitos del SMS y los recursos existentes del operador de aeródromo</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	
<p>SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPE-RACIONAL(SMS) LAR 153 AP 1 CAPITULO 8 - ANÁLISIS DE BRECHAS DEL SMS</p>	<p>El operador/explotador de aeródromo debe establecer en un formato de lista de verificación aceptable a la AAC, dicha información debe servir para la evaluación de los componentes y los elementos que debe contener la estructura del SMS e identificar los elementos que necesitan ser desarrollados. Una vez que el análisis de carencia haya sido completado y documentado, formará la base del plan de implementación del SMS</p>	<p><input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada</p>	

6. OBSERVACIONES

Nota.- El Inspector de AGA puede usar este espacio para anotar las observaciones que estime apropiadas (agregar la cantidad de hojas, según se requiera).

LISTA DE VERIFICACIÓN DE LA ZONA DE OBRAS			
1. Nombre del Operador de Aeródromo		2. Dirección:	
3. Aeródromo		4. Procedimiento :	
5. N° del certificado del Operador de Aeródromo:		6. Fecha:	7. Vigilancia: <input type="checkbox"/> Certificación: <input type="checkbox"/>
8. Inspector DIANCIA:		9. Inspector AGA de la DINACIA:	
CREACIÓN DE LA ZONA			
Fecha:	Hora:	Permiso de trabajo	Lugar:

10. Referencia	11. Aspectos a verificar	12. Nivel Cump.	13. Tarea finalizada
1	Asegurar la autorización del permiso de trabajo con el gerente de seguridad del ATS y que la plataforma esté informada de los puestos de estacionamiento afectados	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
2	Cerrar el área con los ATS por RTF, ya sea en tierra o torre	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
3	Informar del área cerrada a la mesa de control del OPS, que notificará al servicio de extinción de incendios por línea de tierra	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
4	Cercar el área	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
5	Asegurarse de la supresión de todos los ejes verdes de las calles que atraviesan el área de trabajo	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
6	Asegurarse de que los ejes de las calles de rodaje estén cubiertos	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	

7	Asegurarse de que se corrijan los letreros de calles de rodaje	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
8	Comprobar la distancia desde los ejes de las calles de rodaje hasta el cercado de la zona de obras y la altura del cercado	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
10	Garantizar una ruta segura para el contratista en dirección a la zona de obras	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
10	Garantizar una ruta segura para el contratista en dirección a la zona de obras	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	

LISTA DE VERIFICACIÓN DE LA ZONA DE OBRAS			
1. Nombre del Operador de Aeródromo		2. Dirección:	
3. Aeródromo		4. Procedimiento :	
5. N° del certificado del Operador de Aeródromo:		6. Fecha:	7. Vigilancia: <input type="checkbox"/> Certificación: <input type="checkbox"/>
8. Inspector DIANCIA:		9. Inspector AGA de la DINACIA:	
REAPERTURA DE LA ZONA			
Fecha:	Hora:	Permiso de trabajo	Lugar:

10. Referencia	11. Aspectos a verificar	12. Nivel Cmpl.	13. Tarea finalizada
1	Verificar que la superficie del pavimento esté limpia y en buen estado	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
2	Verificar que los artefactos de iluminación estén asegurados y limpios	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
3	Asegurarse de que todas las tapas de las fosas estén cerradas	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
4	Verificar que no haya FOD en las zonas de césped	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
5	Verificar que se vuelvan a colocar las zonas de césped y estén protegidas del chorro de las aeronaves	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
6	Inspeccionar las rutas de iluminación de calle de rodaje que se hayan restablecido	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	

7	Asegurarse de que se vuelvan a colocar los ejes de las calles de rodaje	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
8	Asegurarse de que se vuelvan a colocar los letreros de las calles de rodaje	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
9	Hacer un barrido final del área	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	
10	Eliminar los cercos y reabrir el área con los ATS por RTF, ya sea en tierra o torre	<input type="checkbox"/> Satisfactoria <input type="checkbox"/> No Aceptable <input type="checkbox"/> No implementada <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No verificada	

**PAGINA INTENCIONALMENTE
EN BLANCO**

PARTE AA. APENDICE E

Lista general de ítems de inspección para referencia del Inspector.

- a) EL inspector debe utilizar la Lista de Verificación correspondiente para comprobar los ítems que se resumen en el siguiente listado

DATOS GENERALES			DETALLES
1	Ubicación	Departamento, coordenadas	
2	Elevación	Sobre el nivel del mar “ASL”	
3	Temperatura de referencia	Temperatura promedio del aeródromo	
4	Orientación	Orientación de la o las pistas activas	
5	Número de operaciones en los últimos meses	La suma de despegues y aterrizajes de los últimos tres meses	
6	Aeronave más grande que opera	La aeronave de más peso o envergadura	
7	Resistencia de pavimentos (ACN/PCN)	Clasificación de resistencia de pista según “AIP”	
OBSTÁCULOS SIGNIFICATIVOS			DETALLES
1	Tipo	Detallar obstáculos significativos, características, altura, dimensiones.	
2	Emplazamiento	Zona o lugar de localización del obstáculo, fuera del aeródromo.	
3	Elevación máxima	Sobre el nivel del mar “ASL”.	
4	Plano de identificación /Plano de Zonificación	Actualizado, __ No Actualizado, __ No Existe	
5	Existen Obstáculos en : Franja?	Verificar, ubicación, señalamiento e iluminación	

6	Existen Obstáculos en : Superficie Limitadoras?	Verificar, ubicación, señalamiento e iluminación	
7	Señalización e iluminación de obstáculos	Están iluminados? Están señalizados?	
8	Cumple con las normas de señalización e iluminación?	Conforme al LAR AGA(LAR 154, LAR 153)	

PISTAS			DETALLES
1	Dimensiones	De acuerdo a su categoría	
2	Pavimentos	Tipo, condición según clasificación del aeródromo, según LAR AGA(LAR 154, LAR 153)	
3	Márgenes	Para el tipo y categoría del aeródromo según LAR AGA(LAR 154, LAR 153)	
4	Franjas	Nivelación, material, dimensiones de acuerdo a operación y LAR AGA(LAR 154, LAR 153) .	
5	Drenaje	Gradiente y adecuado según condiciones meteorológicas.	
6	Zona de parada	Si es aplicable.	
7	Zona libre de Obstáculos	Según LAR AGA(LAR 154, LAR 153) . Existencia de Zona libre de obstáculos en los extremos de pista	
8	Área de seguridad del extremo de la PISTA RESA	Según LAR AGA(LAR 154, LAR 153) . Existencia de de área de seguridad en los extremos de pista, objetos frangibles	

9	Pintura y señalamiento	Según LAR AGA(LAR 154, LAR 153 Y LAR 139)	
---	------------------------	---	--

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LAS PISTAS			DETALLES
1	Características físicas.	Según LAR AGA(LAR 154, LAR 153 Y LAR 139)	
2	Su anchura es según la clasificación del aeródromo? Cumple con las pendientes?	Según LAR AGA(LAR 154, LAR 153 Y LAR 139)	
3	Tiene el margen el ancho requerido según la clave? Limpieza y nivelación de los márgenes	Según LAR AGA(LAR 154, LAR 153 Y LAR 139)	
4	La franja de seguridad está dimensionada según la clave del aeródromo?	Según LAR AGA(LAR 154, LAR 153 Y LAR 139)	
5	La franja está limpia y nivelada?	Según LAR AGA(LAR 154, LAR 153 Y LAR 139)	
6	Tiene zona de parada?	Según LAR AGA(LAR 154, LAR 153 Y LAR 139)	
7	La zona de parada cumple con las especificaciones según la clave de referencia	Según LAR AGA(LAR 154, LAR 153 Y LAR 139)	
8	La zona de parada está correctamente nivelada y compactada	Según LAR AGA(LAR 154, LAR 153 Y LAR 139)	
9	Tiene RESA?	Según LAR AGA(LAR 154, LAR 153 Y LAR 139)	
10	El RESA cumple con las especificaciones de dimensionamiento?	Según LAR AGA(LAR 154, LAR 153 Y LAR 139)	
11	Está nivelado el RESA?	Según LAR AGA(LAR 154, LAR 153 Y LAR 139)	

PISTAS			DETALLES
1	Fisuras	Verificar	
2	Deformaciones Superficiales	Verificar	
3	Desintegración	Verificar	
4	Problemas con el coeficiente de rozamiento	Verificar	
5	Erosiones laterales	Verificar	
6	Oxidación	Verificar	
7	Problemas Impermeabilización de juntas	Verificar	
8	Limpieza	Verificar	
9	Presencia de FOD	Verificar	
10	Hay contaminación de Caucho	Verificar	
11	Inspecciones/ Periodicidad	Verificar diaria, semanal, mensual	
12	Existen los libros de Inspección	Verificar	
13	Medición del coeficiente de rozamiento	Verificar periodicidad	
14	Acumulación de agua		

CALLES DE RODAJE			DETALLES
1	Designación	Numérica o alfanumérica	
2	Pavimento	Tipo y DINACIA del pavimento o asfalto, condición, grietas, huecos, etc.	
3	Márgenes	Existencia del margen recomendado según LAR AGA(LAR 154, LAR 153 Y LAR 139)	
4	Franjas de seguridad	Franjas adecuadas según categoría y ancho de rodaje.	
5	Drenaje	Drenaje adecuado a las condiciones climatológicas.	
6	Pintura y señalamiento	Vertical y horizontal.	

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LAS CALLES DE RODAJE			DETALLES
1	Características físicas.	Según LAR AGA(LAR 154, LAR 153)	
2	Su anchura es según la clasificación del aeródromo? Cumple con las pendientes?	Según LAR AGA(LAR 154, LAR 153)	
3	Tiene el margen el ancho requerido según la clave? Limpieza y nivelación de los márgenes	Según LAR AGA(LAR 154, LAR 153)	
4	La franja de seguridad está dimensionada según la clave del aeródromo?	Según LAR AGA(LAR 154, LAR 153)	
5	La franja está limpia y nivelada?	Según LAR AGA(LAR 154, LAR 153)	

ESTADO DE LAS CALLES DE RODAJE			DETALLES
1	Rajaduras	Verificar	
2	Deformaciones Superficiales	Verificar	
3	Desintegración	Verificar	
4	Problemas con el coeficiente de rozamiento	Verificar	
5	Erosiones laterales	Verificar	
6	Oxidación	Verificar	
7	Problemas Impermeabilización de juntas	Verificar	
8	Limpieza	Verificar	
9	Presencia de FOD	Verificar	
10	Hay contaminación de Caucho	Verificar	
11	Inspecciones/ Periodicidad	Verificar diaria, semanal, mensual	
12	Existen los libros de Inspección	Verificar	

PLATAFORMA			DETALLES
1	Dimensiones	Dimensiones físicas adecuadas al tipo de aeronaves	
2	Pavimentos	Tipo y DINACIA del pavimento, concreto o asfalto.	
3	Drenajes	Adecuados	
4	Señalamiento	Señalización clara y legible en puestos de estacionamiento	
5	Hidratantes y combustible	Equipamiento y señalización subterránea de hidratantes.	

6	Área para estacionamiento de aeronaves objeto de interferencia ilícita	Debidamente resguardada y protegida contra interferencia ilícita.	
----------	--	---	--

ESTADO DE LA PLATAFORMA			DETALLES
1	Rajaduras	Verificar	
2	Deformaciones Superficiales	Verificar	
3	Desintegración	Verificar	
4	Problemas con el coeficiente de rozamiento	Verificar	
5	Erosiones laterales	Verificar	
6	Oxidación	Verificar	
7	Problemas Impermeabilización de juntas	Verificar	
8	Limpieza	Verificar	
9	Presencia de FOD	Verificar	
10	Hay contaminación de Caucho	Verificar	
11	Inspecciones/ Periodicidad	Verificar diaria, semanal, mensual	
12	Existen los libros de Inspección	Verificar	

AYUDAS VISUALES Y OTROS			DETALLES
1	Indicador de la dirección del viento	Localización ¿Sus dimensiones son correctas? ¿Esta Correctamente Ubicado? Si operación nocturna, ¿está iluminado? ¿Su base esta nivelada con respecto al terreno? ¿Es Frangible?	
2	Pistola de señales	Operativa y debidamente instalada.	
3	Consola de ayudas visuales en TWR (control de encendido e intensidad)	Con control de encendido e intensidad ejemp. “PAPI” , Luces de Pista, Luces de Aproximación, etc.	
4	Faro de aeródromo	Para visibilidad reducida o vuelo nocturno.	
5	Luces de plataforma	En aeródromos de operación nocturna.	
7	Pararrayos	En zonas de actividad de tormentas eléctricas.	

SEÑALES DE PISTA			DETALLES
1	Pista No	Verificar	
2	Designadora de pista	Verificar	
3	Umbrales	Verificar	
4	Punto de visada	Verificar	
5	Zona toma de contacto	Verificar	
7	Eje de pista	Verificar	
8	Faja lateral .	Verificar	
9	Ejes de calles de rodaje	Verificar	
10	Punto de espera en rodaje	Verificar	

LUCES			DETALLES
1	Luces de borde de pista	Posición, operatividad, frangibilidad.	
2	Luces borde calle de rodaje.	Estado operatividad y alineamiento.	
3	PAPI	Equipamiento de guía visual para gradiente de descenso, o senda de planeo	
4	REIL	Sistema estroboscopio en el lindero si es aplicable. Intensidad, ángulos y potencia.	
5	Umbral	Luces del umbral color verdes, número y operatividad.	
6	Extremo de pista	Luces del extremo de pista color rojo, número y operatividad.	
7	Borde de pista	Con cambio de color en los últimos 600 metros.	
8	Eje de pista	Pistas instrumentales categoría I, II o III.	
9	Barras de parada	Automáticas (si es aplicable)	
10	Barras de cruce	Automáticas (si es aplicable)	
11	Sistema de aproximación pista _____	Estado operatividad y alineamiento.	
12	Sistema de aproximación pista _____	Estado operatividad y alineamiento.	
13	Configuración general correcta	verificar	
14	Luminarias o filtros rotos /faltantes	verificar	
15	Se realizó vuelo comprobación periódico.	verificar	

SEÑALIZACION DE PLATAFORMA			DETALLES
1	Señales de puestos de estacionamiento de Aeronaves.	Verificar	
2	Líneas de Seguridad en Plataforma.	Verificar	
3	Señal punto de espera Intermedio.	Verificar	
SEÑALIZACION DE VIAL DE SERVICIO.			
4	Señal indicadora de vial de servicio.	Verificar	
5	Señal de punto de espera en la vía de vehículos.	Verificar	
6	Señal con instrucciones obligatorias.	Verificar	
7	Señales de información.	Verificar	

Revisión del sistema de iluminación		DETALLES	
1	Revisar luces por instalación, elevación apropiada, alineamiento entre ellas, base nivelada y orientación.		
2	Verificar que no haya 2 o más luces adyacentes en área de movimiento quemada o no activa, principalmente en pistas..		
3	Verificar que no haya menos del 85% de las luces de umbral, borde o extremo de pista inoperativas; en pistas Cat 1.		
4	Revisar que las luces de pista estén funcionando en todos los niveles de luminosidad.		
5	Revisar que la luminosidad del balizaje lumínico sea uniforme.		
6	Revisar que los lentes estén limpios y sin daños, que la junta este en buen DINACIA para evitar humedad en el interior de la lámpara.		
7	Revisar por acumulación de agua en su base.		
8	Revisar luces por oscurecimiento debido a suciedad o gases de escape de motores.		
9	Revisar montajes de luces de borde de pista (zona de seguridad) por frangibilidad y conexión de fusible.		
10	Revisar por luces que confundan o engañen, las que deben ser eliminadas.		
11	Revisar que la configuración y el color de las luces este acorde al LAR AGA(LAR 154, LAR 153) .		
12	Revisar soportes (columnas) de luces por acople segura y estable		
13	Revisar condición de cables		

Revisión de señales LETREROS			DETALLES
1	¿Tienen las señales el tamaño y altura sobre terreno apropiados?	Verificar	
2	¿Interfiere la suciedad, deterioro ambiental, u otros contaminantes con la visibilidad, reconocimiento y operación de las señales?	Verificar	
3	¿Tienen las señales el brillo uniforme?	Verificar	
4	¿Ondean (par rodean) las señales con baja intensidad?	Verificar	
5	¿Operan todas las señales iluminadas?	Verificar	
6	¿Están iluminadas todas las señales que lo requieren?	Verificar	
7	¿Presentan las señales confusión?	Verificar	
8	¿Están las señales localizadas e instaladas conforme a las especificaciones del LAR AGA(LAR 154, LAR 153) ?	Verificar	
9	¿Están las señales instaladas en montantes y cables conectores de tipo frangible?	Verificar	
10	¿Están los montantes o las bases de concreto o nivel de pista?	Verificar	
11	¿Están las señales niveladas y apropiadamente orientadas?	Verificar	
12	¿Tienen las señales la separación apropiada?	Verificar	
13	¿Existen reportes del usuario?	Verificar	
14	¿Existe el Programa de Mantenimiento?	Verificar	
15	¿Se cumple con el programa de mantenimiento?	Verificar	
16	Otros	Verificar	

REVISIÓN DE SEÑALES HORIZONTALES			DETALLES
1	Han sido borradas las Señales por nuevas construcciones, por equipo, etc.	Verificar	
2	Están oscurecidas las Señales por hule acumulado, tierra, decoloración o desvanecimiento	Verificar	
3	Presentan las señales colores, ubicación o características diferentes a lo especificado en el LAR AGA(LAR 154, LAR 153) .	Verificar	
4	Presentan las señales de la pista inconsistencia con los mínimos autorizados.	Verificar	
5	Señales confusas o engañosas.	Verificar	
6	Inspecciones diarias y programadas del operador.	Verificar	
7	Programa de Mantenimiento – efectividad.	Verificar	
8	Reportes del usuario del aeropuerto – seguimiento del operador.	Verificar	
9	Revise señales de posición de espera en pistas, NAVAIDS, y en calles de rodaje.	Verificar	
10	Otros	Verificar	

FUENTES DE ENERGÍA ELÉCTRICA			DETALLES
1	PRIMARIA	Suministro de energía comercial o industrial.	
2	SECUNDARIAS De emergencia a) Entrada automática b) Entrada manual c) Duración	Comprobar su operación y su sistema alterno, anotar disponibilidad y tiempo de operación. Verificar tiempo de transferencia o activación Comprobar dispositivo de entrada manual Capacidad de tiempo que puede permanecer suministrando energía y de cuantos “KW”.	

CERCADO PERIMETRAL			DETALLES
1	1.- Cerco	Verificar cerco, tipo (muro, zanja, alambrado, cerco eléctrico, concertina), DINACIA y seguridad que ofrece.	
2	2.- Camino perimetral	Recorrer camino perimetral, verificar su existencia, cobertura y utilidad práctica de inspección y vigilancia.	

SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS SSEI			DETALLES
1	Tipo de unidad de rescate	Indicar tipo de unidad de acuerdo a categoría del aeropuerto.	
2	Modelo	Indicar modelo y año de fabricación.	
3	Capacidad	Verificar la capacidad de agua, espuma, y capacidad de almacenamiento y transporte de los agentes	
4	Agente extintor	Revisar el agente extintor y su vigencia para su uso y aplicación	

5	Capacidad descarga	Comprobar la capacidad de descarga de acuerdo a sus especificaciones y su alcance	
6	Equipo de comunicaciones	Verificar el sistema de comunicación usado y su enlace con la torre y el Centro de Operaciones de Emergencia “COE”	
7	Reserva de agentes extintores	Revisar las reservas en depósito de acuerdo al LAR AGA(LAR 154, LAR 153) , según categoría operativa “SSEI”	

EQUIPO AUXILIAR DE RESCATE/PERSONAL			
Estación SSEI (Servicios y Equipos contra incendios)			DETALLES
1	Sistema de alarma	Verificar que el accionamiento y activación de la alarma (sirena) pueda ser activada por la torre.	
2	Facilidades de descenso y esparcimiento	Comprobar la existencia de facilidades de descenso y esparcimiento en ops H-24	
Equipo auxiliar para rescate y entrada por el exterior			DETALLES
3	Herramientas de acceso y corte	Verificar que cuenten con herramientas y comprobar funcionamiento sierra eléctrica	
4	Herramientas manuales de levantamiento	Presencia de herramientas manuales como palancas, gatos y otros elementos de levantamiento	
5	Equipo eléctrico, neumático o de mecánica	Equipos neumáticos o eléctricos de fuerza mecánica, apertura y corte	
Personal de tiempo completo que permanece durante la operación			DETALLES
6	Tiempo de los turnos	Revisar los turnos del personal y horas de servicio	
7	Adiestramiento al personal	Comprobar el entrenamiento documentado del personal y última fecha de refresco y simulacro”	
8	Procedimientos de rescate en las aeronaves (técnicas y procedimientos)	Conocimiento y diagramas de diferentes procedimientos en diferentes aeronaves procedimientos en diferentes aeronaves	
9	Fecha de último simulacro SSEI	Fecha de último simulacro SSEI	
10	Plan de emergencia del aeropuerto	Su inclusión y operatividad práctica dentro del plan de emergencia del aeropuerto.	

Personal de tiempo completo que permanece durante la operación			DETALLES
11	Fecha del último accidente o incidente en que intervinieron	La última fecha, incluyendo resultados y recomendaciones	
12	Plan de emergencia del aeropuerto Fecha de último simulacro EN VIVO	La última fecha, incluyendo resultados y recomendaciones	
13	Plan de emergencia del aeropuerto Fecha de último simulacro EN MESA	La última fecha, incluyendo resultados y recomendaciones	

SERVICIO MEDICO			DETALLES
1	Facilidades en el aeropuerto	Disponibilidad de consultorio de emergencia y su equipamiento.	
2	Ambulancias	Disponibilidad de ambulancias o servicio similar contratado.	
3	Procedimientos médicos de emergencia	Procedimientos para el servicio del personal y de los usuarios (propio o contratado).	

COE			DETALLES
1	Facilidades	Facilidades con que cuenta para el confort y atención al usuario (pasajero).	
2	Sistema de sonido	Para los anuncios e información de los vuelos, pantallas informativas actualizadas.	
3	Teléfonos públicos y en TWR, Dirección, Operaciones, Meteorología , COE.	Sistema telefónico y comunicaciones internas entre Torre, Gerencia SSEI y Servicios Aeroportuarios.	

PLAN DE TRASLADO DE AERONAVES			DETALLES
--------------------------------------	--	--	-----------------

INUTILIZADAS			
1	Plan para el traslado de aeronaves que queden inutilizadas en el área de movimiento o en sus proximidades	Comprobar si se toman en consideración aspectos como son la organización, el personal, la instrucción, la lista de equipos, los procedimientos y el destino de los desechos del combustible descargado.	
	Preparativos para la recuperación	Verificar la existencia de planes para Recuperación del avión; equipos necesarios para elevar y trasladar el avión.	
3	Operaciones de recuperación:	Verificar la existencia de equipos, grúas de elevación, colchones de elevación, gatos, comunicaciones. Traslado del avión; Remolques , arrastre, etc..	
4	Identificar la persona u organismo a quien incumbe el traslado de la aeronave inutilizada	Comprobar la designación de un coordinador para poner en práctica el plan cuando sea necesario.	

REDUCCIÓN DEL PELIGRO QUE REPRESENTAN LAS AVES y FAUNA SILVESTRE			DETALLES
1	Organización y planificación eficaces para establecer un programa de limitación de las aves con resultados satisfactorios y	Verificar la existencia de una organización y planes	
2	Técnicas de dispersión.	Verificar la existencia de, procedimientos, medios y equipos necesarios	
3	Programas de control de la fauna silvestre relacionados con el medio ambiente del aeropuerto que incluyan la limitación de aves y mamíferos.	Verificar la existencia de programas	
	Sistema de notificación de los choques con aves	Comprobar la existencia de un sistema de notificación y análisis de los datos sobre choques con aves y programas ambientales para la reducción de la población de aves	

EVALUACIÓN Y ACEPTACIÓN DEL SMS			DETALLES
1	<p>Sistema de gestión de la seguridad operacional que sea aceptable para el DINACIA y que, como mínimo:</p> <p>a) identifique los peligros de seguridad operacional; b) asegure la aplicación de las medidas correctivas necesarias para mantener un nivel aceptable de seguridad operacional; c) prevea la supervisión permanente y la evaluación periódica del nivel de seguridad operacional logrado; y d) tenga como meta mejorar continuamente el nivel global de seguridad operacional.</p>	<p>Verificar la existencia de un Sistema de gestión de la seguridad operacional que sea aceptable para el DINACIA</p>	

Política y objetivos de seguridad			DETALLES
2	<p>La política de seguridad operacional, entre otras cosas, incluye los objetivos siguientes:</p> <p>Compromiso para poner en ejecución un SMS; Compromiso con la mejora continua en el nivel de seguridad operacional; Compromiso con la gestión de los riesgos de seguridad operacional; Compromiso para alentar a los empleados que reporten los problemas de seguridad operacional; Establecimiento de normas claras de comportamiento aceptable; y Identificación de las responsabilidades de la dirección y de los empleados con respecto al desempeño de seguridad operacional.</p>	<p>Verificar la existencia de, La política de seguridad operacional</p>	

Estructura organizacional y responsabilidades		DETALLES
3	<p>Ejecutivo responsable será una persona sola, identificable y que, independiente de otras funciones, tendrá la última responsabilidad de la puesta en práctica y del mantenimiento del SMS. El Ejecutivo responsable tendrá:</p> <p>Control completo sobre los recursos humanos requeridos para las operaciones autorizadas a ser conducidas bajo el certificado de las operaciones;</p> <p>Control completo sobre los recursos financieros requeridos para las operaciones autorizadas a ser conducidas bajo el certificado de las operaciones;</p> <p>Autoridad sobre las operaciones autorizadas a ser conducidas bajo el Certificado de las operaciones;</p> <p>Responsabilidad directa en la conducta de los asuntos de la organización y responsabilidad final sobre todos los aspectos de seguridad operacional</p>	<p>Verificar la existencia de, un ejecutivo responsable</p>

Plan de implantación del SMS		DETALLES
4	<p>El plan de implantación de SMS incluirá lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> Política y objetivos de seguridad operacional; Planificación de seguridad operacional; Descripción del sistema; Análisis del faltante; Componentes del SMS; Roles y responsabilidades de seguridad operacional; Política de reporte de seguridad operacional; Medios para la implicación del empleado; Entrenamiento de seguridad operacional; Comunicación de seguridad operacional; Medición del desempeño de seguridad operacional; y Revisión de la dirección del desempeño de seguridad operacional 	<p>Verificar la existencia del plan de implantación del SMS</p>

Coordinación de la planificación de la respuesta a la emergencia		DETALLES
5	<p>Plan de respuesta ante emergencias, que permita la transición ordenada y eficiente de las operaciones normales a las operaciones de emergencia y el posterior restablecimiento de las operaciones normales, se coordine en forma apropiada con los planes de respuesta ante emergencias de las organizaciones con las que deba interactuar al prestar sus servicios.</p>	<p>Verificar la existencia del plan de respuesta ante las emergencias</p>

Documentación			DETALLES
6	<p>Desarrollar y mantener la documentación del SMS, en la forma de papel o electrónica, para describir lo siguiente:</p> <p>Política de seguridad operacional; Objetivos de seguridad operacional; Requisitos, procedimientos y procesos del SMS; Responsabilidades y autoridades para los procedimientos y los procesos y Responsabilidades del SMS</p>	<p>Verificar la existencia de documentación del SMS</p>	

Gestión del riesgo de seguridad operacional			DETALLES
7	<p>Desarrollar y mantener la notificación de sucesos del aeródromo mediante un sistema no punitivo de notificación de los sucesos, el administrador del aeródromo deberá aprovechar la diversidad de opiniones existentes en un aeródromo para identificar las situaciones o condiciones subyacentes que pueden poner en peligro las operaciones de aeronaves.</p> <p>a) notificación obligatoria de accidentes e incidentes, que exigen estos reglamentos; y b) notificación voluntaria de sucesos relacionados con la seguridad operacional que quizá no se notifiquen en el marco de las disposiciones de notificación obligatoria</p>	<p>Verificar la existencia de notificación de sucesos que pueden poner en peligro las operaciones de aeronaves</p>	

Identificación del peligro			DETALLES																																									
8	<p>El proceso de identificación del peligro incluirá los siguientes pasos: Reporte de los peligros, eventos o preocupaciones de seguridad operacional; Recolección y almacenamiento de los datos de seguridad operacional; Análisis de los datos de seguridad operacional; y Distribución de la información de seguridad operacional obtenida de los datos de la seguridad operacional.</p>	<p>Verificar la existencia del proceso de identificación del peligro, reportes, recolección y almacenamiento datos</p>																																										
Gestión del riesgo			DETALLES																																									
9	<p>La organización definirá los controles de seguridad operacional para cada riesgo determinado como tolerable. Matrices para la Gestión de Riesgos Matriz de Probabilidad del Evento Matriz de Severidad del Evento Matriz de Evaluación del Riesgo Matriz de Tolerabilidad del Riesgo</p>	<p>Verificar controles de seguridad operacional para cada riesgo y construcción de matrices</p>																																										
10	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Probabilidad del riesgo</th> <th colspan="5">Severidad del riesgo</th> </tr> <tr> <th>Catastrófico A</th> <th>Peligroso B</th> <th>Mayor C</th> <th>Menor D</th> <th>Insignificante E</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Frecuente 6</td> <td>6A</td> <td>6B</td> <td>6C</td> <td>6D</td> <td>6E</td> </tr> <tr> <td>Ocasional 4</td> <td>4A</td> <td>4B</td> <td>4C</td> <td>4D</td> <td>4E</td> </tr> <tr> <td>Remoto 3</td> <td>3A</td> <td>3B</td> <td>3C</td> <td>3D</td> <td>3E</td> </tr> <tr> <td>Improbable 2</td> <td>2A</td> <td>2B</td> <td>2C</td> <td>2D</td> <td>2E</td> </tr> <tr> <td>Extremadamente improbable 1</td> <td>1A</td> <td>1B</td> <td>1C</td> <td>1D</td> <td>1E</td> </tr> </tbody> </table>	Probabilidad del riesgo	Severidad del riesgo					Catastrófico A	Peligroso B	Mayor C	Menor D	Insignificante E	Frecuente 6	6A	6B	6C	6D	6E	Ocasional 4	4A	4B	4C	4D	4E	Remoto 3	3A	3B	3C	3D	3E	Improbable 2	2A	2B	2C	2D	2E	Extremadamente improbable 1	1A	1B	1C	1D	1E		
Probabilidad del riesgo	Severidad del riesgo																																											
	Catastrófico A	Peligroso B	Mayor C	Menor D	Insignificante E																																							
Frecuente 6	6A	6B	6C	6D	6E																																							
Ocasional 4	4A	4B	4C	4D	4E																																							
Remoto 3	3A	3B	3C	3D	3E																																							
Improbable 2	2A	2B	2C	2D	2E																																							
Extremadamente improbable 1	1A	1B	1C	1D	1E																																							

Garantía de seguridad operacional			DETALLES
11	<p>Desarrollar y mantener los medios para verificar la eficacia de la seguridad operacional de la organización y para confirmar la eficacia de los controles de riesgos de seguridad operacional. La eficacia de la seguridad operacional de la organización se verificará en referencia a los indicadores y las metas de eficacia de la seguridad operacional del SMS.</p>	<p>Verificar los medios para verificar la eficacia de la seguridad operacional de la organización.</p>	
Entrenamiento en seguridad operacional			DETALLES
12	<p>Elaborar y mantener un programa de instrucción en seguridad operacional que asegure que el personal cuente con la instrucción y competencias necesarias para cumplir con sus funciones en el marco del SMS. El alcance de la instrucción en seguridad operacional se adaptará al grado de participación en el SMS de cada persona</p>	<p>Verificar la existencia de programas de instrucción en seguridad operacional</p>	

----- FIN-----

Firmas de Autorización del Documento

Elaborado por: Jefe Depto Serv Aerop e Infra Aeronáutica 28/08/18

Depto. Serv. de Aero. e Infra. Aeronáutica.

Carlos García Espé

Revisado por: Director de la DNA Cnel (Av) Pedro Cardeillac

El Director de la División Navegación Aérea.

Tte. Cnel. (Av.)

Pedro Cardeillac.



Aprobado por: Director de la DSO Cnel (Av) Marcos Revetria 30/08/2018

EL DIRECTOR DE SEGURIDAD OPERACIONAL

CNEL. (Av.)

MARCOS REVETRIA

Fecha de entrada en vigencia:

Desde fecha de aprobación

A partir de

Como obtener esta publicación:

En el Departamento de Servicios Aeroportuarios e Infraestructura Aeronáutica

A través de la página Web de DINACIA