ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA



MANUAL GUÍA DEL INSPECTOR DE AERÓDROMOS (MIAGA)

UNIDAD DE AERÓDROMOS Y AYUDAS TERRESTRES DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA



Tercera Edición

BOLIVIA - Julio, 2020



RESOLUCIÓN ADMINISTRATIVA Nº La Paz,

7 2 JUL 2020

1/4 3

VISTOS

El Informe Técnico DNA-0420/2020 H.R.-12337/2020, de 28 de junio de 2020, emitido por la Jefatura de la Unidad AGA de la Dirección de Navegación Aérea (DNA), se solicita la aprobación de la Tercera Edición del Manual del Inspector de Aeródromos (MIAGA).

CONSIDERANDO:

Que el numeral 11 del Artículo 316 de la Constitución Política del Estado establece como una de las funciones del Estado en la economía, la de regular la actividad aeronáutica en el espacio aéreo del país.

Que el inciso f) del Artículo 9 de la Ley N° 2902, de 29 de octubre de 2004, Ley de la Aeronáutica Civil de Bolivia, establece que la Autoridad Aeronáutica Civil es la máxima autoridad técnica — operativa del sector aeronáutico civil nacional, ejercida dentro de un organismo autárquico, conforme las atribuciones y obligaciones fijadas por la Ley y normas reglamentarias, teniendo a su cargo la aplicación de la Ley de la Aeronáutica Civil de Bolivia y sus Reglamentos; así como la de reglamentar, fiscalizar, inspeccionar y controlar las actividades aéreas e investigar los incidentes y accidentes aeronáuticos.

Que el Parágrafo I del Artículo 2 del Decreto Supremo N° 28478, de 02 de diciembre de 2005, Marco Institucional de la Dirección General de Aeronáutica Civil, dispone que la DGAC es un órgano autárquico de derecho público, con personalidad jurídica y patrimonio propio, con jurisdicción nacional; tiene autonomía de gestión administrativa, legal y económica, para el cumplimiento de su misión institucional, y establece sus funciones y competencias.

Que el Artículo 8 del referido Decreto Supremo, reconoce como funciones de la DGAC, las siguientes: "1. Ejercer la dirección, fiscalización, reglamentación y coordinación de políticas, técnico – operativa, comercial, legal y administrativa de la actividad aeronáutica civil dictadas por el Estado boliviano, los tratados e instrumentos internacionales. (...) 5. Formular, aprobar y ejecutar las normas técnico operativas, administrativas, comerciales y legales dentro del ámbito de su competencia. (...)

Que el Artículo 9 del Decreto Supremo N° 28478 dispone que: "La seguridad general en materia de aviación civil en la República de Bolivia, es de competencia de la Dirección General de Aeronáutica Civil, la cual procederá de acuerdo con las directrices del Poder Ejecutivo en materia de seguridad nacional".

Que el Manual de Vigilancia de la Seguridad Operacional de la OACI (Doc. 9734), en su Parte A – Establecimiento y Gestión de un Sistema Estatal de la Vigilancia de la Seguridad Operacional, establece las obligaciones y responsabilidades de los Estados contratantes de la OACI respecto a la vigilancia de la seguridad operacional, y proporciona información y orientaciones acerca de cómo puede un Estado signatario establecer el sistema de vigilancia de la seguridad operacional necesario para cumplir las referidas obligaciones.

Que el precitado Manual, en su Capítulo 3 "Elementos Críticos de los Sistemas de Vigilancia de la Seguridad Operacional, sección CE-5 indican: "Orientación técnica, medios y suministro de información crítica en materia de seguridad operacional. (...) El suministro de orientación técnica (procesos y procedimientos), medios (instalaciones y equipo) e información crítica en materia de seguridad operacional, en la medida que corresponda, para que el personal técnico pueda desempeñar sus funciones de vigilancia de la seguridad operacional según los requisitos establecidos y de forma normalizada. Además, esto incluye el suministro de orientación técnica a la industria de la aviación por la autoridad encargada de la vigilancia, en relación con la aplicación de los reglamentos e instrucciones aplicables".

JA.

AD





CONSIDERANDO:

Que el Informe Técnico DNA-0420/2020 H.R.-12337/2020, de 28 de junio de 2020, emitido por la Jefatura de la Unidad AGA de la Dirección de Navegación Aérea (DNA), manifiesta que: "De acuerdo al Documento 9734 Parte A de la OACI, el Elemento Crítico Nº 5 (CDE-5) del Sistema Estatal de Vigilancia de la Seguridad Operacional se refiere a la Orientación técnica, medios y suministro de información crítica en materia de seguridad operacional. Al respecto, se indica que 'el suministro de orientación técnica (procesos y procedimientos), medios (instalaciones y equipos) e información crítica en materia de seguridad operacional, en la medida que corresponda, para que el personal técnico pueda desempeñar sus funciones de vigilancia de la seguridad operacional según los requisitos establecidos y de forma normalizada'. (...) la DGAC aborda dichos requerimientos mediante el Manual del Inspector de Aeródromos (MIAGA), el cual constituye el documento guía donde se establecen las directrices y orientaciones técnicas para los Inspectores de Aeródromos (IAGA) de la Autoridad Aeronáutica Civil de Bolivia, defendiendo el marco de actuación a ser aplicado cuando se participe de las actividades dentro los procesos de certificación, vigilancia y resolución de cuestiones de seguridad operacional en aeródromos. (...) Las modificaciones que periódicamente se aplican al MIAGA, constituyen un mecanismo importante para mantener el documento actualizado, teniendo en cuenta el desarrollo de la actividad aeroportuaria y los cambios que se introducen en los requisitos reglamentarios, así como en las actividades relacionadas a la supervisión [vigilancia] de la seguridad operacional de aeródromos. (...)la Unidad AGA ha desarrollado para este fin, la Tercera Edición del Manual del Inspector de Aeródromos (MIAGA), la misma que tiene el propósito de proveer orientaciones, procedimientos, listas de verificación y modelos de documentos para que el Inspector de Aeródromos (IAGA) de la DGAC desarrolle las actividades correspondientes a sus funciones, en los procesos referentes a certificación, vigilancia y resolución de cuestiones de seguridad operacional de aeródromos. (...) Al respecto, se han renovado por completo las Listas de Verificación (LV), las mismas que conforman los Apéndices del MIAGA, complementando la orientación suministrada, respecto a la verificación del cumplimiento de requisitos normativos. (...) se ha modificado la estructura del Manual (...) se incorpora una parte (...) denominada Solución de problemas de la Seguridad Operacional (...) el desarrollo de tratamiento de Exenciones (...) trasladándolo (...) dentro del tratamiento a los incumplimientos normativos identificados por la DGAC".

Que el precitado Informe Técnico concluye: "Como resultado del trabajo efectuado, la propuesta de 3ra. Edición del MIAGA contiene material de orientación y procedimientos para que los inspectores de aeródromos de la DGAC puedan desempeñar eficientemente las labores de certificación y vigilancia de aeródromos, así como otras funciones relacionadas con la supervisión de la seguridad operacional en aeródromos, de forma acorde con el conjunto de reglamentos sobre aeródromos y documentos de la OACI"; recomendando aprobar la Tercera Edición del Manual del Inspector de Aeródromos – MIAGA.

Que mediante Informe DJ-0756/2020 DGAC-12337/2020, de 14 de julio de 2020, la Dirección Jurídica concluyó que "es procedente la aprobación de la Tercera Edición del Manual del Inspector de Aeródromos (MIAGA), toda vez que el mismo se adecua a la normativa aeronáutica vigente y es necesario para que la DGAC brinde material de orientación y procedimientos para que los inspectores de aeródromos puedan desempeñar con eficiencia sus labores de certificación y vigilancia de aeródromos, en el marco de la seguridad operacional"; recomendando, se apruebe la Tercera Edición del Manual del Inspector de Aeródromos (MIAGA) a través de la suscripción de la respectiva Resolución Administrativa.



CONSIDERANDO:

Que la Dirección de Navegación Aérea, en cumplimiento a las recomendaciones contenidas en el Documento 9734 de la OACI, ha proyectado la Tercera Edición del Manual del Inspector de Aeródromos (MIAGA), el cual contiene material de orientación y procedimientos para que los inspectores de aeródromos de la DGAC puedan desempeñar eficientemente las labores de certificación y vigilancia de aeródromos, así como otras funciones relacionadas con la supervisión de la seguridad operacional en aeródromos, de forma acorde con el conjunto de reglamentos sobre aeródromos y documentos de la OACI.







Que en virtud al numeral 5) del Artículo 14, del Decreto Supremo N° 28478, de 02 de diciembre de 2005, es atribución del Director Ejecutivo de la Dirección General de Aeronáutica Civil, emitir Resoluciones Administrativas sobre asuntos de su competencia.

POR TANTO:

El Director Ejecutivo Interino de la Dirección General de Aeronáutica Civil, designado mediante Resolución Suprema N° 26305, de 06 de abril de 2020, en uso de las atribuciones conferidas por Ley;

RESUELVE:

PRIMERO.- APROBAR la Tercera Edición del Manual del Inspector de Aeródromos (MIAGA), que en anexo forma parte integrante de la presente Resolución Administrativa.

SEGUNDO.- La Dirección de Navegación Aérea deberá remitir la Tercera Edición del Manual del Inspector de Aeródromos (MIAGA), en formato digital, a la Secretaría General de la DGAC, para su publicación en la página web de la entidad.

TERCERO.- La Dirección de Navegación Aérea queda encargada del cumplimiento de la presente Resolución Administrativa.

Registrese, comuniquese y archivese.

Cmdte. Germán Rosas Cossio DIRECTOR EJECUTIVO a.i. Dirección General de Aeronáutica Civil

2 4 JUL 2020

CHIVO CENTRE

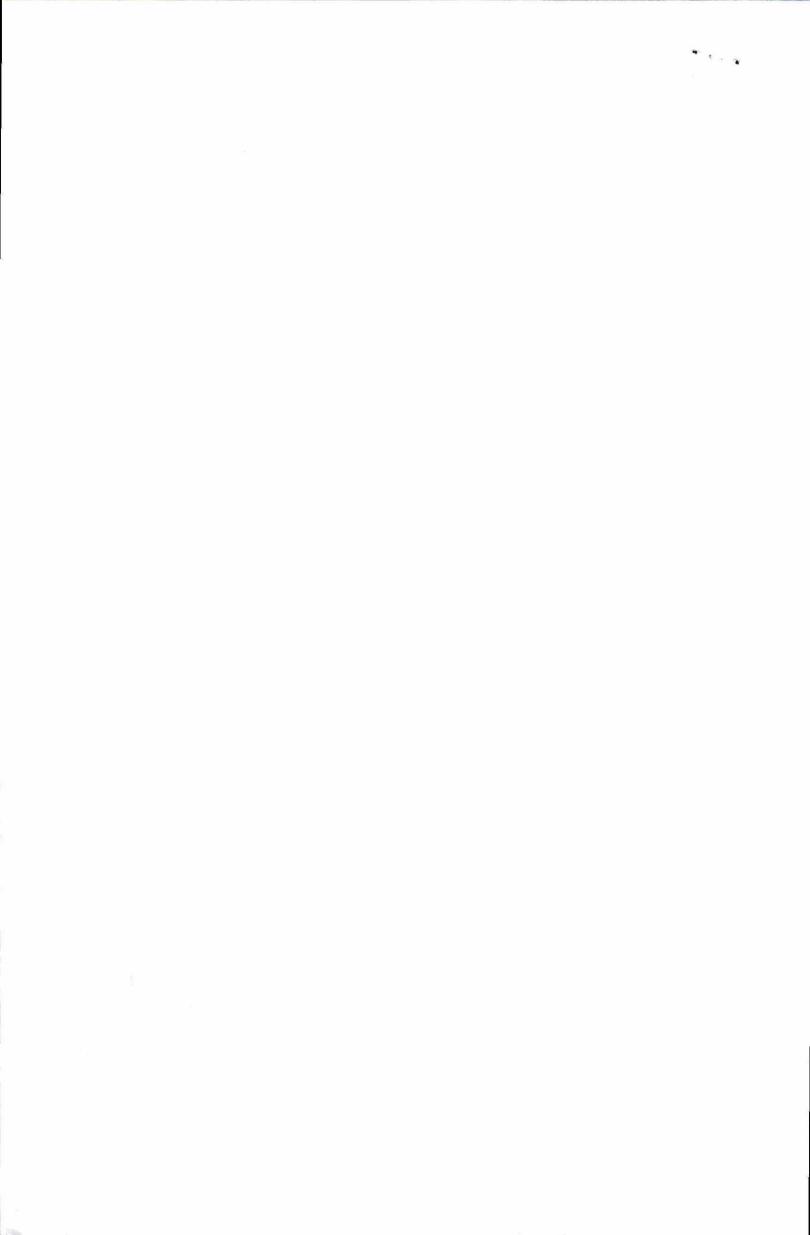
de los Arts 1311 del Código Civil y 150 Inc. 2 de su procedimiento.

TAC Javier L. Marmant Misjacu
TECNICO III ENCARGADO DE
ARCHIVO CENTRAL E HISTORICO
Dirección General de Aeronautica Civil

Es copia fiel del original que cursa en el Archivo Central de la Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC, por lo que se legaliza en cumplimiento

LSGS/malz Cc: Arch.





PARTE 0 - PREÁMBULO

Registro de Enmiendas

Edición/ Enmienda	Páginas Afectadas	Fecha de Aprobación	Fecha de Aplicación	Aprobada con:
1	Todas	16/12/2008	16/12/2008	Lista de Páginas Efectivas
2	Todas	20/05/2016	20/5/2016	Res. Adm. N° 276
3	Todas	22/07/2020	3/8/2020	Res. Adm. N° 143

3ra. Edición i 03/08/2020

PÁGINA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

ÍNDICE

PAR	TE 0 - PF	REÁMBULO	i
	Registr	o de Enmiendas	i
	ÍNDICE		iii
	Admini	stración del Manual	ix
	1. Anted	cedentes	ix
	2. Finali	idad del MIAGA	ix
	3. Alcar	nce y aplicación	x
	4. Estat	us	x
	5. Estru	ctura y formato	x
	6. Conte	enido del Manual	xii
	7. Tram	itación de Modificaciones	xiii
	8. Cano	elación de versiones anteriores y principales modificaciones introducidas.	xiv
	9. Distri	bución	xiv
PAR	TE I - INF	FORMACIÓN GENERAL	MIAGA-P1-C1-1
	CAPITU	JLO 1: Introducción	MIAGA-P1-C1-1
	1. Objet	tivo	MIAGA-P1-C1-1
	2. Defin	iciones y abreviaturas	MIAGA-P1-C1-1
	3. Orier	ntación Técnica [[[PQs 8.063 8.065 8.067 8.069]]]	MIAGA-P1-C1-4
		JLO 2: Del Inspector de Aeródromos	
	1. Gene	eralidades	MIAGA-P1-C2-1
	•	endencia	
	3. Com	petencia [[[PQs 8.035 8.040, 8.042 8.051 8.053]]]	MIAGA-P1-C2-1
	3.1.	Establecimiento de la competencia requerida	MIAGA-P1-C2-1
	3.2.	Sub-Especialidades AGA	MIAGA-P1-C2-1
	3.3.	Aseguramiento de la Competencia	MIAGA-P1-C2-2
	4. Func	iones del Inspector de Aeródromo	MIAGA-P1-C2-2
		utos personales de los inspectores	
	6. Regla	as de conducta	MIAGA-P1-C2-5
	7. Restr	ricciones de Elegibilidad	MIAGA-P1-C2-6
	8. Coor	dinación de la certificación y vigilancia	MIAGA-P1-C2-6
	9. Confl	lictos de interés	MIAGA-P1-C2-6
	10. Cre	denciales del Inspector de Aeródromo [[[PQ 8.045]]]	MIAGA-P1-C2-7

	CAPÍTU	LO 3: Del Equipo de Certificación y/o Vigilancia	MIAGA-P1-C3-1
	1. Gener	alidades	.MIAGA-P1-C3-1
	2. Requi	sitos de los equipos de certificación y/o vigilancia de aeródromo	.MIAGA-P1-C3-1
PART	TE II – PR	OCESO DE CERTIFICACIÓN DE AERODROMOS	MIAGA-P2-C1-1
	CAPÍTU	LO 1: Descripción general del proceso	MIAGA-P2-C1-1
	1. Gener	alidades [[[PQ 8.083]]]	.MIAGA-P2-C1-1
		ce del Proceso [[[PQ's 8.081, 8.083, 8.085, 8.161, 8.201, 8.251, 2.257, 8.29	
	CAPÍTU	LO 2: Actividades durante la Fase I: Pre-solicitud	MIAGA-P2-C2-1
	1. Gener	alidades	.MIAGA-P2-C2-1
	2. Inicio	de la Fase I	.MIAGA-P2-C2-1
	3. Proces	samiento de la Fase I	.MIAGA-P2-C2-1
	4. Cierre	de la Fase I	.MIAGA-P2-C2-2
	CAPITU	LO 3: Actividades a partir de la presentación de la solicitud formal	MIAGA-P2-C3-1
	1. Gener	alidades	.MIAGA-P2-C3-1
	2. Inicio	de la Fase II	.MIAGA-P2-C3-1
		samiento de la Fase II: Solicitud formal de certificación de aeródromos [[[P .111, 8.251, 8.311]]]	
	4. Reuni	ón de solicitud formal	.MIAGA-P2-C3-1
	5. Cierre	de la Fase II	.MIAGA-P2-C3-2
	CAPITU	LO 4: Actividades de evaluación de la solicitud formal	MIAGA-P2-C4-1
	1. Gener	alidades	.MIAGA-P2-C4-1
	2. Inicio	de la Fase III	.MIAGA-P2-C4-1
		samiento de la Fase III: Evaluación de la Documentación [[[PQ's 8.083, 8.1 311]]]	
	3.1.	Evaluación del Contenido del Manual de Aeródromo	.MIAGA-P2-C4-2
	3.2.	Evaluación de la Competencia	.MIAGA-P2-C4-2
	3.3.	Evaluación del Manual SMS	.MIAGA-P2-C4-3
	4. Result	tados de la Evaluación de Documentación	.MIAGA-P2-C4-3
	5. Cierre	de Fase III	.MIAGA-P2-C4-4
	CAPITU	LO 5: Actividades de Verificación en el Lugar	MIAGA-P2-C5-1
	1. Gener	alidades	.MIAGA-P2-C5-1
	2. Inicio	de la Fase IV	.MIAGA-P2-C5-1
	3. Proces	samiento de la Fase IV [[[PQ's 8.161, 8.201, 8.273, 8.287, 8.341]]]	.MIAGA-P2-C5-1
	4. Activio	dades en la etapa previa a la Verificación en el Lugar	.MIAGA-P2-C5-1
	4.1.	Preparación de las verificación en el lugar	.MIAGA-P2-C5-2
	4.2.	Selección de los procedimientos de verificación	.MIAGA-P2-C5-2

	CAPITUL	-O 1: Objetivo y Generalidades	MIAGA-P3-C1-1
PART	E III – PR	ROCESO DE VIGILANCIA DE AERÓDROMOS	MIAGA-P3-C1-1
	4. Cance	lación o suspensión de un certificado de aeródromo [[[PQ's 8.405]]]	.MIAGA-P2-C7-3
		nda de un certificado de aeródromo	
		ud de Transferencia de un Certificado de Aeródromo	
	1. Certific	cado Provisional de Aeródromo	.MIAGA-P2-C7-1
	CAPITUL	LO 7: Actividades especiales luego de otorgar un certificado de aeró	
	3. Informa	ación a ser transferida para la vigilancia	.MIAGA-P2-C6-2
		o y registro del proceso de certificación	
		Ilgación de la Certificación de Aeródromo	
	•	amiento de un certificado de aeródromo	
			MIAGA-P2-C6-1
		₋O 6: Actividades para otorgar y promulgar el Certificado [[[PQ's 8.10	
	-	de la Fase IV	
	6.4.	Informe de Verificación en el Lugar	
	6.3.	Razones de Rechazos	
	6.2.	Actualización de hallazgos o constataciones	
	6.1.	Coordinación para acciones correctivas antes del informe	
		ades post Verificación en el Lugar	
	5.11.	Reunión de cierre	
	5.10.	Reuniones diarias durante la inspección	
	5.0. 5.9.	Requerimiento de acciones inmediatas	
	5.7. 5.8.	Tratamiento de incumplimientos [[[PQ's 8.099, 8.373, 8.375, 8.377]]]	
	5.0. 5.7.	Hallazgos e Incumplimientos	
	5.5. 5.6.	Evidencia adicional	
	5.4.	Entrevistas al personal	
	5.3.	Evaluaciones y verificaciones	
	5.2.	Inspecciones	
	5.1.	Reunión de apertura	
		ades durante la Verificación en el Lugar	
	4.8.	Preparación de documentos de trabajo	
	4.7.	Reunión del Equipo de Certificación y asignación de funciones	
	4.6.	Notificación al Operador de Aeródromo	
	4.5.	Plan de Actividades de Verificación en el Lugar	
	4.4.	Organización del Equipo de Certificación para la Verificación en el Lugar	MIAGA-P2-C5-2
	4.3.	Revisión de la documentación [[[PQ 8.113]]]	.MIAGA-P2-C5-2

	1. Objetivo	MIAGA-P3-C1-1
	2. Generalidades	MIAGA-P3-C1-1
	3. Auditoría de temas seleccionados	MIAGA-P3-C1-3
	CAPITULO 2: Planificación de la Vigilancia Continua	MIAGA-P3-C2-1
	1. Elaboración del Plan de Vigilancia	MIAGA-P3-C2-1
	2. Vigilancia Basa en Riesgos (RBS)	MIAGA-P3-C2-1
	3. Inspección sin previo aviso	MIAGA-P3-C2-2
	CAPÍTULO 3: Ejecución de la Vigilancia Continua	MIAGA-P3-C3-1
	Tipos de Actividades de Vigilancia	MIAGA-P3-C3-1
	Actividades de vigilancia en el lugar (In Situ)	MIAGA-P3-C3-1
	Actividades de vigilancia remota (Ex Situ)	MIAGA-P3-C3-2
	4. Evaluación de notificaciones e informes presentados por el Operador/explotad	
	5. Vigilancia aumentada	MIAGA-P3-C3-4
	CAPÍTULO 4: Notificación de Deficiencias y Aceptación de Plan de Acci	
	Reporte de hallazgos identificados resultado de la vigilancia	MIAGA-P3-C4-1
	2. Aceptación del Plan de Acciones Correctivas (PAC) del Operador	MIAGA-P3-C4-1
	CAPÍTULO 5: Seguimiento y resolución de no conformidades	MIAGA-P3-C5-1
	1. Seguimiento	MIAGA-P3-C5-1
	2. Resolución de No Conformidades	MIAGA-P3-C5-1
	Consecuencias administrativas y sanciones	MIAGA-P3-C5-1
PAR	TE IV – PROCESO DE RESOLUCIÓN DE CUESTIONES DE SEGURIDAD	
	CAPÍTULO 1: Solución de problemas de seguridad operacional en aeródror	nos
	1. Introducción	
	Determinación de problemas de seguridad operacional	
	Seguimiento de problemas de seguridad operacional	
	4. Cumplimiento (Enforcement)	
	Seguimiento de recomendaciones relativas a la seguridad operacional	
	CAPÍTULO 2: Tratamiento de Incumplimientos Detectados durante Certificación	
	1. Introducción	MIAGA-P4-C2-1
	2. Otorgamiento de Exenciones	MIAGA-P4-C2-1
	3. Procesamiento de una Solicitud de Exención [[[8.369, 8.373, 8.375]]]	MIAGA-P4-C2-2
	3.1. Inicio del Proceso	MIAGA-P4-C2-2
	3.2. Análisis y Evaluación de la Solicitud de Exención	MIAGA-P4-C2-2

3.3.	Control y Seguimiento de Exenciones	MIAGA-P4-C2-4
	as correctivas comprometidas por el Operador de Aeródromo en la 0	
CAPÍTU	LO 3: Tratamiento de Incumplimientos Durante el Proceso de Vi	
1. Segui	miento a la resolución de deficiencias	MIAGA-P4-C3-7
2. Aplica	ción de medidas de cumplimiento de la DGAC	MIAGA-P4-C3-8
3. Cierre	de No Conformidades	MIAGA-P4-C3-10
CAPÍTU	LO 4: Procesamiento y Resolución de Otras Cuestiones de Se	
	miento a Sucesos de Seguridad Operacional Notificados Relacio	
1.1.	Introducción	MIAGA-P4-C4-1
1.2.	Tratamiento de la Notificación	MIAGA-P4-C4-2
1.3.	Tratamiento del informe del operador	MIAGA-P4-C4-3
2. Anális	is de tendencias negativas en materia de seguridad operacional en A	
2.1.	Introducción	MIAGA-P4-C4-3
2.2.	Tendencias determinadas por la Unidad AGA	MIAGA-P4-C4-3
2.3.	Tendencias determinadas por el Operador de aeródromo	MIAGA-P4-C4-4
	tados de investigaciones de accidentes e incidentes de aviación relac	

3ra. Edición **vii** 03/08/2020

PÁGINA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Administración del Manual

1. Antecedentes

- 1.1. El presente documento constituye el documento guía donde se establecen las directrices y orientaciones técnicas para los Inspectores de Aeródromo (IAGA) de la Autoridad Aeronáutica Civil de Bolivia (DGAC), definiendo el marco de actuación a ser aplicado cuando se participe de las actividades dentro los procesos de certificación, vigilancia y resolución de cuestiones de seguridad operacional en aeródromos.
- 1.2. El material guía dirigido al Inspector de Aeródromos (IAGA), se complementa con los procesos y procedimientos de la Unidad AGA que forman parte del Sistema Estatal de Supervisión de la Seguridad Operacional.
- 1.3. De esta manera, el MIAGA está diseñado para establecer "quién", "qué", "cómo", "cuándo" y "con quién" debe realizarse una tarea que corresponda al Inspector de Aeródromos (IAGA) como parte de sus funciones dentro de los procesos y procedimientos AGA.
- 1.4. Teniendo en cuenta el alto contenido de información técnica, los textos del manual fueron diseñados aplicando el principio de un lenguaje claro y sencillo para permitir la identificación de la información proporcionada y facilitar la compresión adecuada de los inspectores de aeródromos de forma rápida.
- 1.5. Asimismo, el Manual fue armonizado con el Manual MIAGA del SRVSOP, considerando las últimas disposiciones vigentes del Anexo 14 al Convenio de Aviación Civil Internacional, Doc. 9774 de la OACI Manual de Certificación de Aeródromos, Doc. 9981 de la OACI PANS-Aeródromos y otros documentos relacionados.

2. Finalidad del MIAGA

- 2.1. El MIAGA tiene por objetivo proveer orientaciones, procedimientos, listas de verificación y modelos de documentos para que el Inspector de Aeródromos (IAGA) de la DGAC desarrolle las actividades correspondientes a sus funciones en los procesos referentes a certificación, vigilancia y resolución de cuestiones de seguridad operacional de aeródromos.
- 2.2. En este sentido, el MIAGA pretende alcanzar los siguientes propósitos:
 - a) Estandarizar todas las actividades que deben desarrollar los Inspectores de Aeródromos durante la certificación y vigilancia de los aeródromos, así como en el tratamiento a cuestiones de seguridad operacional surgidas durante dichos procesos.
 - b) Proveer directrices y criterios de evaluación la evaluación del grado de cumplimiento de los requisitos reglamentarios aplicables para cada aeródromo.
 - Proporcionar orientación a los Inspectores de Aeródromos de la DGAC durante la planificación, conducción y aplicación de los procedimientos relacionados con el proceso de Certificación de Aeródromos (RAB 139).
 - d) Proporcionar orientación a los inspectores de aeródromo para ejecutar los procedimientos de vigilancia de aeródromos en todas sus etapas y la posterior solución de problemas de seguridad operacional.

3ra. Edición ix 03/08/2020

2.3. Suministrar a los inspectores de aeródromos las herramientas necesarias para apoyar las tareas de certificación y vigilancia de aeródromos (Formularios, listas de verificación).

3. Alcance y aplicación

- 3.1. El Manual del Inspector de Aeródromos (MIAGA) constituye la guía técnica para los Inspectores de Aeródromos de la DGAC, que ejercen funciones en procesos de certificación, vigilancia y solución de problemas de seguridad operacional.
- 3.2. En ese sentido, la aplicación del contenido del presente Manual se circunscribe a las tareas a cargo de los Inspectores de Certificación y/o Vigilancia de Aeródromos.
- 3.3. El término "debe" que aparece en este manual, solo se refiere a actividades inherentes al Inspector de Aeródromos, y no a las del Operador de Aeródromo, solicitantes, etc., ya que el Manual no establece nuevos requerimientos además de los contenidos en la RAB.
- 3.4. Se espera que los Inspectores de Aeródromos utilicen buen juicio en situaciones donde no se incluye orientación específica y estén conscientes de las necesidades de revisión de la información contenida en este manual, en la medida que ciertos requerimientos evolucionen o ya no sean aplicables.

4. Estatus

- 4.1. El presente Manual del Inspector de Aeródromos (MIAGA) constituye la versión vigente a partir de la fecha de aplicación, debiendo ser oportunamente puesto a disposición de los Inspectores AGA para su uso en las tareas asignadas.
- 4.2. Asimismo, es recomendable que el MIAGA sea objeto de revisiones periódicas para ajustes y mejoras acordes a las necesidades que se detecten durante su aplicación, por lo que es considerado un documento dinámico.

5. Estructura y formato

- 5.1. Conformación.- La disposición general del Manual está formada por Partes y éstos a su vez por Capítulos. El objetivo de separar todas estas tareas en diferentes capítulos, es facilitar al Inspector de Aeródromos la ejecución de una tarea específica.
- 5.2. <u>Partes sucesivas</u>.- El Manual está estructurado de tal forma que permite añadir más partes para cubrir otras tareas relacionadas con las funciones del inspector.
- 5.3. <u>Capítulos</u>.- Los capítulos están estructurados de acuerdo a los temas que trata el Manual propiamente.
- 5.4. La Parte 0 contiene las generalidades sobre el contenido, composición y administración del Manual del Inspector de Aeródromos. La Parte 1 brinda criterios generales sobre el rol del inspector de aeródromos y el Equipo de Certificación/Vigilancia, mientras que las Partes 2, 3 y 4 abordan los Elementos Críticos de un Sistema Estatal de vigilancia de la Seguridad Operacional (SSO) que deben ser implementados, en lo que respecta a actividades a ser cumplidas por el Inspector de Aeródromos de la DGAC. El contenido debe ser revisado conforme cambien los procesos/procedimientos, los reglamentos y las necesidades de la industria aeronáutica.

- 5.5. <u>Numeración de párrafos</u>.- Tienen las siguientes características:
 - a) los párrafos están numerados en forma consecutiva, empezando con la Sección 1;
 - b) la estructura de la numeración es la utilizada en los documentos y manuales de la OACI;
 - c) cuando el título contiene un solo párrafo, puede numerarse solo el título;
 - d) cuando el título contenga más párrafos se debe enumerar cada párrafo como un título de nivel inferior; y
 - e) la importancia jerárquica está determinada con sangrías cuando se utilizan letras y números para listas, o según el caso, se usan viñetas.
- 5.6. <u>Numeración de figuras</u>.- La numeración de figuras le posibilita al Inspector de Aeródromos determinar la parte y el capítulo al cual la figura se refiere. Por ejemplo, la figura II-8-3 se interpreta como la tercera figura del capítulo 8 de la parte 2.
- 5.7. <u>Notas.</u>- Las notas se incluyen directamente donde son aplicables, en letras cursivas y formato Arial, tamaño 8.
- 5.8. <u>Páginas intencionalmente dejadas en blanco</u>.- En los capítulos con una cantidad impar de páginas se inserta el texto: "Página intencionalmente dejada en blanco", en la última página par.
- 5.9. <u>Paginación de capítulos</u>.- La paginación de cada capítulo está diseñada para facilitar la inserción de revisiones, reemplazo de páginas corregidas, así como para que el Inspector de Aeródromo se oriente dentro del Manual.
- 5.10. Todas las páginas llevan un encabezado (ver el encabezado de esta página), que incluye:
 - El nombre del documento y la parte del manual a continuación, en la primera fila del extremo superior externo (salvo en la parte 0, la cual se consigna en la segunda fila);
 - b) El capítulo correspondiente en la segunda fila del extremo superior externo;
 - c) En el extremo superior interno se identifica la DGAC en la primera fila mientras que en la segunda se indicará la Unidad AGA;
 - d) El número de Edición (o Enmienda) en el extremo inferior externo;
 - e) La fecha de la revisión (Enmienda o nueva Edición) en el extremo inferior interno; y
 - f) la identificación y el número de página en el sector inferior central.
- 5.11. <u>Control de revisiones</u>. El control de revisiones de los manuales de al DGAC tiene dos componentes: Ediciones y Enmiendas.
 - a) La "Ediciones" son los cambios al manual cuando existe un gran número de enmiendas y modificaciones, o cuando es necesario revisar y actualizar el manual después de numerosos cambios que afectan su contenido en conjunto. Las ediciones son aprobadas por el Director Ejecutivo de la DGAC mediante Resolución Administrativa.
 - b) Las enmiendas son cambios específicos al MIAGA y también deben ser aprobadas por el Director Ejecutivo mediante Resolución Administrativa.
- 5.12. Las ediciones deben ser numeradas de manera consecutiva iniciándose con la Primera edición. Las enmiendas deben ser numeradas consecutivamente con la Enmienda 1, Enmienda 2, etc.
- 5.13. Toda nueva edición incorporará en el preámbulo una explicación general sobre los cambios incorporados en cada capítulo del manual.

3ra. Edición **xi** 03/08/2020

6. Contenido del Manual

6.1 El Manual consta de las siguientes partes:

Parte 0 – Preámbulo

En la parte 0 se facilita información para el uso y actualización del documento que constituye el MIAGA, lo que incluye:

- c) Registro de enmiendas.- El registro de enmiendas es la tabla donde se anotan las enmiendas que se van aprobando y publicando, consistente en las siguientes columnas:
 - 1) En la primera columna se describirá el número de Edición/ Enmienda
 - A continuación se listarán los números de páginas afectadas con las modificaciones introducidas con la enmienda. Cuando se trate de una nueva edición, se consignará "Todas".
 - En la tercera columna se indicará la Fecha de Aprobación de cada conjunto de modificaciones (enmienda o nueva edición).
 - 4) En la cuarta columna se consigna la Fecha de Aplicación a partir de la cual entran en vigor los cambios introducidos. Puede coincidir con la fecha de aprobación.
 - 5) En la última columna se consigna la Resolución Administrativa con la que el documento se aprobó.
- Índice.- Donde se detalla las partes, capítulos, secciones y número de página respectivo del MIAGA.
- e) Administración.- Proporciona directrices para el uso del manual y su actualización.

Parte I – Información general

En la parte I se proporciona información de carácter general acerca del objetivo y alcance del Manual del Inspector de Aeródromo y las principales definiciones y abreviaturas a utilizarse. Asimismo, se describen las características del Inspector de Aeródromos respecto a su autoridad, competencia, atributos personales, reglas de conducta y otras condiciones de comportamiento del IAGA.

• Parte II - Certificación de aeródromos

La Parte II, dividida en seis (06) Capítulos, describe brevemente el Proceso de Certificación de Aeródromos, conforme al Doc. 9774 – Certificación de Aeródromos y el Doc. 9981 PANS Aeródromos, proporcionando guía y orientación respecto a todas las actividades correspondientes al referido Proceso.

• Parte III – Vigilancia

La Parte correspondiente a la Vigilancia presenta en cinco (05) Capítulos las actividades correspondientes al proceso de Vigilancia de la seguridad operacional en los aeródromos.

Parte IV – Resolución de Cuestiones de Seguridad Operacional

La Parte IV brinda directrices al IAGA para tomar acciones, desde su rol de inspector de aeródromos de la Autoridad de Aviación Civil, que aseguren que los problemas de seguridad operacional detectados se resuelvan de manera oportuna por medio de un sistema que permita observar y registrar el progreso, incluidas las medidas adoptadas por parte del operador/ explotador de aeródromo para resolverlos, en casos en que resultado de los procesos de certificación o vigilancia, se detecten no conformidades u otros problemas de seguridad operacional. También se incluyen directrices para el establecimiento de un

procedimiento documentado para adoptar medidas apropiadas por parte de la DGAC, incluyendo medidas para el cumplimiento ("enforcement"), que permitan resolver los problemas de seguridad operacional detectados.

Apéndices

El contenido de esta parte está destinado a Listas de Verificación y ayudas de trabajo para las actividades del IAGA.

7. Tramitación de Modificaciones

- 7.1. Las modificaciones que periódicamente se aplican al MIAGA, constituyen un mecanismo importante para mantener el documento actualizado, teniendo en cuenta el desarrollo de la actividad aeroportuaria y los cambios que se introducen en los requisitos reglamentarios, así como en las actividades relacionadas a la supervisión [vigilancia] de la seguridad operacional de aeródromos.
- 7.2. Asimismo, la utilización del Manual por parte del personal de Aeródromos en los procesos de certificación y vigilancia de los operadores de aeródromo, generarán propuestas de mejoras y complementaciones, que podrán ser incorporadas según corresponda.
- 7.3. **Aprobación de una enmienda o Nueva Edición del MIAGA.-** La aprobación de una enmienda del MIAGA se oficializará mediante Resolución Administrativa de la DGAC para lo cual su tramitación se ajustará al siguiente procedimiento:
 - 1) <u>Inicio</u>: La Unidad AGA prepara la propuesta de enmienda del MIAGA o nueva Edición, siendo revisada por el inmediato superior del funcionario(s) designado(s) para la elaboración.
 - 2) <u>Coordinación</u>: Se coordinará con las partes interesadas y se sostendrá una reunión de validación con el funcionario designado por la Unidad de Estándares de vuelo, quien levantará el acta de la misma luego de la socialización de las modificaciones propuestas por la Unidad AGA.
 - 3) Informe para aprobación: De no existir objeciones de fondo, la Unidad AGA presentará el Informe al Director Ejecutivo de la DGAC, vía el Director de Navegación Aérea, recomendando la aprobación de la enmienda o nueva edición del MIAGA, mediante Resolución Administrativa. Se adjuntará la propuesta de enmienda o nueva edición, donde se reflejarán los cambios a ser introducidos en caso de que el documento sea aprobado luego de cumplido el proceso correspondiente.
 - 4) Aprobación: El Director Ejecutivo instruye a la Dirección Jurídica la emisión de la Resolución Administrativa para aprobación de la enmienda o nueva edición del MIAGA. En la misma también se resolverá que el nuevo MIAGA sea publicado en el sitio web de la DGAC, para lo cual la DNA, como proponente, se encargará de proporcionar la versión en digital a la Unidad de Sistemas.
- 7.4. **Inserción de una enmienda.-** Una vez se hayan aprobado las modificaciones contenidas en una enmienda o nueva edición, el documento final será preparado por la Unidad AGA para su publicación en el sitio web de la DGAC. Con la publicación de una nueva edición, se incorporarán todas las enmiendas anteriores adoptadas hasta esa fecha y se reemplazarán todas las ediciones anteriores del manual. Por consiguiente, las ediciones anteriores serán eliminadas.

3ra. Edición **xiii** 03/08/2020

8. Cancelación de versiones anteriores y principales modificaciones introducidas

- 8.1 Con la 3ra. edición del MIAGA, se incorporan las modificaciones adoptadas y vigentes, se reemplaza toda versión anterior del manual. Por consiguiente, las versiones anteriores dejan de estar vigentes.
- 8.2 En esta tercera Edición, se ha modificado la estructura del Manual, la parte IV que en la 2da. Edición era Vigilancia ahora es Parte III Vigilancia. También se incorpora una parte IV denominada Solución de problemas de la Seguridad Operacional, en la que se detalla las cuatro formas de solución señaladas en el Documento 9734 Parte A de OACI:
 - a) incumplimiento y otras deficiencias determinadas por la DGAC
 - b) sucesos de seguridad operacional notificados que se analizan
 - c) tendencias negativas en materia de seguridad operacional, y
 - d) resultados de investigaciones de accidentes e incidentes de aviación (incluidas recomendaciones relativas a la seguridad operacional)
- 8.3 El desarrollo de tratamiento de Exenciones que en la 2da Edición estaba en la Parte III se eliminó, trasladándolo a la parte IV dentro del tratamiento a los incumplimientos normativos identificados por la DGAC.

9. Distribución

- 9.1 El Manual se distribuye a todo el personal que participe en los procesos de certificación y vigilancia de aeródromos mediante el sitio WEB de la DGAC www.dgac.gob.bo.
- 9.2 Además el MIAGA se encuentra disponible para los inspectores en la biblioteca virtual de la DGAC de almacenamiento en la nube.

PARTE I - INFORMACIÓN GENERAL

CAPITULO 1: Introducción

1. Objetivo

- 1.1. El presente Capítulo tiene por objetivo proveer las definiciones de los conceptos generales que se requieren considerar, para fines de empleo del presente Manual, así como las abreviaturas de uso frecuente, requerimientos e instrucciones para los Inspectores de Aeródromos (IAGA), en lo referente a la competencia, principios de ética y conducta que deben seguirse.
- 1.2. Las definiciones y abreviaturas incluidas en el presente capítulo, se complementan con las definiciones, siglas, abreviaturas y acrónimos establecidos en los reglamentos sobre aeródromos.

2. Definiciones y abreviaturas

2.1. <u>DEFINICIONES</u>.- Para los propósitos de este Manual, son de aplicación las siguientes definiciones:

Auditoría: Proceso sistemático, independiente y documentado para obtener evidencias objetivas y evaluarlas de manera objetiva con el fin de determinar el grado en que se cumplen los criterios de auditoría.

Autoridad de Aviación Civil del Estado: Entidad designada por el Estado encargada de la supervisión del sistema de aviación civil, incluyendo los procesos de reglamentación, certificación y vigilancia de la seguridad operacional en aeródromos a través de la Unidad AGA.

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

Carta de Declaración de Cumplimiento (CDC): Herramienta para que el operador de aeródromo determine el nivel de cumplimiento de los reglamentos normativos aprobados del Estado y requisito en la fase de pre-solicitud durante el proceso de certificación de un aeródromo.

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

Conjunto RAB AGA: Son los reglamentos, normas y disposiciones complementarias que establecen los requisitos nacionales del Estado Plurinacional de Bolivia, en lo que respecta a Aeródromos, de conformidad con los Anexos 14 y 19 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Unidad AGA: Área organizacional de la estructura orgánica de la DGAC encargada de las actividades de certificación y vigilancia de aeródromos.

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

Equipo de Certificación y/o Vigilancia: uno o más inspectores que llevan a cabo las tareas correspondientes al proceso de certificación y/o vigilancia de un aeródromo. En caso de ser necesario podrá incorporarse expertos técnicos. Un equipo de certificación puede incluir inspectores en formación

Estándar: Criterio establecido o normalizado, usado como base para la medición del nivel de cumplimiento de un operador de Aeródromo.

Evidencia: Se refiere a los documentos, fotografías, gráficos, tablas, datos, registros o información que son verificables y que se utilizan para sustentar los hallazgos.

Ejecutivo Responsable: es la persona individualizada e identificable que tiene la responsabilidad final para el desempeño eficaz y eficiente del SMS de cada organización. Normalmente corresponde a la máxima autoridad ejecutiva de la organización.

Exención: Es el privilegio que otorga la DGAC a una persona u organización, en circunstancias excepcionales, liberándola de la obligación de cumplir un requisito (parcial o totalmente), según las circunstancias y con sujeción a las condiciones especificadas en la exención. El término exenciones comprende también las excepciones, desviaciones y prórrogas por largo plazo.

Experto técnico: persona especializada que aporta conocimientos o experiencia al equipo de certificación, pero no tiene atribuciones de inspector.

Hallazgo (o constatación): Resultado de la evaluación de la evidencia frente a los requerimientos normativos, identificado durante una Inspección y debidamente documentado. Los hallazgos pueden identificar conformidad o no-conformidad con los requerimientos normativos.

Incumplimiento: Incumplimiento de un requisito normativo. La definición cubre la desviación o ausencia del cumplimiento con una norma o reglamentación específica.

Informe de la inspección: Informe que describe el proceso de inspección, provee un sumario de los elementos de inspección y que detalla los incumplimientos, hallazgos y/u observaciones.

Informe de certificación/vigilancia: Informe que describe el proceso de certificación/vigilancia, provee un sumario de los eventos y resultados del mismo, adjunta los documentos de trabajo del Equipo de Certificación y/o vigilancia, detalla los incumplimientos, hallazgos y/u observaciones que se hubieran identificado y corregido mediante el PAC y las conclusiones del proceso, especialmente en lo relacionado a la aptitud del aeródromo para el otorgamiento del certificado.

Inspección: Actividad básica de una vigilancia, 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.

Inspecciones de vigilancia de especialidad: Inspecciones de vigilancia que tiene por objetivo un área específica de especialidad.

Inspector Designado para la Vigilancia (IDV): Inspector AGA al cual se ha asignado la función de gestionar y conducir las actividades de vigilancia de un aeródromo certificado

Ítem: Elemento unitario de las Listas de Verificación (LV) utilizado para evaluar el grado de cumplimiento de un aspecto específico del conjunto RAB AGA.

Jefe del equipo de certificación (JEC): Inspector responsable de la planificación y conducción del proceso de certificación.

Lista de Verificación (LV): Herramienta utilizada durante las inspecciones de certificación/vigilancia aeródromos para determinar el nivel de peligro que se tiene en un lugar o sector del aeródromo, de tal forma que se pueda tomar las medidas correctivas necesarias, para tratar de eliminar o mitigar ese peligro de modo que permita el desarrollo continuo de las actividades del aeródromo.

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

No-conformidad: Incumplimiento de un requisito reglamentario. El término "no-conformidad" es utilizado a menudo, aunque el término "incumplimiento" es técnicamente el más apropiado cuando se trata de inobservancia a obligaciones establecidas en los reglamentos emitidos por la DGAC.

Plan de Acciones Correctivas (PAC): Plan presentado en respuesta a los elementos de una inspección. El PAC describe las acciones y plazos mediante las cuales el operador de aeródromo propone corregir las deficiencias documentadas en todos los elementos de la inspección.

Práctica: Método mediante el cual un procedimiento es llevado a cabo.

Procedimiento: Forma específica de llevar a cabo una actividad o proceso. Cuando está documentado, consiste en una serie de acciones o instrucciones seguidas 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, para llegar siempre al mismo resultado.

Proceso: Conjunto de actividades mutuamente relacionadas que, al interactuar, transforman elementos de entrada y los convierten en resultados previstos.

Proceso de Certificación: Para los fines de este Manual, se considera al conjunto de actividades mutuamente relacionadas que, en su desarrollo e interacción permiten documentar, evaluar y verificar que un aeródromo se encuentra en condiciones de ser certificado, en cuyo caso la DGAC procede a conceder el Certificado de Aeródromo al Operador

Plan de Vigilancia: Conjunto de actividades de vigilancia a aeródromos, consistentes en inspecciones, auditorías, evaluaciones, entre otras, planificadas para ser desarrolladas durante el periodo que comprende el ciclo de vigilancia de la DGAC.

Revisión del aseguramiento del sistema: Revisión que mide el nivel de cumplimiento con los requisitos normativos, estándares, procedimientos y directrices.

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

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

Supervisión de la seguridad operacional: Función desempeñada por los Estados para garantizar que las personas y las organizaciones que llevan a cabo una actividad aeronáutica cumplan las leyes y reglamentos nacionales relacionados con la seguridad operacional.

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: Actividades estatales mediante las cuales la DGAC del Estado, verifica, de manera preventiva, con inspecciones y auditorías, que los titulares de licencias, certificados, autorizaciones o aprobaciones en el ámbito de la aviación sigan cumpliendo los requisitos y la función establecidos, al nivel de competencia y seguridad operacional que el Estado requiere.

Vigilancia de la Seguridad Operacional Basada en Riesgos: Metodología para la planificación, ejecución y seguimiento de las actividades de vigilancia continua, a partir de los perfiles individuales de riesgo de operadores de aeródromo, para determinar la frecuencia de las inspecciones y la priorización de los aspectos a ser inspeccionados

2.2. <u>ABREVIATURAS.</u> Para los propósitos de este Manual, son de aplicación las siguientes abreviaturas:

AGA: Aeródromos y ayudas terrestres

AIS: Servicios de Información Aeronáutica.

CDC: Carta de Cumplimiento

DGAC: Dirección General de Aeronáutica Civil **ECV:** Equipo de Certificación y/o Vigilancia

IAGA: Inspector de Aeródromos

LAR: Regulaciones Aeronáuticas Latinoamericanas

LV: Lista de verificación.

MA: Manual del aeródromo.

MIAGA: Manual del Inspector de Aeródromos

MPPAGA: Manual de Procesos y Procedimientos de la Unidad AGA

NAVAID: Ayudas a la Navegación Aérea.

OACI: Organización de Aviación Civil Internacional.

OAD: Operador/ explotador de Aeródromo

PAC: Plan de acciones correctivas

RAB: Reglamentación Aeronáutica Boliviana

RNC: Reporte de No Conformidades

SARPS: Normas y métodos recomendados

SMS: Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional

SRBS: Vigilancia de la Seguridad Operacional Basada en Riesgos

SRVSOP: Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional

3. Orientación Técnica [[[PQs 8.063 8.065 8.067 8.069]]]

- 3.1. La DGAC, mediante la unidad AGA, desarrolla y pone a disposición del público, material guía consistente en documentos y textos de orientación, con objeto de garantizar que los usuarios accedan a la información sobre la aplicación de los requisitos reglamentarios pertinentes. Esto incluye la orientación técnica a operadores de aeródromos conozcan los reglamentos del Estado y demás requisitos para la obtención y mantenimiento de un certificado de aeródromo. Dichos documentos pueden consistir en Circulares de Asesoramiento, Circulares Informativas o Circulares Instructivas pero no están limitados a este tipo de publicaciones.
- 3.2. El Manual PANS Aeródromos es, así mismo, un documento de orientación para los operadores de aeródromo.
- 3.3. Las Circulares de Asesoramiento u otro tipo de textos proporcionados a los operadores de aeródromo son desarrollados y publicados cumpliendo el procedimiento específico promulgado para este fin.
- 3.4. Asimismo, se suministra orientación técnica al personal técnico de la Unidad AGA, incluyendo a los IAGA, para que puedan desempeñar con eficacia sus funciones de supervisión de la seguridad operacional, de conformidad con los procedimientos establecidos y de manera normalizada. Principalmente, el presente manual constituye la guía fundamental para el desarrollo de sus actividades, complementándose con el Manual PANS-Aeródromo.
- 3.5. De igual manera, las Listas de Verificación que conforman los Apéndices del presente Manual complementan la orientación suministrada en el presente manual, respecto a la verificación del cumplimiento de requisitos normativos.

3.6. A continuación se proporciona una relación de los formularios a ser empleados como ayudas de trabajo para el Inspector de Aeródromos, orientadas a las actividades de supervisión (fiscalización) de la seguridad operacional en aeródromos.

Tabla 1-2-1 FORMULARIOS DE USO POR INSPECTORES DE AERÓDROMOS - IAGA

CÓDIGO	NOMBRE
DGAC-DNA-AGA-005	ACTA DE APERTURA DE INSPECCIÓN AGA
DGAC-DNA-AGA-006	RESERVADO
DGAC-DNA-AGA-007	ACTA DE CIERRE DE INSPECCIÓN AGA
DGAC-DNA-AGA-008	RESERVADO
DGAC-DNA-AGA-009	LISTA DE VERIFICACIÓN DE COMPONENTES DEL MANUAL DE AERÓDROMO
DGAC-DNA-AGA-010	RESERVADO
DGAC-DNA-AGA-011	VERIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE IMPLANTACIÓN DEL SMS EN AERÓDROMOS
DGAC-DNA-AGA-012	RESERVADO
DGAC-DNA-AGA-013	RESERVADO
DGAC-DNA-AGA-014	INSPECCIÓN A PROCESOS DE DATOS DE AERÓDROMO
DGAC-DNA-AGA-015	INSPECCIÓN DE CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE AERÓDROMO
DGAC-DNA-AGA-016	INSPECCIÓN AL ESTABLECIMIENTO DE RESTRICCIONES DE ALTURA
DGAC-DNA-AGA-017	INSPECCIÓN DE AYUDAS VISUALES DE AERÓDROMO
DGAC-DNA-AGA-018	INSPECCIÓN DE AYUDAS VISUALES INDICADORAS DE OBSTÁCULOS
DGAC-DNA-AGA-019	INSPECCIÓN DE SISTEMAS ELÉCTRICOS DE AERÓDROMO
DGAC-DNA-AGA-020	INSPECCION ADMINISTRATIVA ORGANIZACIONAL
DGAC-DNA-AGA-021	INSPECCION A PROCESOS DE NOTIFICACION DE CONDICIONES OPERACIONALES
DGAC-DNA-AGA-022	INSPECCIÓN A PROCESOS DE CONTROL DE OBSTÁCULOS Y PROTECCIÓN DE AYUDAS A LA NAVEGACION AEREA
DGAC-DNA-AGA-023	INSPECCIÓN A PROCESOS DE SEÑALIZACIÓN DE AREAS DE USO RESTRINGIDO
DGAC-DNA-AGA-024	INSPECCIÓN A PROCESOS DE RESPUESTA A EMERGENCIAS
DGAC-DNA-AGA-025	INSPECCIÓN DE SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS
DGAC-DNA-AGA-026	INSPECCIÓN A PROCESOS DE GESTIÓN DEL PELIGRO POR FAUNA
DGAC-DNA-AGA-027	INSPECCIÓN A PROCESOS DE GESTIÓN DE OPERACIONES EN EL ÁREA DE MOVIMIENTO
DGAC-DNA-AGA-028	INSPECCIÓN DE INSTALACIONES AUXILIARES DE AERÓDROMO
DGAC-DNA-AGA-029	INSPECCIÓN A PROCESOS DE MANTENIMIENTO DE ÁREA DE MOVIMIENTO
DGAC-DNA-AGA-030	INSPECCIÓN A PROCESOS DE MANTENIMIENTO DE AYUDAS VISUALES
DGAC-DNA-AGA-031	RESERVADO
DGAC-DNA-AGA-032	RESERVADO
DGAC-DNA-AGA-033	RESERVADO
DGAC-DNA-AGA-034	RESERVADO
DGAC-DNA-AGA-035	RESERVADO
DGAC-DNA-AGA-036	RESERVADO
DGAC-DNA-AGA-037	VIGILANCIA DE CONDICIONES FÍSICAS E INSTALACIONES DE AERÓDROMOS NO CERTIFICADOS
DGAC-DNA-AGA-038	VIGILANCIA DE CONDICIONES OPERACIONALES DE AERÓDROMOS NO CERTIFICADOS
DGAC-DNA-AGA-039	VIGILANCIA ADMINISTRATIVA ORGANIZACIONAL AERODROMOS NO CERTIFICADOS

- 3.7. Los formularios detallados constituyen la principal ayuda de trabajo de los IAGA al momento de evaluar el cumplimiento de los requisitos (evaluación prescriptiva) y el nivel de desempeño del SMS de un operador de aeródromo (evaluación basada en el desempeño).
- 3.8. Para este fin, las LV para evaluación prescriptiva se han estructurado de forma tal que cada requisito a ser evaluado respecto a su cumplimiento, esté identificado por un número de ítem, la referencia normativa que debe cumplirse y una pregunta del requisito.
- 3.9. A continuación, en la columna de orientación de describen los aspectos que el IAGA debe tomar en cuenta para evaluar el estado de implantación de cada ítem que sea aplicable, cuando efectúe verificaciones o evaluaciones.
- 3.10. En la siguiente columna se expresa el resultado de la evaluación, indicando si es "Satisfactorio" o "Insatisfactorio". En caso de que el requisito no sea aplicable por las características y condiciones de operación del aeródromo, se selecciona la casilla correspondiente. En ciertos casos durante una inspección pueden surgir circunstancias que impidan la verificación de un requisito, en cuyo caso se hará constar de esa manera en el formulario, debiendo anotarse las razones de la falta de verificación para fines de informes y evaluarse en gabinete si es necesario programar una nueva inspección o se puede aceptar la remisión de evidencias de cumplimiento, dejando la verificación in situ para la próxima inspección programada.
- 3.11. En la columna de observaciones el IAGA puede hacer las anotaciones pertinentes respecto a la verificación, documentos proporcionados por el operador, criterios aplicados u otros aspectos relevantes para fines de informe técnico de la actividad.
- 3.12. En la última columna se especifica la clasificación del ítem en base a los Elementos de Información definidos en el PROVISO de la DNA, para mostrarse como indicadores de desempeño de cada sección inspeccionada, esta información sirve para toma de decisiones sobre inspecciones específicas a secciones que muestren una tendencia negativa. A continuación se detalla dicha clasificación de elementos de información extraída del Apéndice H del PROVISO:

A. CONDICIONES FÍSICAS

- A.1) Infraestructura e instalaciones
- A.2) Equipamiento
- A.3) Herramientas e insumos

B. DOCUMENTACIÓN

- B.1) Procesos (Programas, planes, manuales, procedimientos operativos)
- B.2) Registros

C. PERSONAL

- C.1) Competencia
- C.2) Dotación

D. ORGANIZACION

- D.1) Gerenciamiento y políticas
- D.2) Estructura Organizativa

E. DESEMPEÑO

- E.1) Operaciones
- E.2) Mantenimiento
- E.3) Sistemas de Gestión (SMS/QMS)

3.13. A continuación se muestra un ejemplo de la estructura de las Listas de Verificación para una evaluación prescriptiva.



Nam Na	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E
			Venificar y examinar pruebas de que el Operador de Aerofromo: 1. Inspeccione (auto-inspeccione) dianamente las condiciones de estado del area de movimiento y el funcionamiento de las instalaciones relacionadas con la misma. 2. Notifique a las dependencias AIS y ATS apropiacias, ouesitores de importanda operacional, o que siecten la performante de las aeronaves, particulamente respecto a la descrito en RAS 135, (15), para que clonas dependencias puedan recultar la información necesaria a las aeronaves que lleguen o salaja.	Satisfationic No satisfationic No satisfationic No apticable No observed:		
1100	FAB 158 158, 105	¿El Operador de serodromo on inspectoria con adecuada regularidad y notifica las anado de movimiento y sus instalaciones a las dependencias apropiadas?	 Notica la presencia de agua; describiendo el astado de la gista con los terminos HUNEDA, MCUADA y AGUA ESTANCADA. FUBIca en el AIPSI la pisa la pista o parte de la miema presenta un coeficiente de eloción menor al establecido en la norma. Cuenta con un procedimiento pará la notificación a la comunidad aeronautica acerca. 			ĖŤ

- 3.14. Es importante tomar en cuenta que para el SMS de aeródromos se aplica una evaluación basada en el desempeño, por lo que la estructura de la LV DGAC-DNA-AGA-011 VERIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE IMPLANTACIÓN DEL SMS EN AERÓDROMOS varía grandemente, aplicándose los siguientes niveles de implantación: Presente (P), Adecuado (S por la sigla en inglés de "suitable"), Operativo (O) y Eficaz (E). En la orientación incluida en la misma planilla se explican los criterios que definen cuando se considera que se ha alcanzado cada uno de estos niveles de implementación, para que el IAGA evalúe el desempeño del SMS de un aeródromo.
- 3.15. Asimismo, la planilla está diseñada para que pueda ser utilizada mediante un soporte informático para el completado y procesamiento de resultados, por lo que en la medida de lo posible el IAGA deberá emplearla de dicha manera.
- 3.16. Por otra parte, en el Manual PANS-AERÓDROMOS se proporciona orientación técnica adicional para el IAGA así como para la industria. De igual manera, las Circulares de Asesoramiento emitidas para los Operadores de Aeródromo deben ser tomadas en cuenta por los IAGA como orientación técnica sobre la aplicación de los reglamentos pertinentes.
- 3.17. El suministro de material de orientación suficiente tiene dos objetivos: primero, proporcionar orientación al personal técnico sobre la manera de desempeñar sus funciones y actividades específicas; y segundo, permitir a la administración asegurarse de que las funciones y actividades de vigilancia de la seguridad operacional se lleven a cabo de manera eficaz y normalizada.
- 3.18. La orientación técnica para la industria se pone a disposición de los operadores de aeródromos en el sitio web de la DGAC. El material guía y de orientación para los IAGA se pone a disposición del personal en el sitio web y en la biblioteca virtual de la DGAC en el espacio de almacenamiento virtual creado para este fin.

3ra. Edición MIAGA-P1-C1-7 03/08/2020

PÁGINA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPITULO 2: Del Inspector de Aeródromos

1. Generalidades

- 1.1. Autoridad del Inspector de Aeródromo.- El Inspector tiene facultades delegadas por la DGAC para verificar y exigir que se cumple lo establecido en los requisitos del conjunto RAB AGA (según sean aplicables a cada caso), además de poder actuar conforme a la legislación nacional y procedimientos establecidos por la DGAC en el caso de detectarse situaciones que atenten con la seguridad operacional.
- 1.2. El Inspector no debe permitir que un riesgo operacional persista, para lo cual debe comunicar al operador/explotador del aeródromo sobre todos los asuntos de seguridad operacional detectados y exigir que mitigue el riesgo y establezca un plan de acción de medidas correctivas aceptable a la DGAC, o en su defecto actuar conforme la legislación y normativa le permitan para retornar a la condición de seguridad.

2. Dependencia

2.1. Los inspectores de aeródromo dependen de la Jefatura de Unidad AGA y cumplirán con el mandato, política, estándares de conducta y procesos pertinentes de dicha área así como de la DGAC.

3. Competencia [[[PQs 8.035 8.040, 8.042 8.051 8.053]]]

3.1. Establecimiento de la competencia requerida

- 3.1.1. El nivel de excelencia personal y profesional, exigido a todos los IAGA, es la base para establecer el nivel de competencia para cumplir satisfactoriamente las metas propuestas por la DGAC.
- 3.1.2. La Unidad AGA determina los requerimientos individuales de competencia de sus IAGA en todos los niveles. Para este fin, en el Manual de Descripción de Puestos se establecen los perfiles de los puestos donde, además de enunciar las principales funciones de los IAGA, se incluyen los requisitos de formación/educación, conocimientos, experiencia y competencias laborales.
- 3.1.3. En base a la formación académica, formación técnica y/o experiencia, establecidos como requisitos del perfil del puesto, los IAGA que forman parte de la Unidad AGA tienen una o más de las Sub-Especialidades AGA, enunciadas en el siguiente acápite.

3.2. Sub-Especialidades AGA

- 3.2.1. Las siguientes son consideradas como Sub-Especialidades del área AGA:
 - a) Planificación y Diseño de aeródromos.
 - b) Pavimentos aeroportuarios.
 - c) Operación de aeródromos.
 - d) Operaciones aéreas.
 - e) Limitación de obstáculos.
 - f) Mantenimiento de Aeródromos.

- g) Respuesta a emergencias aeroportuarias y servicios de Salvamento y Extinción de Incendios de aeródromo.
- h) Manipulación de materiales peligrosos (HAZMAT).
- i) Ayudas Visuales para la navegación aérea y Sistemas Eléctricos de aeródromo.
- j) Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional SMS.
- k) Control del Peligro por Fauna.

3.3. Aseguramiento de la Competencia

- 3.3.1. La Unidad AGA, en coordinación con el área de Recursos Humanos, participa en el proceso de selección, evaluación y reclutamiento de su personal de Inspectores de Aeródromo y demás personal técnico, para asegurarse del cumplimiento de los requisitos establecidos en el perfil de cada puesto, lo cual será documentado y archivado en el expediente de contratación, bajo resquardo del área de Recursos Humanos, de acuerdo a los procedimientos de dicha área.
- 3.3.2. Por otra parte, el Programa de Instrucción de la Dirección de Navegación Aérea (DNA) establece la instrucción a ser impartida al personal técnico de cada unidad y especialidad de la DNA, especificando el tipo de instrucción, la periodicidad, la descripción de los cursos/módulos, los procesos de planificación, ejecución y evaluación de la instrucción y los formularios de registro.
- 3.3.3. La Unidad AGA es la encargada de gestionar la instrucción o implementar otras acciones con la finalidad de alcanzar, mantener y mejorar los niveles de competencia de los IAGA.
- 3.3.4. Previamente a la asignación de tareas, la Unidad AGA verifica que los IAGA son competentes para realizar las mismas, debiendo quedar claro para los inspectores las consecuencias de sus actos para la seguridad.
- 3.3.5. Todo el proceso de establecimiento y verificación de competencias de los inspectores es debidamente documentado de acuerdo a los procedimientos específicamente establecidos.
- 3.3.6. La competencia de los inspectores es evaluada por la DGAC en base a los siguientes atributos:
 - a) conocimiento: Saber qué y por qué hacer. Este atributo está compuesto por la calificación o estudios y la capacitación o instrucción;
 - b) **habilidad:** Técnica, destreza, saber cómo hacer;
 - c) experiencia; y
 - d) actitud: interés, determinación y querer hacer.
- 3.3.7. Es decir, los inspectores deben haber recibido la educación y capacitación apropiadas; y deben haber adquirido las habilidades y experiencia que aseguren su competencia.
- 3.3.8. Uno de los aspectos que debe observar la capacitación es asegurar que los inspectores sean conscientes de la relevancia de sus actividades y cómo dichas actividades contribuyen a alcanzar los objetivos de seguridad operacional establecidos por la DGAC.

4. Funciones del Inspector de Aeródromo

4.1. Las funciones generales de los IAGA se enuncian en el Manual de Descripción de Puestos de la DGAC. Los resultados (generales y específicos) previstos de las actividades que cumplen los IAGA, se establecen para cada año en el Programa Operativo Anual Individual de cada Inspector, el cual está en estrecha relación con las funciones generales.

- 4.2. Las funciones específicas de un IAGA relacionadas con la supervisión de la seguridad operacional de aeródromos se enuncian a continuación sin tener carácter limitativo:
 - a) verificación de los datos de aeródromo que figuran en el manual de aeródromo, incluyendo detalles de:
 - 1) el emplazamiento del aeródromo;
 - 2) el nombre y la dirección del explotador del aeródromo;
 - 3) el área de movimiento;
 - 4) las distancias declaradas de pista disponibles;
 - 5) la iluminación aeronáutica de superficie;
 - los servicios de tierra; y
 - 7) las notificaciones sobre condiciones y procedimientos especiales, de haberlos;

Nota.- La verificación puede consistir en un muestreo de ciertos datos, en base a los relevamientos del operador de aeródromo reflejados en los planos de aeródromo y otra documentación que se proporcione. Para esto resulta de suma importancia el establecimiento de un sistema de calidad de datos en el aeródromo que se integre con el sistema de calidad del AIS.

- b) inspecciones y auditorías en el lugar, a los procedimientos de operación del aeródromo, incluyendo:
 - 1) el sistema de gestión de la seguridad en el aeródromo;
 - el plan de emergencia del aeródromo y los ejercicios periódicos de emergencias en el aeródromo;
 - 3) salvamento y extinción de incendios;
 - 4) la inspección y el mantenimiento de la iluminación aeronáutica de superficie;
 - 5) la promulgación de cambios a la información de aeródromo publicada;
 - 6) 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;
 - 7) la inspección diaria del aeródromo por el explotador;
 - 8) la planificación y realización de trabajos de construcción y mantenimiento en el aeródromo;
 - 9) la gestión de la plataforma y control de estacionamientos;
 - 10) el control de vehículos que operen en el área de movimiento o en sus cercanías;
 - 11) la gestión del peligro de la fauna;
 - 12) la vigilancia de las superficies limitadoras de obstáculos y notificaciones pertinentes;
 - 13) el traslado de aeronaves inutilizadas;
 - 14) el manejo de materiales peligrosos incluyendo el combustible de aviación;
 - 15) la protección del radar y de las ayudas a la navegación; y

- 16) las operaciones con baja visibilidad;
- c) inspecciones y verificaciones en el lugar, de las instalaciones y equipo del aeródromo incluyendo:
 - las características físicas y el estado 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;
 - 2) los sistemas de iluminación aeronáutica en la superficie, comprendidos los registros de verificaciones en vuelo;
 - 3) la fuente de energía eléctrica secundaria;
 - 4) los indicadores de la dirección de aterrizaje e indicadores de la dirección del viento, señales y balizas de aeródromo;
 - 5) los carteles de guía y carteles de advertencia en el área de movimiento;
 - 6) el equipo de mantenimiento de aeródromo;
 - 7) el plan de traslado de aeronaves inutilizadas;
 - 8) el equipo para el control de la fauna;
 - 9) la presencia de obstáculos en las superficies limitadoras de obstáculos;
 - 10) el equipo de medición del alcance visual en la pista;
 - 11) la presencia de luces peligrosas;
 - 12) el equipo de salvamento y extinción de incendios;
 - 13) las instalaciones de abastecimiento de combustible; y
 - 14) el equipo de medición del rozamiento en la superficie de las pistas;
- d) participación en misiones de evaluación en vuelo
- e) revisión y emisión de criterio respecto de evaluaciones de seguridad operacional/ estudios aeronáuticos en cooperación con los especialistas que se requieran, siempre que las normas y métodos lo permitan;
- f) todas las otras funciones relacionadas con la certificación de los aeródromos, incluyendo recibir y procesar expresiones de interés y solicitudes de certificados de aeródromo; peticiones de procesamiento para la enmienda, transferencia o devolución de certificados o solicitudes de certificados provisionales; monitoreo y cuando corresponda coordinación, de publicaciones del AIS respecto a aeródromos, y determinación de medidas apropiadas de cumplimiento de los reglamentos en caso de que éstos no se cumplan.

5. Atributos personales de los inspectores

5.1. Es necesario que los inspectores sean de mente abierta, que posean buen juicio y criterio, habilidades de comunicación efectiva, analíticas y tenacidad, tener la habilidad de percibir situaciones de una manera objetiva, comprender operaciones complejas desde una perspectiva amplia, y comprender sus responsabilidades individuales dentro de una organización completa y la industria de aviación civil.

- 5.2. Es de especial importancia el alto nivel de conducta, integridad personal y respeto que necesita poseer un inspector, atributos que imposibiliten recibir soborno o gratificaciones por parte de alguna persona u organización.
- 5.3. Es necesario que el inspector sea capaz de aplicar esos atributos con el fin de:
 - a) obtener y evaluar la evidencia objetiva de manera correcta y respetuosa;
 - b) permanecer ajustado al propósito de la tarea;
 - c) evaluar constantemente los efectos y resultado de las observaciones de las inspecciones, las acciones y las interacciones personales durante el desarrollo de éstas tareas;
 - d) tratar al personal involucrado de modo que se alcance el propósito de las tareas a desempeñar de la forma adecuada;
 - e) reaccionar con sensibilidad ante las políticas reglamentarias del Estado;
 - f) llevar a cabo el proceso de las actividades encomendadas sin desviaciones debido a distracciones;
 - g) prestar la debida atención y apoyo durante el proceso de las diferentes tareas encomendadas;
 - h) reaccionar adecuadamente en situaciones estresantes;
 - i) llegar a conclusiones generalmente aceptables basadas en las observaciones de las inspecciones; y
 - j) mantener firmemente sus criterios sobre determinada conclusión, mostrando evidencias que confirmen la veracidad de dicha conclusión, de forma tal que el personal quede satisfecho con sus argumentos.
- 5.4. Asimismo, la actitud de los inspectores de aeródromo hacia el cumplimiento de sus obligaciones se debe encuadrar en los siguientes puntos:
 - a) Valorar la responsabilidad de su acción en cuanto a sus funciones y repercusión en la seguridad operacional;
 - b) compromiso en conseguir los resultados en relación a los objetivos trazados por la DGAC con respecto a sus funciones;
 - promover la participación de los diversos actores en el que hacer de la seguridad operacional;
 - d) mantener un alto compromiso ético; y
 - e) ser proactivo en cuanto a adquirir conocimientos de manera continua que contribuyan al mejoramiento de su desempeño.

6. Reglas de conducta

- 6.1 La conducta del IAGA tiene una incidencia directa en el cumplimiento efectivo y apropiado de las funciones y responsabilidades del trabajo delegado por la DGAC. Al respecto, la obligación básica de todo inspector de aeródromo es el cumplimiento de los reglamentos internos de la DGAC.
- También se requiere que los inspectores cumplan sus obligaciones de una manera profesional y mantengan esa actitud en todas sus actividades, esto significa demostrar buen conocimiento y dominio del tema a tratar, aspecto que se logra a través de una buena preparación antes de cualquier inspección a realizar. El IAGA debe poseer excelente capacidad profesional y conducta ética intachable, de forma tal que pueda conducir procesos de inspección totalmente transparentes y a través de sus acciones sin afectar negativamente la credibilidad de la DGAC.

3ra. Edición MIAGA-P1-C2-5 03/08/2020

6.3 Los inspectores de aeródromo no deben permitir que emociones personales o conflictos con personal de la industria influyan en su comportamiento, en proveer asesoramiento imparcial a la DGAC y operadores de aeródromos. Aun cuando un inspector eventualmente puede estar expuesto a actitudes hostiles, éste no debe responder con la misma actitud.

7. Restricciones de Elegibilidad

- 7.1. Para que todo el proceso de certificación se mantenga imparcial, el Inspector de Aeródromos que sea designado para participar en actividades de certificación o vigilancia, además de cumplir los requisitos de competencia, debe ser trabajador dependiente únicamente de la DGAC.
- 7.2. Funcionarios externos a la DGAC podrán participar en las tareas en calidad de asesores, cuando sea justificado por razones concretas. En todo caso, los asesores deberán estar libre de conflicto de interés real o percibido.

8. Coordinación de la certificación y vigilancia

8.1. La certificación es coordinada por el Jefe de Equipo de Certificación mientras que la Vigilancia es coordinada por el Inspector Designado. Es tarea del Jefe del EC y el IAGA designado para la Vigilancia, manejar los asuntos relevantes siendo responsable directo de todos los recursos (incluyendo los recursos humanos), y de la integridad de los procesos de certificación y vigilancia.

9. Conflictos de interés

- 9.1 Para que los procesos de certificación y vigilancia se mantengan imparciales y libres de sesgos, el Equipo de Certificación / vigilancia no debe estar conformado por personal que puedan tener conflicto de interés con el operador de aeródromo, real o percibido. Mantener la independencia y objetividad dentro de los procesos de certificación y vigilancia, es vital para asegurar que las constataciones, hallazgos y conclusiones estén basados únicamente en evidencias.
- 9.2 El conflicto de intereses incluye circunstancias en las que un IAGA, pareciera beneficiarse directa o indirectamente, de manera inadecuada, o permitir que un tercero se beneficie de manera inapropiada, del resultado de sus actividades en la certificación o vigilancia de un operador de aeródromo.
- 9.3 Para este fin, la DGAC tiene establecidos mecanismos para evitar cualquier conflicto de interés, por lo que se deben cumplir los reglamentos y procedimientos del área de Recursos Humanos.
- 9.4 Asimismo, un IAGA no debe aceptar participar de una actividad relacionada a la supervisión de la seguridad operacional de determinado operador de aeródromo, a sabiendas que pudiera existir alguna razón que denote conflicto de interés, real o percibido.
- 9.5 Si el Inspector de aeródromo designado como miembro de un equipo de certificación/vigilancia considera que su participación puede constituir un conflicto de interés, debe informar de esta situación inmediatamente al Jefe de Equipo. Las siguientes situaciones son consideradas conflictos de interés:
 - a) antiguo empleado de la organización (debe analizarse el tiempo transcurrido y las circunstancias en que finalizó el vínculo laboral);
 - b) vínculo organizacional con el operador de aeródromos;

- c) interés directo en la empresa que opera el aeródromo o un proveedor de servicio; y/o
- d) lazos familiares, o de amistad con los ejecutivos que operan el aeródromo, o con otros miembros clave de ésta.

10. Credenciales del Inspector de Aeródromo [[[PQ 8.045]]]

10.1 La DGAC, en el marco del reglamento y procedimiento específico, otorga a los IAGA una credencial que acreditará el rol conferido y las atribuciones delegadas por la DGAC, para desempeñar funciones como Inspector Gubernamental de Aeródromos, garantizando su acceso irrestricto e ilimitado a las instalaciones de cualquier aeródromo así como a la documentación de la organización.

PÁGINA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPÍTULO 3: Del Equipo de Certificación y/o Vigilancia

1. Generalidades

1.1. A los fines de este Manual y de los procedimientos relacionados con los Equipos de Certificación y/o Vigilancia (ECV), los conceptos esenciales, relativos a cada uno de ellos son los mismos, ya sea que el equipo lleve a cabo actividades de certificación de aeródromos, de vigilancia de aeródromos o ambas.

2. Requisitos de los equipos de certificación y/o vigilancia de aeródromo

- 2.1. La conformación de un Equipo de Certificación de la DGAC depende de las características del trabajo previstos, como ser entre otros, clase y complejidad del aeródromo, tipo de operaciones, la clasificación de tipos de inspecciones a efectuarse, el alcance de la certificación, el tiempo asignado a las actividades y la disponibilidad de recursos humanos.
- 2.2. Puede ser que un ECV no requiera todas las especialidades de aeródromo, en cuyo caso se considera factible reducir el número de integrantes del equipo, asegurándose que los miembros que lo integren, estarán en capacidad y contarán con competencias para cubrir todos los aspectos del proceso de certificación / vigilancia.
- 2.3. Las inspecciones extensas deben contar con soporte administrativo y logístico, un Inspector Jefe de Equipo y miembros del equipo de certificación y/o vigilancia, el cual podrá, además, estar conformado por especialistas y/u observadores.
- 2.4. Las inspecciones de especialidad a menudo consisten de un solo Inspector que es responsable de todas las tareas de verificación de cumplimiento.
- 2.5. La conformación del equipo, los registros, calificaciones y responsabilidades de los miembros del equipo deben ajustarse a lo establecido en la presente sección y quedar debidamente documentados en los expedientes respectivos.
- 2.6. Las funciones, calificaciones y responsabilidades del Jefe del ECV y las de sus miembros serán determinadas por la DGAC; en todo caso, se deberá tener en cuenta lo siguiente:
 - a) Composición del Equipo de Certificación / Vigilancia: La DGAC designará a los inspectores miembros del Equipo, de forma tal que el mismo estará compuesto por un grupo de inspectores que puedan cubrir todas las áreas y en caso de no ser factible, podrán incorporarse al mismo, especialistas técnicos y/u observadores que cuenten con la experiencia y conocimientos determinadas por esta Autoridad.
 - b) Especialidades Técnicas: Un equipo de Certificación y/o Vigilancia, estará conformado por inspectores de aeródromo con experiencia y conocimientos en las Sub-Especialidades AGA. Cuando el Jefe del ECV considere necesaria la participación de un experto en alguna de las Sub-Especialidades AGA para la cual la Unidad AGA no cuente con personal de dicha sub-especialidad, podrá designarse la participación de un especialista técnico como asesor, el cual apoyará técnicamente al Jefe de Equipo. Siendo cuya participación puede ser presencial, acompañando la inspección o apoyo de gabinete, revisando y aceptando documentación presentada por el operador de aeródromo o emitiendo criterio técnico sobre asuntos específicos. De preferencia, los asesores serán de otras áreas de la DGAC.

c) Observadores

1) Un observador puede formar parte del Equipo mediante un acuerdo mutuo entre el Jefe de Equipo y el operador de aeródromo a ser certificado / vigilado. Este observador puede ser un inspector o asesor de la DGAC, aunque no es condición para ello, que sea Inspector Gubernamental de Aeródromos ya que no tendrá atribución alguna en la inspección de certificación / vigilancia.

- Un observador no se considera parte del Equipo y no debe influenciar ni interferir con ninguna parte del proceso de certificación / vigilancia y mucho menos en la inspección.
- 3) El observador puede ser una persona representante del operador de aeródromo, de un regulador o de otra parte interesada.

PARTE II - PROCESO DE CERTIFICACIÓN DE AERODROMOS

CAPÍTULO 1: Descripción general del proceso

1. Generalidades [[[PQ 8.083]]]

- 1.1. El objetivo de este Capítulo es proporcionar información y guía acerca del Proceso de Certificación de Aeródromos tal como se reflejan en el Reglamento sobre Certificación de Aeródromos, de forma concordante con las especificaciones del Doc. 9774 de la OACI (Manual de Certificación de Aeródromos) y el PANS Aeródromos; describiendo secuencialmente las actividades que el IAGA debe desarrollar en cada fase de dicho proceso.
- 1.2. Cuando un operador de aeródromo solicita la certificación de aeródromo, se debe evaluar que ese aeródromo cumpla los requisitos de certificación pertinentes detallados en la sección 2 del presente capítulo. Si se observa que el aeródromo cumple dichos requisitos, procede otorgar un certificado.
- 1.3. El cumplimiento del aeródromo se evalúa mediante:
 - a) inspecciones técnicas de la infraestructura y el equipo del aeródromo respecto de los requisitos relativos a las operaciones previstas;
 - b) un examen del manual de aeródromo y la documentación justificante y la aceptación de las secciones pertinentes sobre seguridad operacional; y
 - c) la verificación en el terreno de los procedimientos, la organización y el SMS del explotador de aeródromo sobre la base del contenido del manual de aeródromo.
- 1.4. La guía proporcionada en el presente manual, se vincula a los Procesos y Procedimientos de la Unidad AGA descritos en el Manual MPP AGA.

2. Alcance del Proceso [[[PQ's 8.081, 8.083, 8.085, 8.161, 8.201, 8.251, 2.257, 8.291, 8.293, 8.321]]]

- 2.1. El alcance de la certificación cubre todas las especificaciones pertinentes establecidas mediante el Conjunto RAB AGA, aplicable al tipo de operaciones que se efectúan en el aeródromo, lo cual contempla mínimamente los siguientes aspectos:
 - a) cumplimiento de la infraestructura (entendida como las características físicas, instalaciones y equipos) del aeródromo respecto de los reglamentos aplicables a las operaciones que el aeródromo prevé proporcionar; y
 - b) procedimientos operacionales de aeródromo y su aplicación permanente, respecto de:
 - 1) datos y presentación de informes del aeródromo;
 - 2) acceso al área de movimientos;
 - 3) plan de emergencias del aeródromo;
 - salvamento y extinción de incendios (SEI);
 - 5) inspección del área de movimientos;
 - 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 movimiento;
- 13) gestión del peligro que representa la fauna;
- 14) obstáculos;
- 15) traslado de aviones inutilizados;
- 16) operaciones con visibilidad reducida; y
- 17) la coordinación con elementos de los servicios de tránsito aéreo (ATS),
- c) implementación del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) acorde al aeródromo y sus operaciones.
- 2.2. La DGAC certificará un aeródromo, en base al informe recomendatorio del Equipo de Certificación, cuando se haya asegurado que el operador/explotador cumple y tiene la capacidad de seguir cumpliendo con los requisitos normativos del Conjunto RAB AGA aplicables al tipo de aeródromo, de manera adecuada y continuada para conducir sus actividades con el nivel de seguridad operacional requerida.
- 2.3. Por lo indicado, un proceso de certificación puede culminar en el otorgamiento de un certificado de aeródromo o en el rechazo a la solicitud del operador solicitante. Para este fin, debe tomarse en cuenta que es obligación del operador/explotador de aeródromo solicitante de un Certificado de Aeródromo, demostrar que cumple con lo establecido en el Conjunto RAB AGA.
- 2.4. En el presente Manual se proporciona al IAGA una guía de acción y los procedimientos técnicos para cuando participe dentro de un proceso de certificación. En el Manual de Procesos y Procedimientos (MPPAGA) se establecen los procedimientos específicos para que la Unidad AGA gestione el proceso, por lo que dicho documento también deberá ser tomado en cuenta por el IAGA.
- 2.5. El Proceso de Certificación de Aeródromos está pensado para seguir un orden secuencial, para lo cual se han establecido las siguientes fases:
 - a. Fase I: Pre-solicitud o expresión de interés del operador/explotador.
 - b. Fase II: Solicitud formal de certificación de aeródromos,
 - c. Fase III: Evaluación de la solicitud formal,
 - d. Fase IV: Evaluación de las instalaciones, equipo y servicios del aeródromo (verificación en el lugar),
 - e. Fase V: Otorgamiento o rechazo de un certificado de aeródromo, y
 - f. Fase VI: Promulgación de las condiciones de operación en la AIP

CAPÍTULO 2: Actividades durante la Fase I: Pre-solicitud

1. Generalidades

- 1.1. Este capítulo proporciona una guía al Inspector de Aeródromos (IAGA) para cumplir adecuadamente su rol en la fase de pre-solicitud en un proceso de certificación de aeródromo.
- 1.2. La finalidad de la pre-solicitud es la de asegurar que el operador/explotador de aeródromo comprenda el proceso de certificación y su alcance, conozca los requisitos que debería cumplir para la certificación. Esta fase también permite determinar si una organización se encuentra en condiciones de iniciar el proceso de certificación.

2. Inicio de la Fase I

- 2.1. Para iniciar el proceso de certificación del aeródromo, el operador/explotador de aeródromo presentará la expresión de interés mediante el Formulario de Pre-solicitud de Certificado de Aeródromo (FORM-AGA-CERT-001 del MPPAGA), a partir de lo cual se activa el Procedimiento PRO-AGA-CERT-001, establecido en el MPP AGA.
- 2.2. Para esto, el IAGA designado como Jefe del Equipo de Certificación será responsable del procesamiento de la pre-solicitud, pudiendo coordinar con otros IAGA del Equipo las actividades para dicho fin.

3. Procesamiento de la Fase I

- 3.1. En esta Fase, el IAGA debe orientar al operador/explotador para asegurar que el operador/explotador de aeródromo comprenda el proceso de certificación y su alcance, conozca los requisitos que debería cumplir para la certificación, dependiendo de la complejidad del aeródromo y de la necesidad de asesoramiento que se requiera, puede incluir la planificación de visitas a las instalaciones del aeródromo o a sus oficinas principales y comunicar sobre la aceptabilidad de la pre-solicitud del operador/explotador para continuar con la solicitud formal, siendo necesario registrar las reuniones cumplidas mediante Actas de Reunión (Formato en FORM-AGA-002), manteniendo archivo documentado de dichas reuniones.
- 3.2. Es importante tomar en cuenta que la visita al aeródromo permite:
 - a. Propiciar la presentación y contacto inicial entre el personal clave del operador/explotador solicitante con el JEC;
 - b. orientar al operador/explotador solicitante sobre el alcance del proceso, los criterios técnicos y la metodología del trabajo que será realizado;
 - c. conocer preliminarmente las características principales del aeródromo, así como las áreas funcionales, sistemas y actividades involucradas en el proceso;
 - d. identificar oportunamente necesidades logísticas especiales que puedan requerirse durante el desarrollo del proceso;
 - e. entregar la documentación pertinente al operador/explotador solicitante, incluyendo reglamentos vigentes, formularios y material informativo;

3ra. Edición MIAGA-P2-C2-1 03/08/2020

- f. acordar una fecha tentativa de presentación de la solicitud forma,
- g. esclarecer todas las dudas en cuanto a los requisitos reglamentarios que serán aplicados durante la auditoria; y
- h. recabar información a ser tomada en cuenta en la planificación del proceso.
- 3.3. En caso de que no se efectúe una visita al aeródromo, será necesario sostener reuniones técnicas con el personal clave del operador/ explotador donde se aborden los puntos señalados anteriormente.
- 3.4. En el caso de aeródromos que se encuentran operativos, la DGAC puede efectuar inspecciones técnicas a fin de verificar el grado de cumplimiento de los requisitos reglamentarios aplicables. Para este fin, debe considerarse que el resultado de la inspección constituirá un antecedente para el proceso, debiendo documentarse adecuadamente toda la actividad. Asimismo, los resultados de las inspecciones técnicas en esta Fase, podrán ser tenidos en cuenta por el operador/explotador solicitante, en la elaboración del Manual de Aeródromo.
- 3.5. En esta Fase, se emplea la Lista de Verificación DGAC-DNA-AGA-001 (ver Apéndice 1 del presente Manual).

4. Cierre de la Fase I

- 4.1. Si los resultados de la evaluación indicada anteriormente son positivos, se considera que la Fase I ha sido concluida satisfactoriamente.
- 4.2. Concluida satisfactoriamente la Fase I, corresponderá que el IAGA responsable del procesamiento de la pre-solicitud, recomiende a la DGAC el cierre de la Fase I, debiendo comunicarse por escrito al operador/explotador solicitante (modelo de comunicación en FORM-AGA-CERT-003 del MPPAGA), para que presente una solicitud formal de certificado de aeródromo con arreglo a los requisitos del Reglamento sobre Certificación de Aeródromos. En la comunicación al solicitante, debería indicarse la persona de contacto en la DGAC.

CAPITULO 3: Actividades a partir de la presentación de la solicitud formal

1. Generalidades

- 1.1. Este capítulo proporciona una guía al Inspector de aeródromo (IAGA) para cumplir adecuadamente su rol en la fase de solicitud formal en un proceso de certificación de aeródromo.
- 1.2. La finalidad de la fase de solicitud formal es que el operador/ explotador presente la documentación oficial sobre el aeródromo y la forma en que se lo opera.

2. Inicio de la Fase II

- 2.1. Luego de la Fase I, el operador/explotador solicita formalmente a la DGAC se le otorgue un certificado de aeródromo, presentando el Formulario de Solicitud de Certificado de Aeródromo (FORM-AGA-CERT-005 del MPPAGA), y adjuntando el Manual de Aeródromo (MA), la Carta de Declaración de Cumplimiento (FORM-AGA-CERT-007 del MPPAGA), así como también toda otra documentación que sea requerida, conforme a lo dispuesto en el RAB-139
- 2.2. A partir de la recepción de la solicitud formal se activa el Procedimiento PRO-AGA-CERT-002, establecido en el MPP AGA, correspondiendo al Equipo de Certificación revisar preliminarmente la documentación presentada por el operador/explotador solicitante a fin de asegurarse que el expediente esté completo y permita pasar a la siguiente fase.

3. Procesamiento de la Fase II: Solicitud formal de certificación de aeródromos [[[PQ's 8.083, 8.085, 8.087, 8.111, 8.251, 8.311]]]

- 3.1. En esta Fase, el Jefe del Equipo de Certificación, u otro IAGA designado por este, será responsable de revisar y verificar que la documentación presentada por el operador/ explotador esté completa y se cumplan las formalidades del caso (documentos completos, legibles, con las firmas y aprobaciones que correspondan.
- 3.2. Como parte del procesamiento del trámite, se examinará si el Manual de Aeródromo contiene todas las secciones requeridas, empleando para esta tarea la Lista de Verificación la DGAC-DNA-AGA-009.
- 3.3. Cuando la revisión preliminar de los documentos identifique la necesidad de complementaciones o correcciones de forma, las mismas serán requeridas al operador/ explotador, para poder continuar con el proceso. Debe tomarse en cuenta que durante el proceso se busca mantener una coordinación más directa y efectiva entre autoridad y operador/ explotador, por lo que es propicio fijar canales de comunicación directa entre el Equipo de Certificación de la DGAC y el personal clave del solicitante.

4. Reunión de solicitud formal

- 4.1. De ser considerado necesario, por el Equipo de Certificación o por el solicitante del Certificado, se convocará a una reunión para tratar temas sobre la solicitud formal.
- 4.2. En esta reunión, el ECV y el operador/explotador revisarán el expediente de solicitud y aclararán las discrepancias u observaciones efectuadas por los IAGA miembros del equipo.

5. Cierre de la Fase II

- 5.5. El Jefe del Equipo debe informar oportunamente al solicitante, dentro del plazo establecido en el procedimiento específico, acerca del resultado de la revisión preliminar de los documentos remitidos.
- 5.6. Cuando la revisión preliminar de los documentos identifique la necesidad de complementaciones o correcciones de forma, las mismas serán requeridas al operador/ explotador, para poder continuar con el proceso. No obstante, en los casos en que existan serias deficiencias en los documentos remitidos sin que hayan sido oportunamente corregidos por el operador/ explotador, la solicitud formal no será aceptada y el solicitante será notificado por escrito, explicando concretamente las razones que motivaron esa decisión y devolviendo la solicitud con los documentos presentados.
- 5.7. Si la revisión preliminar de los documentos remitidos con la solicitud formal es satisfactoria, el Jefe del Equipo de Certificación (o el IAGA designado como responsable de la revisión), preparará y presentará el informe de revisión preliminar, recomendando el cierre de la Fase II, para continuar con la evaluación de documentación de la Fase III.
- 5.8. Concluida satisfactoriamente la Fase II, se comunicará por escrito al operador/explotador solicitante que la Fase II se considera finalizada y de esta manera se inicia con la Fase III, (modelo de carta en FORM-AGA-CERT-009 del MPPAGA).

CAPITULO 4: Actividades de evaluación de la solicitud formal

1. Generalidades

- 1.1. Este capítulo proporciona una guía al Inspector de aeródromo (IAGA) para cumplir adecuadamente su rol en la fase de evaluación de la solicitud formal en un proceso de certificación de aeródromo.
- 1.2. La finalidad de esta Fase es que antes de la verificación en el terreno del aeródromo (incluidos procedimientos y SMS), la DGAC haya examinado el Manual de Aeródromo asegurándose de que se ajusta a los requisitos establecido en LAR 139.
- 1.3. Debe tomarse en cuenta que durante la verificación en el terreno se evaluará el cumplimiento de requisitos de infraestructura e instalaciones, así como todos los procedimientos operacionales de aeródromo y SMS, por lo que la aceptación en esa etapa consiste en constatar que se haya incluido toda la información que debe figurar en el manual de aeródromo, acorde a lo requerido en RAB 139.210 y apéndice 5. Para este fin, serán empleadas las Listas de Verificación del Apéndice 1 que sean aplicables, examinándose si los procedimientos pueden considerarse "Documentados" y "Acordes".

2. Inicio de la Fase III

2.1. La Fase III inicia con la presentación de la Solicitud Formal por parte del operador/ explotador, activándose el procedimiento PRO-AGA-CERT-003 establecido en el MPP AGA.

3. Procesamiento de la Fase III: Evaluación de la Documentación [[[PQ's 8.083, 8.111, 8.113, 8.119, 8.251, 8.311]]]

- 3.1. Esta Fase se desarrolla en gabinete, el Equipo de Certificación debe evaluar la documentación presentada en la solicitud formal y emitir el informe correspondiente en base a la reglamentación del Estado, siendo de suma importancia recabar toda la información necesaria que permita una evaluación precisa de la documentación presentada.
- 3.2. Para este fin, En la Fase III, el IAGA del Equipo de Certificación, verificará que:
 - a. el operador haya presentado el formulario adecuadamente completado;
 - b. el manual de aeródromo presentado por el operador de aeródromo contenga toda la información requerida; y que
 - c. en el manual de aeródromo se indiquen todos los procedimientos relativos a la certificación del aeródromo que evaluará el grupo de verificación en el terreno.
- 3.3. Como parte de las actividades de evaluación, es posible devolver al solicitante ciertas secciones de la documentación presentada, para que se efectúen cambios específicos o para obtener información adicional que se identifique como necesaria.
- 3.4. En cumplimiento al procedimiento PRO-AGA-CERT-003, el Jefe del Equipo de Certificación podrá asignar a los IAGA del equipo, secciones del MA o de los otros documentos para su evaluación y verificación de cumplimiento.

3ra. Edición MIAGA-P2-C4-1 03/08/2020

3.5. Asimismo, durante la revisión de la documentación, cuando el Equipo de Certificación lo considere pertinente, se podrá requerir criterio experto a algún especialista en un tema específico (Ej.-operaciones de aeronaves, tránsito aéreo, mercancías peligrosas, entre otros), tomando la recomendación que el especialista presente en su informe como base para la evaluación del MA.

3.1. Evaluación del Contenido del Manual de Aeródromo

- 3.1.1. Antes de la verificación en el terreno, cada IAGA del Equipo de Certificación examinará el Manual de Aeródromo (o la sección asignada), con la suficiente rigurosidad para determinar si es procedente la aceptación/ aprobación del mismo, por parte de la DGAC. Se empleará el formulario DGAC-DNA-AGA-009, referenciando la sección o números de páginas donde se incluyen los aspectos requeridos.
- 3.1.2. Debe tomarse en cuenta que el cumplimiento de los procedimientos de aeródromo se evalúa durante la verificación en el lugar, por lo que la aceptación en esta etapa consiste en constatar que el MA contenga lo requerido en el RAB 139, proporcionando información completa y estableciendo procedimientos operativos de forma acorde a las características, condiciones y operaciones del aeródromo.
- 3.1.3. En aeródromos de mayor tamaño, es posible que las dimensiones y la complejidad de las operaciones y procedimientos conexos determinen que esos procedimientos no se puedan incluir en un solo documento. Por ejemplo, el operador de aeródromo puede elaborar y mantener un manual de SMS para comunicar su enfoque sobre la gestión de la seguridad operacional en todo el aeródromo. En esas circunstancias, es aceptable identificar referencias a esas disposiciones en el manual de aeródromo, siendo fundamental que todo procedimiento, información y documentación referenciados estén sujetos a procedimientos de enmienda exactamente iguales a los del manual de aeródromo. Para muchos aeródromos de menor tamaño, el manual de aeródromo puede ser simple y breve, siempre que abarque los procedimientos esenciales para la seguridad de las operaciones cotidianas.

3.2. Evaluación de la Competencia

- 3.2.1. Para asegurarse de la competencia de la organización, en la etapa de evaluación de documentos, el IAGA debe verificar que:
 - (1) La estructura orgánica del operador/ explotador de aeródromo (OAD) comprende todas las áreas involucradas en la operación, mantenimiento y gestión de la seguridad operacional del aeródromo;
 - (2) En el manual de aeródromo se ha identificado y declarado, cada puesto de la estructura organizacional que corresponda al Personal Clave del operador de aeródromo con sus funciones y responsabilidades;
 - (3) Todas las actividades críticas son abordadas en las funciones y responsabilidades del Personal Clave;
 - (4) Se ha determinado la competencia necesaria para cada puesto del Personal Clave, estableciendo los requisitos (perfil requerido) en base a la formación y experiencia;
 - (5) El operador de aeródromo ha establecido un programa de instrucción (o capacitación) para mantener y mejorar la competencia del Personal Clave, que asegure que el personal cuente con la instrucción y competencias necesarias para cumplir con sus funciones, en el marco de lo dispuesto en RAB 139.305.

- 3.2.2. Para asegurarse del nivel de recursos de la organización, en la etapa de evaluación de documentos, el IAGA debe verificar que en la documentación se incluye evidencia que demuestra determinantemente que el operador de aeródromo cuenta con suficientes recursos para realizar todas las actividades críticas para la operación y mantenimiento del aeródromo en cuanto a personal suficiente, materiales, herramientas, equipo, maquinaria además de compromiso de la alta gerencia para atender las obligaciones. De verse por necesario, incluso puede requerirse criterio al respecto a otra autoridad competente en la materia.
- 3.2.3. Tanto para la verificación de la competencia, así como del nivel de recursos de la organización, debe quedar constancia documental del examen efectuado mediante el completado de la Lista de Verificación DGAC-DNA-AGA-020.

3.3. Evaluación del Manual SMS

- 3.3.1. En la Fase III, el IAGA que sea designado para evaluar la documentación SMS presentada por el OAD solicitante, verificará que en el MA se refleje con precisión el SMS del aeródromo, mostrando en particular, la forma en que el aeródromo prevé medir su rendimiento respecto de las metas y los objetivos de seguridad operacional.
- 3.3.2. El IAGA designado verificará que el operador solicitante ha elaborado la sección sobre SMS del manual e incluye los procedimientos y documentos conexos, como también la política de seguridad operacional del operador de aeródromo, firmada por el ejecutivo responsable. Al respecto, como se señaló anteriormente, es importante tomar en cuenta que, de acuerdo a la complejidad y las dimensiones del aeródromo, es posible que el SMS figure en un manual aparte, anexo al MA.
- 3.3.3. La verificación documental del SMS para una aceptación inicial se complementa con la verificación en lugar a efectuarse en la Fase IV, por lo que en esta Fase se verifica que se describan las políticas, procesos y procedimientos SMS del aeródromo. Se verificará asimismo que todos los procedimientos SMS, la política de seguridad operacional y las instrucciones estén descritos en detalle o tengan referencia a otras publicaciones aceptadas o reconocidas formalmente.
- 3.3.4. Para este fin, se emplea la Lista de Verificación DGAC-DNA-AGA-011, aplicando una evaluación basada en el desempeño, debiendo aplicarse los criterios de Presente (P) y Adecuado (S) para que la documentación se considere aceptable.

4. Resultados de la Evaluación de Documentación

- 4.1. Resultado de la evaluación efectuada mediante la cual se examinó si el documento remitido cumplía los requisitos establecidos en RAB Capítulo C, los IAGA miembros del Equipo de Certificación, determinarán si corresponde aprobar/ aceptar o rechazar el MA.
- 4.2. Si la evaluación muestra la existencia de serias deficiencias o no conformidades en la documentación del solicitante, un IAGA puede determinar que no es procedente proseguir con el proceso, en cuyo caso recomendará devolver el manual al solicitante por escrito, explicando el motivo del rechazo.
- 4.3. SI los IAGA miembros del Equipo de Certificación consideran que el documento se ajusta a los requisitos, elevarán el informe correspondiente recomendando aprobar/ aceptar el MA. Cabe señalar que esta aceptación tiene carácter "inicial" estando sujeta a verificación en campo, ya que en la siguiente Fase se comprobará en el lugar si el Manual de Aeródromo cumple efectivamente los requisitos reglamentarios aplicables.

3ra. Edición MIAGA-P2-C4-3 03/08/2020

4.4. El IAGA debe tomar en cuenta que es obligación del operador de aeródromo, informar a la DGAC de todo cambio en el manual de aeródromo aprobado/aceptado entre el momento en que se solicita el certificado y el final de la verificación en el terreno.

5. Cierre de Fase III

- 5.1. Si como resultado de la evaluación el Equipo de Certificación determinó que el MA presentado era aceptable, corresponderá el Cierre de la Fase III, para lo cual el IAGA designado como Jefe del Equipo de Certificación presentará el informe recomendando el cierre de la fase y adjuntando los documentos respectivos para ser mantenidos en el expediente.
- 5.2. Se notificará por escrito al OAD solicitante, que se ha concluido la revisión del Manual de Aeródromo considerándolo aceptable, y de esta manera se ha finalizado la Fase III del proceso de certificación, dando inicio a la fase de demonstración e inspección de este mismo proceso (Fase IV). Sin embargo, se dejará establecido en la comunicación que el manual está aceptado con carácter "inicial", por lo que si durante la verificación en el terreno se encontraran elementos que ameriten correcciones en el MA, éstas deberán procesarse de forma similar a la Fase III, requiriéndose una nueva revisión y aceptación.
- 5.3. Si la evaluación determinó la existencia de serias deficiencias o no conformidades en la documentación del solicitante, determinándose que no es procedente proseguir con el proceso, se devolverá el manual al solicitante por escrito, explicando el motivo del rechazo.

CAPITULO 5: Actividades de Verificación en el Lugar

1. Generalidades

- 1.1. El objetivo de este Capítulo es reseñar las actividades que deben realizar los IAGA durante la evaluación de las instalaciones y equipo del aeródromo.
- 1.2. El alcance de la verificación en el terreno abarca los temas incluidos en el manual de aeródromo.
- 1.3. La verificación en el terreno confirma que las operaciones del aeródromo se realizan con eficacia de conformidad con el Conjunto Normativo AGA y los procedimientos aplicables que se describen en el manual.
- 1.4. Con esta finalidad, es necesario que el Equipo de Certificación se familiarice y emplee los formularios y las Listas de Verificación (LV) que correspondan a cada actividad específica.

2. Inicio de la Fase IV

2.1. La Fase IV se inicia a partir de que el Manual de Aeródromo ha sido aceptado "inicialmente", juntamente con la otra documentación presentada por el solicitante, a partir de lo cual se activa el procedimiento PRO-AGA-CERT-004 establecido en el MPP AGA.

3. Procesamiento de la Fase IV [[[PQ's 8.161, 8.201, 8.273, 8.287, 8.341]]]

- 3.1. El IAGA debe verificar el cumplimiento Conjunto RAB AGA en lo relativo a requisitos que sean aplicables de acuerdo al tipo de aeródromo, además de comprobar al mismo tiempo que el manual de aeródromo describe adecuadamente la estructura operacional y de gestión del aeródromo, los servicios y las instalaciones del aeródromo, todos los procedimientos operacionales y todas las restricciones vigentes.
- 3.1. 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.
- 3.2. Los resultados de la verificación deben ser comunicados al operador/explotador de aeródromo, ya sea en reuniones diarias y/o en la reunión de clausura.
- 3.3. Las actividades de Inspección deben ser ejecutadas de acuerdo con el cronograma de eventos y plan de inspección previsto, por lo que los IAGA del Equipo de Certificación también deben cumplir las actividades previas y posteriores a la inspección.

4. Actividades en la etapa previa a la Verificación en el Lugar

A continuación, se listan las actividades más importantes a desarrollarse en la etapa previa al inicio de las inspecciones:

4.1. Preparación de las verificación en el lugar

Esta es la primera actividad previa a la verificación en el lugar y es aquella donde deben revisarse, principalmente, el objetivo, el alcance de la inspección y la información disponible.

4.2. Selección de los procedimientos de verificación

La selección de procedimientos implica una revisión de los procedimientos del MIAGA y su selección de acuerdo al objetivo y alcances de la verificación.

4.3. Revisión de la documentación [[[PQ 8.113]]]

En esta actividad debe revisarse el Manual de Aeródromo aceptado para el Proceso de Certificación, la Lista de Declaración de Cumplimiento y cualquier otro documento presentado por el operador/explotador significativo para la Inspección a ser realizada.

4.4. Organización del Equipo de Certificación para la Verificación en el Lugar

El Equipo de Certificación conformado de acuerdo a los Procesos y Procedimientos de la Unidad AGA, tomará las previsiones para efectuar la inspección de certificación, para lo cual el Jefe del Equipo de Certificación, efectuará las coordinaciones y arreglos necesarios, pudiendo además complementar al Equipo con otros expertos en función a diversos factores, tales como: especialidades requeridas, disponibilidad de los especialistas, afectación de otras actividades, etc.

4.5. Plan de Actividades de Verificación en el Lugar

El Jefe del Equipo de Certificación, en coordinación con el resto del equipo, elaborará el Plan de Actividades de Verificación en el Lugar, basado en la documentación entregada por el auditado y en los aspectos a ser verificados. El plan debería considerar el efecto de las actividades de inspección en los procesos del aeródromo y facilitar la coordinación eficiente de las actividades con el operador, a fin de alcanzar efectivamente los objetivos. En el FORM-AGA-015 se proporciona un modelo de plan.

4.6. Notificación al Operador de Aeródromo

El Plan de Verificación en el terreno deberá ser comunicado al operador/explotador del aeródromo con anticipación suficiente para que éste prepare a su personal con la información que el Equipo requerirá y la disponibilidad de acompañamiento al IA durante la inspección.

4.7. Reunión del Equipo de Certificación y asignación de funciones

El Jefe del Equipo de certificación reunirá a los IAGA designados para revisar las actividades, procedimientos, listas de verificación y disposición de sus funciones y responsabilidades

4.8. Preparación de documentos de trabajo

El Equipo de Certificación, en base a lo anterior deberá preparar todos los documentos de trabajo necesarios antes del inicio de la Inspección.

5. Actividades durante la Verificación en el Lugar

Las siguientes actividades tiene un inicio y una finalización definidas, pero las demás actividades se irán desarrollando conforme al progreso de los resultados y a las características del aeródromo.

5.1. Reunión de apertura

Se efectuará la reunión de apertura presidida por el Jefe del Equipo de Certificación, la cual tiene por objeto presentar a los IAGA del Equipo, así como otros especialistas designados: Además en la reunión de apertura se confirma que todas las partes están de acuerdo con el plan de inspección, de tal manera que la fase de inspección sea llevada a cabo de forma eficiente y efectiva, para minimizar las interrupciones en el trabajo del inspeccionado. También se confirma que se pueden llevar a cabo todas las actividades. En el formulario FORM-AGA-013 se proporciona un modelo de agenda de la reunión de apertura. Se levantará el acta de la reunión de apertura donde constará la nómina y cargo de cada uno de los participantes, los temas tratados y las conclusiones finales. El acta debe estar firmada por todos los participantes oficiales de la DGAC y del operador/explotador de aeródromo, luego de lo cual será archivada en el expediente del proceso

5.2. Inspecciones

Las inspecciones a realizarse durante la certificación van desde una simple observación de cierta actividad, hasta el análisis detallado de un sistema o proceso, usando las listas de verificación pertinentes. El término inspección incluye actividades tales como revisión de archivos y registros; entrevistas; inspección de instalaciones, equipos y servicios del aeródromo y demás elementos considerados en el Conjunto RAB AGA.

5.3. Evaluaciones y verificaciones

Las evaluaciones y verificaciones sirven para contrastar la realidad con lo declarado en los documentos y verificar el cumplimiento del Conjunto RAB AGA. En esta actividad es necesario e importante el uso de las listas de verificación del Apéndice 1 del presente manual, ya que permiten al Equipo de Certificación seguir un patrón sistemático en la ejecución de sus tareas de verificación de los distintos componentes del sistema, determinar en forma uniforme el nivel de cumplimiento de los requisitos reglamentados y asegurar el registro inmediato de los hallazgos.

5.4. Entrevistas al personal

Las entrevistas al personal del operador/explotador de aeródromo pueden abarcar desde preguntas informales hasta entrevistas programadas con el Ejecutivo Responsable. Estas entrevistas son importantes para los inspectores porque les permite determinar, evaluar y verificar los procedimientos y condiciones de operación del aeródromo.

5.5. Evidencia adicional

Cuando la información disponible no es suficiente para comprobar determinado procedimiento operacional o condición de funcionamiento, el Inspector está facultado para solicitar evidencia adicional que confirme o desestime el cumplimiento normativo.

5.6. Aceptación Inicial del SMS

- 5.6.1. En la Fase IV, generalmente se incluye la verificación del SMS en el terreno, pero según el nivel de implantación del SMS en el aeródromo, puede llevarse a cabo una verificación específica del SMS por separado.
- 5.6.2. La verificación del SMS en el terreno se centra explícitamente en los componentes requeridos para el otorgamiento del certificado de acuerdo a lo dispuesto en RAB 139 y, si procede, abarcará todos los demás requisitos de un SMS.
- 5.6.3. Como mínimo, los elementos con los que se debe contar un aeródromo para la aceptación inicial son:
 - 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;
 - (2) una estructura organizacional del operador: el operador de aeródromo ha designado a un directivo responsable y un gerente de seguridad operacional;
- 5.6.4. El IAGA verificará que el gerente de seguridad operacional no esté 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;
- 5.6.5. 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. Para esto, será verificará la competencia del ejecutivo responsable.
- 5.6.6. El IAGA, tomando como base la revisión documental efectuada previamente, en la verificación en el aeródromo verificará los siguientes aspectos:
 - 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;
 - (2) instrucción: el operador de aeródromo controla formalmente la instrucción del personal y los subcontratistas, garantiza que sea adecuada y adopta medidas, si procede;
 - (3) 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 a la DGAC de los incidentes;
 - v. exista una coordinación con otras partes interesadas;
 - (4) 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;

- (5) 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;
- (6) indicadores de seguridad operacional (SPI): 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;
- (7) coordinación con los indicadores de seguridad operacional del SSP: los SPI del aeródromo guardan relación y se integran con los indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional existentes definidos por el Estado.
- (8) 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;
- (9) 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.
- 5.6.7. 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.

5.7. Hallazgos e Incumplimientos

- 5.7.1. Resultado de la evaluación de las instalaciones, equipo, procedimientos y servicios del aeródromo, frente al conjunto de requisitos reglamentarios que sirven de referencia para el proceso de certificación, el Equipo de Certificación determinará los hallazgos de la inspección, los mismos que indican cumplimiento o incumplimiento (ver ISO 19011 sección 6.4.7).
- 5.7.2. Los hallazgos serán registrados con su soporte de evidencia, debiendo documentarse apropiadamente, por cuanto son la base del informe de la certificación.
- 5.7.3. Cuando se determine que ciertos hallazgos se consideran incumplimientos a los requisitos normativos sobre aeródromos, estos se documentarán debidamente, debiendo ser clasificados en base a criterios de riesgo.
- 5.7.4. Los incumplimientos deberían ser revisados juntamente con el solicitante a fin de acordar que la evidencia considerada por el equipo de Certificación es la proporcionada por el operador de aeródromo y que los incumplimientos se han comprendido.
- 5.7.5. El Jefe del Equipo de Certificación debe examinar la redacción y respaldo de cualquier hallazgo que constituya un incumplimiento en el informe de la certificación.

5.8. Tratamiento de incumplimientos [[[PQ's 8.099, 8.373, 8.375, 8.377]]]

5.8.1. En caso de registrar hallazgos clasificados como incumplimientos (constataciones), se exigirá que el operador de aeródromo elabore un plan de medidas correctivas donde se propongan formas de eliminar o mitigar los motivos de los incumplimientos y se incluyan plazos para cada medida posterior.

- 5.8.2. Si bien el cumplimiento de la totalidad los requisitos reglamentarios aplicables a cada caso es obligatorio, en algunas ocasiones, pueden presentarse casos en que el pleno cumplimiento no sea posible por diversos factores.
- 5.8.3. En estos casos, dentro del marco jurídico y normativo del Estado, la DGAC está facultada para aceptar una desviación a un requisito normativo especificado en los reglamentos sobre Aeródromos mediante el otorgamiento de exenciones, sobre la base de un estudio aeronáutico o de seguridad operacional y de acuerdo a los criterios para la evaluación y otorgamiento de exenciones detallados en RAB 139, con la imposición de limitaciones, condicionantes o medidas de mitigación, según corresponda. Al mismo tiempo, se activa el procedimiento PROC-AGA-RES-001 del MPP AGA, para atender la falta de cumplimiento de requisitos.

5.9. Requerimiento de acciones inmediatas

La DGAC puede imponer al operador de aeródromo medidas apropiadas inmediatas, si procede, hasta que se adopten medidas para eliminar o mitigar los motivos de las constataciones. Este tipo de acciones se toma cuando la seguridad operacional está comprometida y es necesaria una acción correctiva inmediata antes de finalizar la inspección. Para este fin, cuando un IAGA miembro del Equipo de Certificación determine que se requiere una acción inmediata para la solución de un incumplimiento, lo comunicará al Jefe del Equipo de Certificación, quien recomendará a la DGAC, la imposición de medidas inmediatas al aeródromo.

5.10. Reuniones diarias durante la inspección

Las reuniones diarias nos permiten evaluar el cumplimiento del Plan de Inspecciones y determinar su actualización, si fuera necesaria.

5.11. Reunión de cierre

Luego de concluidas las actividades de inspección, se sostendrá la reunión de cierre con la dirección y el personal pertinente del operador/explotador de aeródromo para transmitir los resultados principales de la actividad. Durante la Reunión de Cierre, se entregará un reporte preliminar con los hallazgos detectados, con énfasis en los incumplimientos que requieren una acción inmediata para garantizar la seguridad operacional. Se levantará el acta de la reunión con el nombre y cargo de los participantes, temas tratados y las conclusiones finales. El acta debe estar firmada por los participantes, luego de lo cual será archivada en el expediente del proceso.

6. Actividades post Verificación en el Lugar

6.1. Coordinación para acciones correctivas antes del informe

Desde la fecha de la reunión de cierre y hasta la elaboración del Informe Final de Inspección, debe mantenerse un intercambio de informaciones con el operador/explotador del aeródromo a fin de mantener actualizados los hallazgos y discrepancias encontrados durante la Inspección. Para este fin, el Jefe del Equipo de Certificación será la persona de contacto de la DGAC, quien, dependiendo de la complejidad del aeródromo, podrá designar otros IAGA para tratar temas específicos quienes deberán mantenerlo permanentemente al tanto de las coordinaciones que efectúen. Por parte del solicitante se designará un Punto Focal de Coordinación, quien podrá recurrir a especialistas del aeródromo para tratar temas específicos con la contraparte de la DGAC.

6.2. Actualización de hallazgos o constataciones

El Jefe del Equipo de Certificación es responsable de aceptar los planes de medidas correctivas presentados por el solicitante, en base a las recomendaciones de los IAGA del Equipo. Asimismo, es la persona autorizada para actualizar el estatus de cumplimiento de los hallazgos, debiendo actualizar apropiadamente estas determinaciones.

6.3. Razones de Rechazos

Si después de haberse notificado de las medidas adicionales que debe emprender para rectificar los incumplimientos graves, el operador del aeródromo todavía no puede satisfacer los requisitos del reglamento, la DGAC puede negarse a otorgar un certificado. Este rechazo puede basarse en una o más de las determinaciones siguientes, para las cuales deberían darse detalles:

- a. la inspección de las instalaciones y equipo del aeródromo reveló que no tienen satisfactoriamente en cuenta la seguridad de las operaciones de aeronave;
- b. la evaluación de los procedimientos operacionales del aeródromo reveló que no tienen satisfactoriamente en cuenta la seguridad de las operaciones de aeronave;
- c. la evaluación del manual de aeródromo reveló que no contiene los detalles requeridos en Apéndice 5 de RAB 139; y
- d. la evaluación de los aspectos indicados anteriormente reveló que el solicitante no estará en condiciones de explotar y mantener adecuadamente el aeródromo según lo exige el Conjunto RAB AGA.

6.4. Informe de Verificación en el Lugar

El informe de la Verificación en el Lugar es el resultado documentado de una inspección y describe el proceso de inspección, proporciona un sumario del alcance de la inspección, es decir, las áreas que han estado bajo revisión, e incluye un listado de los hallazgos resultantes del proceso de inspección, debiendo ser preparado por el Equipo de Certificación, recomendando el otorgamiento del Certificado o el rechazo definitivo a la solicitud del OAD. Para este fin, en los casos que corresponda, el Equipo de Certificación debe asegurarse que se han acordado planes de medidas correctivas, se han aplicado las medidas inmediatas requeridas por la DGAC y se ha cumplido satisfactoriamente el procedimiento PRO-AGA-RES-001, según corresponda. Se adjuntarán los documentos respectivos para ser mantenidos en el expediente.

7. Cierre de la Fase IV

- 7.1. Luego de la verificación y demostración en el lugar, en caso que el Equipo de Certificación recomiende la continuidad del proceso de certificación, correspondiendo el otorgamiento del certificado de aeródromo solicitado, el Jefe del Equipo preparará el expediente del proceso, adjuntando el mismo al Informe de Verificación en el Terreno.
- 7.2. El Certificado de Aeródromo acorde al formato establecido en el FORM-AGA017, también será preparado por el Jefe del Equipo de Certificación y presentado adjunto al Informe de Verificación en el Lugar, para la firma de las autoridades correspondientes, finalizando de esta manera la Fase IV del proceso de certificación y dando inicio a la Fase V.

- 7.3. Una vez concluida satisfactoriamente la Fase IV, conforme al procedimiento establecido en este Manual, en el MPP AGA y lo especificado en RAB 139, se considera que la DGAC ha aceptado el Manual de Aeródromo, el SMS, las condiciones de operación del aeródromo, las medidas correctivas y ha concedido las exenciones de ser el caso.
- 7.4. Si como resultado de la Fase IV el Equipo de Certificación determinó que existen deficiencias o incumplimientos que no pudieron atenderse satisfactoriamente para la DGAC, se hará conocer por escrito al operador/ explotador la negativa a la solicitud, archivándose en el expediente del proceso copia de la notificación a partir de lo cual se lo considera concluido.

CAPITULO 6: Actividades para otorgar y promulgar el Certificado [[[PQ's 8.101]]]

1. Otorgamiento de un certificado de aeródromo

- 1.1. Una vez concluido satisfactoriamente la Fase IV, conforme al procedimiento establecido en este Manual, en el MPP AGA y lo especificado en RAB 139, con base a la recomendación del Equipo de Certificación la DGAC procederá a expedir el Certificado de Aeródromo,
- 1.2. El Jefe del Equipo de Certificación gestionará la preparación del Certificado de Aeródromo, para la firma de la DGAC, de acuerdo a lo establecido en el procedimiento PRO-AGA-005 del MPP AGA, ajustándose al formato, completando con la información exacta previamente verificada. El Jefe de la Unidad AGA revisará cuidadosamente toda la información contenida en el Certificado antes de su firma, para detectar y prevenir cualquier inexactitud o imprecisión.
- 1.3. Asimismo, el Jefe del Equipo del Equipo de Certificación gestionará la comunicación oficial al OAD en la que se informe del resultado favorable a su solicitud, adjuntando el Certificado otorgado o comunicando fecha y lugar para la entrega.

2. Promulgación de la Certificación de Aeródromo

- 2.1. Una vez emitido el certificado por parte de la DGAC, la información sobre la condición de certificación y detalles del aeródromo será proporcionada a la oficina de gestión de información aeronáutica (AIM) o al Servicio de Información Aeronáutica (AIS) para su publicación en la AIP.
- 2.1. En caso de que el Certificado de Aeródromo hubiera sido otorgado con condiciones especiales, exenciones o restricciones operacionales, la información sobre las mismas debe ser proporcionada de igual manera para su publicación.
- 2.2. Un certificado de aeródromo entrará en vigor a partir de su emisión por el periodo que establezca la DGAC, salvo que sea suspendido, cancelado o revocado por la DGAC, o su titular renuncie a él; en todos los casos el mismo será devuelto a la DGAC conjuntamente con las condiciones de operación.
- 2.3. El IAGA debe tomar en cuenta que el titular de un certificado de aeródromo debe comunicar por escrito a la DGAC, con una anticipación no inferior, a lo establecido por la DGAC, la fecha en que prevé renunciar y devolver el certificado de modo que puedan adoptarse medidas adecuadas de difusión.

3. Archivo y registro del proceso de certificación

- 3.1. Luego de que se ha entregado el certificado y promulgado la condición de aeródromo certificado mediante la AIP, el Jefe del Equipo de Certificación completará el expediente con copia de publicación, copia del certificado otorgado y la constancia de entrega al operador de aeródromo, para luego proceder a registrar el certificado expedido de acuerdo al formato FORM-AGA-023.
- 3.2. Para finalizar todo el proceso, el Jefe del Equipo de Certificación y presentará el expediente completo a la Unidad AGA el cual remitirá toda la documentación al Área Responsable de Mantener y Resguardar el Archivo de Certificación la cual mantendrá archivado y resguardado todo el expediente.

4. Información a ser transferida para la vigilancia

4.1. Una copia del Informe final de la Inspección y demostración debe ser entregada al área de Vigilancia para la determinación de las acciones pertinentes a ser incluidas en el Programa de Vigilancia correspondiente.

CAPITULO 7: Actividades especiales luego de otorgar un certificado de aeródromo

1. Certificado Provisional de Aeródromo

- 1.1. La DGAC podrá otorgar un certificado de aeródromo provisional al operador/explotador de aeródromo solicitante de certificado de aeródromo, que haya cumplido con lo establecido en el Conjunto RAB AGA, cuando determine que el otorgamiento resulta beneficioso para la seguridad operacional y el cumplimiento normativo.
- 1.2. Un certificado de aeródromo provisional otorgado con arreglo al punto anterior expirará en:
 - a. la fecha en que el certificado de aeródromo definitivo se otorga o transfiere; o
 - la fecha de expiración especificada en el certificado provisional; tomándose la primera de ambas fechas; o
 - c. la fecha que así lo decida la DGAC.

2. Solicitud de Transferencia de un Certificado de Aeródromo

- 2.1. La transferencia o no de un certificado de aeródromo, se efectuará cuando la propiedad y operación del aeródromo se transfieren de un operador/explotador a otro y será realizado a discreción de la DGAC, conforme a lo establecido en el Reglamento Nacional de Certificación de Aeródromos.
- 2.2. La DGAC podrá aprobar, dar su consentimiento y expedir un instrumento de transferencia de un certificado de aeródromo a un nuevo titular
- 2.3. Si la DGAC, no aprueba la transferencia del certificado de aeródromo, debe notificar por escrito al titular propuesto las razones, en un plazo establecido por la DGAC, de haber adoptado dicha decisión.
- 2.4. La DGAC, puede aprobar una transferencia solamente si se ha cerciorado que el nuevo operador/explotador propuesto se encuentra en condiciones de operar y mantener adecuadamente el aeródromo sin que ocurran variaciones significativas en las operaciones cotidianas del aeródromo.
- 2.5. Se designará un Equipo de Certificación para llevar a cabo el proceso de enmienda de certificado cuando evalúe que el nuevo operador/explotador demuestre que puede cumplir con los requisitos establecidos en el Reglamento Nacional de Certificación de Aeródromos con respecto al nuevo titular del certificado.
- 2.6. Se asignará un IAGA para desempeñarse como Jefe del Equipo de Certificación para la transferencia del Certificado
- 2.7. El Jefe del Equipo de Certificación designado para llevar a cabo el proceso de verificación de las condiciones del nuevo titular de la certificación, preparará y convocará al solicitante a una reunión en la que se realizará un intercambio de información relativa al cumplimiento de la reglamentación, responsabilidades y procedimientos de mantenimiento de las condiciones de operación; así como, las atribuciones para dicha transferencia de cumplimiento de los requisitos del Conjunto RAB AGA.
- 2.8. El Equipo de Certificación puede aprobar una transferencia solamente si se ha cerciorado que el nuevo operador/explotador propuesto se encuentra en condiciones de operar y mantener

- adecuadamente el aeródromo sin que ocurran variaciones significativas en las operaciones cotidianas del aeródromo.
- 2.9. Si el Equipo de Certificación no aprueba la transferencia del certificado de aeródromo, debe notificar por escrito al titular propuesto sus razones, en un plazo establecido en el Reglamento Nacional de Certificaciones de Aeródromo, de haber adoptado dicha decisión.
- 2.10. Una vez emitido el documento que transfiere el certificado por parte de la DGAC al nuevo titular, la información debe ser proporcionada a la gestión de información aeronáutica (AIM) para su Publicación.

3. Enmienda de un certificado de aeródromo

- 3.1. Cuando la DGAC determine que existen razones de seguridad operacional, podrá determinar que se enmiende un certificado de aeródromo.
- 3.2. El operador/explotador de un aeródromo certificado podrá iniciar el proceso de enmienda o actualización de la certificación de aeródromo cuando:
 - a. El operador/explotador del aeródromo certificado transfiere su administración;
 - b. Hay un cambio en las condiciones del aeródromo;
 - c. Hay un cambio en el uso u operación del aeródromo; y
 - d. Hay un cambio en los límites del aeródromo.
- 3.3. En tal caso, se designará un Equipo de Certificación para llevar a cabo el proceso de enmienda de certificado cuando evalúe que el nuevo operador/explotador demuestre que puede cumplir con los requisitos establecidos en el Reglamento Nacional de Certificación, Operación y Diseño de Aeródromos con respecto al nuevo titular del certificado.
- 3.4. Se asignará un IAGA para desempeñarse como Jefe del Equipo de Certificación para la transferencia del Certificado.
- 3.5. Se deben efectuar evaluaciones en base al cronograma de eventos presentado por el operador/explotador de aeródromo y aceptado por el Equipo de Certificación responsable del proceso de la enmienda o actualización del certificado de aeródromo.
- 3.6. Se puede aprobar una enmienda o actualización solamente si se ha cerciorado que el aeródromo cumple los requisitos establecidos en el Reglamento Nacional de Certificación, Operación y Diseño de Aeródromos.
- 3.7. Si no se aprueba la enmienda o actualización del certificado de aeródromo, se debe notificar por escrito al titular propuesto sus razones en un plazo establecido por el Reglamento Nacional de Certificación de Aeródromos, de haber adoptado dicha decisión.
- 3.8. En tal caso, debe indicarse al operador/explotador la necesidad de presentar un plan de acciones correctivas que le permitan ajustarse al cumplimiento de los requisitos normativos.
- 3.9. Una vez emitido el certificado enmendado o actualizado, por parte de la DGAC, la información debe ser proporcionada a la gestión de información aeronáutica (AIM) para su Publicación.

4. Cancelación o suspensión de un certificado de aeródromo [[[PQ's 8.405]]]

- 4.1. La DGAC podrá cancelar o suspender el certificado de operación cuando se ponga en riesgo la seguridad operacional.
- 4.2. La suspensión solo será levantada cuando la seguridad operacional del aeródromo sea garantizada y aceptada por la DGAC, mientras que la cancelación o revocatoria tiene carácter definitivo.
- 4.3. Puede considerarse la suspensión de un certificado de aeródromo si:
 - a. el sistema de gestión de la seguridad del explotador del aeródromo resulta inadecuado;
 - b. es en interés de la seguridad operacional;
 - c. todos los otros medios para la corrección oportuna de la condición insegura o para garantizar las operaciones seguras de aeronave no han dado los resultados requeridos;
 - d. la idoneidad técnica o calificaciones del explotador del aeródromo para realizar las tareas a efectos de satisfacer los requisitos de seguridad críticos con arreglo al reglamento resultan inadecuadas;
 - e. el explotador se niega, o no está dispuesto, a adoptar medidas para corregir o mitigar las condiciones que afectan la seguridad aeronáutica; o
 - f. el explotador omite deliberadamente aplicar una medida correctiva ya convenida y la suspensión del certificado es el último recurso para evitar operaciones inseguras en el área de movimiento del aeródromo.
- 4.4. La cancelación o revocación de un certificado de aeródromo puede justificarse si el explotador del aeródromo:
 - a. no está en condiciones o no quiere aplicar medidas correctivas o ha cometido o repetido infracciones graves;
 - b. ha demostrado carecer de responsabilidad, con actos deliberados y flagrantes de incumplimiento o falsificación de registros que ponen en peligro la seguridad aeronáutica;
 - c. ha aclarado en forma convincente que la explotación continua del aeródromo irá en detrimento del interés público.

PÁGINA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

PARTE III - PROCESO DE VIGILANCIA DE AERÓDROMOS

CAPITULO 1: Objetivo y Generalidades

1. Objetivo

1.1. El objetivo de esta Parte del MIAGA es proporcionar una guía, orientación y herramientas que permitan al IAGA llevar a cabo las funciones, tareas y responsabilidades en el proceso de vigilancia de la seguridad operacional de los aeródromos, con el propósito de asegurar que el operador/explotador de aeródromo mantenga los niveles de seguridad operacional del aeródromo y las personas en cumplimiento de lo que estableció en el Manual de Aeródromo. Esto incluye efectuar la tareas en cada una de las fases del ciclo de vigilancia, como ser el desarrollo del plan de vigilancia, ejecución de las inspecciones y demás actividades de vigilancia, notificación de constataciones al operador, aceptación del plan de acciones correctivas comprometido, y su seguimiento hasta la solución de los problemas de seguridad operacional.

2. Generalidades

- 2.1. Una vez se ha finalizado el examen minucioso del cumplimiento de los requisitos de certificación aplicables a determinado aeródromo, resultado de lo cual se otorga el certificado al operador de aeródromo, corresponde establecer el proceso de vigilancia continua a fin de garantizar que se sigan cumpliendo las condiciones de certificación y los requisitos adicionales permanentes.
- 2.2. En este sentido, el proceso de vigilancia continua a la seguridad operacional de un aeródromo certificado empieza luego de finalizado el proceso de certificación y está constituido por un ciclo de cuatro fases:
 - Fase 1: Planificación
 - Fase 2: Ejecución
 - Fase 3: Notificación y aceptación de acciones correctivas
 - Fase 4: Seguimiento y Resolución de Incumplimientos
- 2.3. Durante todas las etapas del ciclo de vigilancia a la seguridad operacional en aeródromos, el grado de cumplimiento a las normas por parte del operador/ explotador de aeródromo (OAD), en relación con su capacidad y competencia, han de ser iguales o superiores a las que se ejercieron cuando se concedió la certificación.
- 2.4. Tal vez no sea necesario que las actividades de vigilancia permanente/continua sean tan exhaustivas como las aplicadas en la certificación, pero deben estar basadas en principios que garanticen que se mantiene el cumplimiento en toda la planificación de las medidas de vigilancia adecuadas.
- 2.5. Para este fin, dentro de la Fase 1 del ciclo, se planificarán medidas de vigilancia permanente/continua de modo de asegurar de que cada tema dentro del alcance de la certificación está sujeto a vigilancia. 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 (véase Parte III Cap. 2 Sección 2 del presente Manual).

3ra. Edición MIAGA-P3-C1-1 03/08/2020

- 2.6. Además de las actividades planificadas dentro del ciclo de vigilancia, la DGAC 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 del Estado.
- 2.7. Por otro lado, 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.
- 2.8. 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:
 - a) por lo menos una auditoría del SMS; y
 - b) verificaciones por muestreo de temas específicos.
- 2.9. 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. En este caso, deben efectuarse auditorías del SMS según proceda hasta que se considere que ha alcanzado la madurez suficiente (ver Parte III, Capítulo 2 del presente Manual).
- 2.10. El IAGA, al momento de realizar la vigilancia continua, a través de las actividades in situ y ex situ, ejercerá sus funciones minuciosamente y exigirán que el organismo inspeccionado demuestre de manera convincente que las operaciones se efectúan de conformidad con las condiciones del certificado expedido, de los manuales aceptados y las obligaciones reglamentarias.
- 2.11. Para verificar y asegurar el cumplimiento de la reglamentación y estándares nacionales relacionados a los aeródromos certificados, el IAGA implementará criterios de evaluación y metodología de auditorías de sistemas de gestión.
- 2.12. Asimismo, es necesario que el IAGA se familiarice y esté al tanto de la documentación vigente relacionada al aeródromo objeto de vigilancia, que será la base para emplear las Listas de Verificación aplicables al operador/explotador de aeródromo conforme al Conjunto Normativo AGA.
- 2.13. Las Listas de Verificación suministradas por la DGAC en el Apéndice 1 del presente Manual, se basan en todos los requisitos reglamentarios vigentes y ayudan para que la política de trabajo y los procedimientos de inspección de vigilancia sean aplicados de manera uniforme por los inspectores.
- 2.14. Para que el IAGA mantenga la efectividad de la vigilancia a cada operador/explotador de aeródromo, ésta debe ser de completa transparencia, con un alto grado profesional, utilizando la experiencia, la habilidad y la comunicación como elementos esenciales. Las organizaciones reguladas deben percibir estas actividades como justas e imparciales en su aplicación.
- 2.15. Asimismo, es necesario considerar que el proceso de vigilancia de un aeródromo, comprende una serie de actividades complementarias a las inspecciones, entre las cuales se puede mencionar el monitoreo continuo de los indicadores de desempeño (performance) y de seguridad operacional definidos para el aeródromo, análisis y seguimiento de reportes, análisis de resultados de gestión de la seguridad operacional, control de los planes de mantenimiento del aeródromo, entre otros.

- 2.16. Los resultados de la vigilancia permanente/continua y la utilización de la herramienta de priorización de la vigilancia por riesgos, podrían llevar a considerar cambios en el Plan de Vigilancia aprobado, tales como:
 - a) disminuir la frecuencia/intensidad del control si el operador demuestra un alto nivel de compromiso y cumplimiento; o
 - b) cambiar fechas de inspección para coincidir con una obra prevista; o
 - c) cambio en la frecuencia de inspecciones; o
 - d) cambio en las áreas que deben ser priorizadas en la vigilancia de acuerdo a los sucesos y registros del SMS del Operador/explotador del aeródromo; o
 - e) sugerir colocar al aeródromo en vigilancia aumentada, conforme a la herramienta de vigilancia por riesgos y/o incumplimientos de planes de acciones correctivas.
- 2.17. Como resultado de las actividades de vigilancia muchas veces se identifican deficiencias o incumplimientos a los requisitos reglamentarios aplicables al caso, correspondiendo entonces tomar las medidas apropiadas para la solución de deficiencias de seguridad operacional, respecto a las cuales se dan mayores explicaciones en la Parte IV del presente manual.

3. Auditoría de temas seleccionados

- 3.1. Luego de la certificación inicial, es posible que la vigilancia permanente/continua de un tema no requiera una auditoría completa de todos los elementos y que, en cambio, pueda basarse en la evaluación por muestreo de elementos selectos según el perfil de riesgo. Esto se efectúa mediante inspecciones específicas o auditorías de temas seleccionados.
- 3.2. AL respecto, puede evaluarse un aeródromo mediante un análisis de los sucesos de seguridad operacional en el aeródromo, incluidos todo cambio, novedad u otra información conocida que pueda poner de relieve temas que causan preocupación.
- 3.3. La auditoría de los elementos seleccionados debe consistir en:
 - f) un examen preliminar de los documentos apropiados; y
 - g) una verificación en el terreno.
- 3.4. Deben emplearse las mismas listas de verificación que se utilizan para la certificación inicial de las cuestiones relativas al tema seleccionado, pero, si se selecciona una muestra de elementos, sólo deben auditarse los ítems de la lista de verificación correspondiente a los elementos seleccionados.

3ra. Edición MIAGA-P3-C1-3 03/08/2020

PÁGINA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPITULO 2: Planificación de la Vigilancia Continua

1. Elaboración del Plan de Vigilancia

- 1.1. En el marco del SSO, específicamente del CE-7, la DGAC define un plan de vigilancia para cada aeródromo certificado y demás aeródromos comprendidos en el alcance del programa de vigilancia. El plan de vigilancia es elaborado por el IAGA designado, revisado por la Unidad AGA y aprobado por la Dirección, comunicando el mismo al operador de aeródromo correspondiente.
- 1.2. El plan debe garantizar que:
 - a. para los aeródromos que no cuentan con un SMS en pleno funcionamiento:
 - cada tema dentro del alcance de la certificación figure al menos una vez y esté sujeto a medidas de vigilancia especificadas; y
 - 2) se efectúe una auditoría del SMS según proceda;
 - Nota 1. Es posible elaborar el SMS por etapas. Durante una implantación por etapas, solo se evaluarán y examinarán los elementos en elaboración dentro de una etapa específica.
 - Nota 2. Puede ser apropiado llevar a cabo una auditoría una vez por año como mínimo de un SMS que no ha alcanzado la madurez.
 - b. para los aeródromos con un SMS en pleno funcionamiento:
 - 1) se efectúe al menos una auditoría del SMS; y
 - se lleven a cabo otras medidas de vigilancia sobre temas selectos, según proceda.
- 1.3. Es preciso actualizar anualmente el plan y el programa para que reflejen las medidas de vigilancia que realmente se llevaron a cabo, incluidas las observaciones acerca de ciertas medidas que no se aplicaron como estaba previsto.
- 1.4. Para este efecto, la DGAC ha establecido procedimientos para priorizar actividades de vigilancia en el lugar (In Situ) o vigilancia remota (Ex Situ), consistentes en inspecciones, auditorías, verificaciones y evaluaciones relacionadas con los elementos que plantean más preocupación o que requieren mayor atención, según lo detectado en el análisis de los datos sobre seguridad operacional de cada aeródromo, sus consecuencias en las operaciones y los riesgos asociados. A esta metodología se ha venido a denominar Vigilancia Basada en Riesgos (RBS por sus siglas en inglés), que se describe en la siguiente sección.
- 1.5. A fin de garantizar que se sigan cumpliendo las condiciones de certificación y los requisitos adicionales permanentes de los aeródromos certificados, la vigilancia que se establezca a este tipo de aeródromos debe tener un carácter continuo o permanente (vigilancia continua).

2. Vigilancia Basa en Riesgos (RBS)

- 2.1. En la planificación de la vigilancia continua o permanente se aplicará la RBS, cuya metodología se establece en el PROVISO de la DNA.
- 2.2. Para esto se determinan el rendimiento en materia de seguridad operacional del aeródromo (Nivel Indicador de Riesgos NIR) y la exposición a riesgos (Nivel de Exposición al Riesgo NER).

3ra. Edición MIAGA-P3-C2-1 03/08/2020

- 2.3. Empleando los índices mencionados, se determina el Perfil de Riesgo de la Organización y, en función de ello, se planifican las actividades de vigilancia para determinado periodo, priorizando las actividades en aeródromos de mayor riesgo y optimizando la utilización de los recursos disponibles, definiéndose como resultado el Plan de Vigilancia.
- 2.4. El análisis de la información suministrada por el operador de aeródromo en los informes de sucesos de seguridad operacional, que se efectúa de acuerdo las directrices descritas en el Capítulo 4 de la Parte IV del presente MIAGA, incide en los parámetros que se consideran al determinar el Riesgo de la Organización. De esta manera, el resultado de dicho análisis es empleado como información de base para la planificación de la vigilancia continua.

3. Inspección sin previo aviso

- 3.1. La planificación de la auditoría del aeródromo tiene por finalidad ayudar a la autoridad de reglamentación y al aeródromo a planificar recursos y mano de obra y garantizar un nivel coherente y adecuado de vigilancia. Sin embargo, esto no impide que la DGAC realice inspecciones sin previo aviso, si lo considera necesario.
- 3.2. Para esas inspecciones se aplica la misma metodología que para la auditoría o la inspección técnica programadas, según proceda, y es posible realizarlas empleando las mismas listas de verificación; estas también pueden estar orientadas a un tema específico que cause preocupación.

CAPÍTULO 3: Ejecución de la Vigilancia Continua

1. Tipos de Actividades de Vigilancia

- 1.1. La vigilancia continua es efectuada mediante dos tipos de actividades:
 - a. Actividades de vigilancia en el lugar (In Situ).
 - b. Actividades de vigilancia remota (Ex Situ).
- 1.2. Estas actividades podrán consistir en inspecciones, auditorías, verificaciones, evaluaciones, estudios o una combinación de estas (ver definiciones para una descripción de estas tareas).

2. Actividades de vigilancia en el lugar (In Situ)

- 2.1. El objetivo de las actividades de vigilancia en el lugar es el de confirmar en el aeródromo que las instalaciones, procedimientos y equipamientos cumplen con el Manual de Aeródromo en base al cual se ha certificado el aeródromo, así como con los requisitos aplicables del conjunto de reglamentos sobre aeródromos.
- 2.2. Para este fin, en las actividades de vigilancia in situ, se aplicará un procedimiento semejante al de la Fase IV del proceso de Certificación (Ver Capítulo 5 de la Parte II del presente MIAGA). Esto incluye la utilización de formularios y Listas de Verificación que documenten la actividad, los mismos que suministra la DGAC en el Apéndice 1 del presente Manual.
- 2.3. Al igual que la verificación en el terreno del proceso de certificación, las actividades de vigilancia en el lugar buscan confirmar que las operaciones del aeródromo se realizan de conformidad con los reglamentos sobre aeródromos y los procedimientos aplicables que se describen en el Manual de Aeródromo. De esta manera, el manual de aeródromo se emplea como el documento clave de garantía de la seguridad operacional, a fin de evaluar tanto la competencia inicial de la organización como la permanente.
- 2.4. A este efecto, las diferentes actividades de vigilancia en el lugar a cargo de los IAGA se clasifican en los siguientes tipos:
 - a. Inspección General (IG).- Esta actividad comprende la inspección integral del aeródromo certificado, lo que incluye el área de movimiento, las instalaciones, equipos, procesos, procedimientos operacionales y servicios requeridos por norma. Normalmente se incluye la verificación del SMS, pero según el estado de implantación del SMS en el aeródromo, puede llevarse a cabo una Auditoría de Seguridad Operacional (ASO) por separado.
 - b. Inspección de Seguimiento (IS).- Se desarrolla para efectuar el seguimiento al cumplimiento del Plan de Acciones Correctivas PAC, de alguna instrucción de la DGAC o algún proceso en desarrollo, incluyendo las obras de construcción/ampliación de infraestructura, implementación de equipamiento nuevo. Puede resultar en cierre de contrataciones cuando el IAGA recaba suficiente evidencia de que una no conformidad ha sido favorablemente subsanada.
 - c. Inspección Específica (IE).- Puede ser programada o no programada y se enfoca en algunos aspectos específicos a ser inspeccionados, a raíz de la detección de necesidad principalmente a causa de reportes o notificaciones que ameriten una evaluación in situ.

3ra. Edición MIAGA-P3-C3-1 03/08/2020

- d. Auditoría de Temas Selectos (ATS).- Se efectúa una auditoría al Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional del aeródromo para determinar el nivel de seguridad operacional que el operador de aeródromo proporciona, efectuando para este fin, una evaluación basada en el desempeño de su SMS.
- e. Auditoría de Seguridad Operacional (ASO).- Se efectúa una auditoría al Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional del aeródromo para determinar el nivel de seguridad operacional que el operador de aeródromo proporciona, efectuando para este fin, una evaluación basada en el desempeño de su SMS.
- 2.5. Al igual que en el proceso de certificación, si el operador de aeródromo no es responsable directo de algunas de las actividades comprendidas en el alcance de la certificación, la actividad de vigilancia en el lugar permite asegurar que exista una coordinación apropiada entre el explotador de aeródromo y las demás partes interesadas.

3. Actividades de vigilancia remota (Ex Situ)

- 3.1. Como parte de la vigilancia continua, la DGAC también lleva a cabo actividades a distancia, mediante las cuales se complementan las actividades de vigilancia en el lugar, con el propósito de verificar que los operadores de aeródromo cumplen con el Manual de Aeródromo en base al cual se ha certificado el aeródromo, así como con los requisitos aplicables del conjunto de reglamentos sobre aeródromos.
- 3.2. El objetivo de una actividad de vigilancia a distancia es evaluar y validar las evidencias que presenta un operador para demostrar que se cumplen los reglamentos aplicables.
- 3.3. Para este fin, se emplean los formularios de autoevaluación establecidos por la DGAC, los cuales proporcionan un mecanismo para recabar y analizar información sobre la forma y los medios en que los operadores de aeródromo están atendido sus obligaciones normativas, a fin de determinar el grado de cumplimiento de los requisitos reglamentarios.
- 3.4. Los formularios de autoevaluación para operadores de aeródromo se basan en las LV y se proporcionan a los puntos focales de los operadores de aeródromos para que sean mantenidos actualizados continuamente a partir de la información y evidencias con que se cuente en el aeródromo.
- 3.5. Cada ítem del formulario de autoevaluación contiene información sobre las referencias normativa en la RAB que ayudan a identificar la norma o disposición de la DGAC relacionada con la pregunta sobre el requisito en cuestión.
- 3.6. De igual manera, cada ítem incluye, orientación relativa al examen de las preguntas de protocolo que debe tenerse en cuenta para determinar el cumplimiento del requisito. Esta orientación también indica los criterios que el Inspector de Aeródromos de la DGAC aplicará durante las actividades de vigilancia continua.
- 3.7. El Elemento de Información (EI) relacionado con cada ítem también sirve como indicador del ámbito al que se refiere la pregunta. La lista completa de cada elemento de Información se proporciona en el PROVISO de la DNA.
- 3.8. Se exige a los operadores de Aeródromo presentar y actualizar en forma periódica la atención a los formularios de autoevaluación mediante los conductos de comunicación establecidos para este propósito (internet principalmente). Con carácter prioritario, los aeródromos harán una autoevaluación cuando las preguntas de las LV de la DGAC:

- a. sean nuevas o se hayan introducido enmiendas en los formularios;
- b. se hayan introducido cambios en los reglamentos sobre aeródromos; o
- c. cuando haya cambios en el sistema aeroportuario, los manuales y/o procedimientos, a fin de determinar si estos cambios tienen repercusiones en la autoevaluación.
- 3.9. Siempre y cuando la información con que se cuente proporcione evidencia suficiente, el IAGA designado puede determinar el estado de implementación (satisfactorio o insatisfactorio) de determinado ítems, por medio del análisis, evaluación y validación de las evidencias presentadas por el Operador de Aeródromo, empleando las LV apropiadas al caso.
- 3.10. Se debe tomar en cuenta que los ítems de las Listas de Verificación relativos a elementos de documentación (Ej.- planes, programas, manuales) son más apropiados para una modificación del status de cumplimiento del ítem mediante una actividad de vigilancia ex situ. Este es el caso cuando el Operador de Aeródromo presenta pruebas documentales de que se aplicaron plenamente los requisitos correspondientes, en base a lo cual se puede cerrar un ítem estableciendo como satisfactorio en la LV.
- 3.11. De igual manera, ante la falta de presentación de evidencia documental, se puede abrir un ítem determinando en la LV que es insatisfactorio.
- 3.12. Las actividades de vigilancia remota también pueden consistir en el monitoreo y seguimiento a procesos en desarrollo en determinado aeródromo
- 3.13. Es importante aclarar que las actividades de vigilancia remota no sustituyen las actividades de vigilancia in situ, sino que las complementan y en conjunto proporcionan un mejor panorama de las condiciones en que los aeródromos públicos prestan sus servicios.
- 3.14. La autoevaluación del operador de aeródromo le es útil para que tenga una idea aproximada del nivel de cumplimiento reglamentario en un aeródromo, por lo que los operadores de aeródromo pueden utilizar las autoevaluaciones para llevar a cabo auditorías internas a su nivel de cumplimiento normativo como parte de su programa de auditorías, para identificar y resolver deficiencias de seguridad operacional en forma proactiva.
- 3.15. Así también, la autoevaluación es un instrumento importante que pueden utilizar los operadores de aeródromo para prepararse adecuadamente para las actividades de vigilancia continua.

4. Evaluación de notificaciones e informes presentados por el Operador/explotador

- 4.1. Los informes obligatorios del Operador/explotador de aeródromos deben ser evaluados por el IAGA como parte de las actividades de monitoreo continuo.
- 4.2. Asimismo, de considerarse conveniente, podrán solicitarse informaciones al Operador/explotador de aeródromo. Estas informaciones también deben ser adecuadamente evaluadas por el IAGA.
- 4.3. Las informaciones solicitadas pueden referirse a trámites administrativos, planes de acciones correctivas, subsanación de observaciones o no conformidades, etc., relacionadas al aeródromo bajo vigilancia.

3ra. Edición MIAGA-P3-C3-3 03/08/2020

5. Vigilancia aumentada

- 5.1. Cuando el Operador/explotador ha presentado un Plan de medidas correctivas generados a partir de la certificación inicial, de las auditorías de vigilancia continua o de inspecciones técnicas, se debe efectuar un seguimiento hasta que se hayan resuelto todos los elementos con el fin de garantizar que las medidas de mitigación se apliquen de acuerdo con las normas y plazos convenidos.
- 5.2. Cuando el plan de medidas correctivas de un aeródromo no de garantías de que se hayan tomado medidas correctivas apropiadas dentro de plazos aceptables, y tras la coordinación entre el Estado y el explotador, el Estado podrá decidir que es necesaria una mayor vigilancia de ese explotador.

CAPÍTULO 4: Notificación de Deficiencias y Aceptación de Plan de Acciones Correctivas

1. Reporte de hallazgos identificados resultado de la vigilancia

- 1.1. En base a los datos de la vigilancia que han sido recolectados, resultado de las actividades de monitoreo y vigilancia in situ, el IAGA designado lleva a cabo una evaluación de la información obtenida, con el fin de detectar hallazgos que constituyan incumplimientos a las obligaciones reglamentarios del aeródromo.
- 1.2. Cuando se determine que existen deficiencias en cuanto a infraestructura, instalaciones, procedimientos u otro aspecto comprendido en el alcance de la certificación, se activa el procedimiento PRO-AGA-RES-002 del MPP AGA.
- 1.3. En base al análisis, se prepara un Reporte de No Conformidades (RNC), el cual será remitido al operador de aeródromo, quedando de esta manera notificado.
- 1.4. En la comunicación con la que se remite el Reporte de No conformidades, se notifica al operador de aeródromo que debe:
 - a) Presentar el Plan de Acciones Correctivas (PAC) dirigido a los hallazgos de la vigilancia dentro de determinado plazo a ser definido por el IAGA designado como responsable de la vigilancia.
 - b) Cuando el operador de aeródromo haya subsanado las no conformidades hasta antes de la fecha límite para presentar el PAC, deberá adjuntar documentación de soporte que evidencie que la no conformidad está cerrada (corregida);
- 1.5. El RNC es un documento que contiene los resultados del análisis efectuado por el IAGA, siendo un documento objetivo que refleja los siguientes elementos:
 - a) Codificación de la No Conformidad
 - b) Incumplimiento a la reglamentación o procedimiento del manual de aeródromo identificado;
 - c) Riesgo a la seguridad operacional generado;
 - d) Categoría del incumplimiento
 - e) Plazo para la solución;
- 1.6. El RNC no debe incluir juicios de valor, frases ambiguas o recomendaciones subjetivas.
- 1.7. El formato del RNC se presenta en el FORM-AGA-025 incluido en el Apéndice del MPP AGA.

2. Aceptación del Plan de Acciones Correctivas (PAC) del Operador

- 2.1. En atención a la notificación de no conformidades, el operador de aeródromo presentará un Plan de Acciones Correctiva PAC que deberá estar a satisfacción de la DGAC.
- 2.2. El AGA Designado valorará el PAC presentado para confirmar que el mismo aborda suficientemente las no conformidades, comprometiendo acciones que subsanen los incumplimientos o al menos mitiguen los riesgos a niveles aceptables de manera permanente, aceptará el PAC.
- 2.3. De manera general, el IAGA que revisa el PAC debe:
 - a. asegurarse que se ha observado el plazo de respuesta de treinta (30) días para la presentación del PAC o, cuando sea aplicable, que las acciones correctivas requeridas para una fecha específica hayan sido realizadas;

- b. asegurar que el PAC incluye todas las acciones correctivas;
- c. asegurar que la acción correctiva corrige la no-conformidad y evita que se repita;
- d. determinar que el inspeccionado ha propuesto fechas razonables para las acciones correctivas a largo plazo;
- e. aprobar el PAC en coordinación con el JECV y, cuando sea aplicable, con los miembros del equipo de inspecciones de vigilancia;
- f. determinar, para cada elemento del PAC, si el seguimiento/vigilancia es administrativo o en sitio;
- 2.4. En la revisión del PAC remitido por un Operador de Aeródromo, el IAGA verificará que la acción comprometida aborde completamente la constatación notificada en el RNC y que dicha acción constituya una solución definitiva.
- 2.5. Si la constatación está referida a características físicas, infraestructura, instalaciones o equipamiento, la acción correctiva implica que la solución sea verificable físicamente. Si la constatación está referida a un proceso, la acción correctiva implica que la solución sea verificable a través de procesos adecuadamente implementados.
- 2.6. Asimismo, debe verificarse que las acciones correctivas presentadas por el operador, tengan un plazo igual o menor al indicado por la DGAC en el RNC. En los casos que el operador de aeródromo justifique y demuestre que la acción correctiva requiere mayor plazo que el indicado en el RNC, comprometiendo un plazo mayor, el mismo será aceptado si se implementan medidas alternativas que mitigan el riesgo mientras se cumple la acción correctiva definitiva. Para esto el IAGA Designado debe estar de acuerdo en que el plazo es razonable y que la seguridad operacional no está comprometida.
- 2.7. Si el PAC del inspeccionado no es aceptable, se comunica por escrito al operador del aeródromo solicitante del certificado de aeródromo, inspeccionado, y de ser necesario se convoca a una reunión en la que se proponen cambios, se acuerda y se revisa el PAC.
- 2.8. Luego de verificar que las medidas correctivas y los plazos correspondientes son apropiados, el IAGA Designado podrá aceptar oficialmente el Plan de Acciones Correctivas luego de lo cual será adoptado por la organización.
- 2.9. Cuando se determina que el plan es aceptable, se debe comunicar al inspeccionado y la información apropiada debe ser introducida en el expediente de vigilancias a partir de lo cual será objeto de vigilancia al cumplimiento de plazos.

CAPÍTULO 5: Seguimiento y resolución de no conformidades

1. Seguimiento

- 1.1. Luego de que se ha adoptado el PAC, la DGAC inicia el seguimiento apropiado para verificar la aplicación efectiva de medidas correctivas, dentro de la Fase 4 del ciclo de vigilancia.
- 1.2. En esta fase, puede efectuarse seguimiento como parte del monitoreo continuo o realizarse inspecciones específicas si los problemas se repiten en un área en particular.
- 1.3. La Fase 4 del ciclo de vigilancia es un componente del Proceso de Resolución de Cuestiones de Seguridad Operacional, el cual se describe en la Parte IV del presente manual y considera el uso de los procedimientos PRO-AGA-RES-003 y PRO-AGA-RES-005 del MPP AGA, mediante los cuales se documenta la adopción de medidas apropiadas de la DGAC, incluyendo medidas para asegurar el cumplimiento ("enforcement" en inglés), que permitan resolver los problemas de seguridad operacional detectados.
- 1.4. En la Fase IV del ciclo de vigilancia, también se deben analizar los resultados del procesamiento de datos de vigilancia. El propósito de esta evaluación, es identificar las áreas de atención tomando en cuenta los siguientes aspectos, que podrán ser considerados como modificadores de la frecuencia de vigilancia.

2. Resolución de No Conformidades

- 2.1. Las medidas eficaces y oportunas adoptadas por los operadores de aeródromo, permitirán que se resuelvan efectivamente los problemas de seguridad operacional, lo cual forma parte del Proceso de Resolución de Cuestiones de Seguridad Operacional, el cual se describe en la Parte IV del presente manual. Asimismo, en el procedimiento PRO-AGA-RES-003 del MPP AGA se define el tratamiento que la DGAC aplica en estos casos.
- 2.2. El IAGA Designado, mediante actividades que forman parte del monitoreo continuo o mediante inspecciones específicas, confirmará que las acciones correctivas han sido completadas, informando en tal sentido al Jefe de la Unidad AGA, para que se notifique al operador del aeródromo en ese sentido, con lo cual se considera que la No Conformidad está subsanada.

3. Consecuencias administrativas y sanciones

- 3.1. Cuando un operador de aeródromo no aplique medidas eficaces y oportunas que resuelvan efectivamente las no conformidades detectadas, la DGAC adoptará medidas apropiadas para asegurar el cumplimiento ("enforcement"). Estas medidas incluyen la imposición de restricciones, la suspensión o revocación de certificado o la imposición de sanciones financieras, en correspondencia a los riesgos en materia de seguridad operacional causados por el incumplimiento.
- 3.2. Es de fundamental importancia la promoción del cumplimiento de los reglamentos mediante programas de educación, instrucción y asesoramiento, y sólo cuando estos esfuerzos han fallado deberían adoptarse medidas oficiales de obligación de cumplimiento. Las sanciones pueden ser administrativas o jurídicas dependiendo de la gravedad de las infracciones respecto del reglamento y sus consecuencias para la seguridad aeronáutica.

3ra. Edición MIAGA-P3-C5-1 03/08/2020

- 3.3. El informe del IAGA es esencial para el inicio de las acciones administrativas o jurídicas dependiendo de la reglamentación nacional
- 3.4. Si, tras un examen cuidadoso de todas las circunstancias del caso y luego del proceso sancionatorio, se determina la necesidad de suspender o revocar los privilegios del titular de licencia, habilitación, certificado o aprobación, la DGAC informará al titular oficialmente y por escrito, resumiendo la medida decretada y sus motivos. Además, si el titular de licencia, habilitación, certificado o aprobación no corrige la deficiencia en los plazos establecidos, la AC adoptará medidas apropiadas y progresivas de cumplimiento para asegurar que se corrijan rápidamente las deficiencias.

PARTE IV - PROCESO DE RESOLUCIÓN DE CUESTIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

CAPÍTULO 1: Solución de problemas de seguridad operacional en aeródromos

1. Introducción

1.1. El elemento crítico 8 de un sistema estatal de supervisión de la seguridad operacional se refiere al uso de un proceso y procedimiento documentado para adoptar medidas apropiadas, incluyendo medidas para el cumplimiento ("enforcement"), que permitan resolver los problemas de seguridad operacional detectados. La DGAC requiere asegurarse de que los problemas de seguridad operacional detectados se resuelvan de manera oportuna por medio de un sistema que permita observar y registrar el progreso, incluidas las medidas adoptadas para resolverlos por operadores/ explotadores de aeródromo.

2. Determinación de problemas de seguridad operacional

- 2.1. Un sistema efectivo y sostenible de supervisión de la seguridad operacional (SSO) debe permitir que se determinen los casos de incumplimiento y otros problemas de seguridad operacional y su solución efectiva y oportuna.
- 2.2. Los problemas de seguridad operacional en aeródromos que una DGAC puede determinar abarcan, entre otros, los siguientes:
 - <u>Incumplimientos y otras deficiencias determinadas por la DGAC</u>.- El tratamiento a incumplimientos y otras deficiencias se detalla en los capítulos 2 y 3 de la Parte 4 del presente MIAGA.
 - Sucesos de seguridad operacional notificados que se analizan.- Debe asegurarse de que todas las partes interesadas de la comunidad de aviación notifiquen todos los sucesos relacionados con la seguridad operacional que lleguen a su conocimiento (incluidos los relacionados con aeródromos), mediante el sistema obligatorio de notificación del Estado. Los datos recopilados de diversas partes interesadas deberán registrarse en una base de datos integrada que utilice un formato normalizado y una clasificación común [compatible, de ser posible, con el formato del Centro europeo de coordinación de sistemas de informes de incidentes y accidentes de aviación (ECCAIRS)] para facilitar el análisis completo de los datos y sucesos recopilados. Ver Capítulo 4 de la Parte 4 del presente MIAGA para mayores directrices.
 - Tendencias negativas en materia de seguridad operacional.- La información, registrada en la base de datos de la Unidad AGA, puede mostrar tendencias en el comportamiento de la seguridad operacional de los aeródromos, y puede ser utilizada para optimizar la solución de incumplimientos. Ver Capítulo 4 de la Parte 4 del presente MIAGA para mayores directrices.
 - Resultados de investigaciones de accidentes e incidentes de aviación (incluidas recomendaciones relativas a la seguridad operacional).- investigaciones de accidentes e incidentes también desempeñan una función crucial en la detección de deficiencias y problemas de seguridad operacional. Pueden formularse recomendaciones relativas a la seguridad operacional durante una investigación o al concluir esta última. Ver Capítulo 4 de la Parte 4 del presente MIAGA para mayores directrices.

3. Seguimiento de problemas de seguridad operacional

- 3.1. Si las actividades de supervisión revelan que el titular de habilitación o certificado de aeródromo no ha satisfecho o mantenido las normas requeridas o no está en condiciones de hacerlo, la DGAC, mediante el IAGA designado deberá:
 - 1) avisar rápidamente al operador de aeródromo acerca de la deficiencia observada;
 - 2) determinar plazos para la presentación del plan de medidas correctivas que el operador de aeródromo debe adoptar;
 - 3) verificar que las medidas correctivas y los plazos correspondientes son apropiados, antes de aceptar oficialmente el plan de medidas correctivas; y
 - 4) iniciar el seguimiento apropiado para verificar la aplicación efectiva de medidas correctivas.
- 3.2. Pueden realizarse inspecciones adicionales si los problemas se repiten en un área en particular.

4. Cumplimiento (Enforcement)

- 4.1. Las medidas eficaces y oportunas adoptadas por los operadores/ explotadores de aeródromo deberían permitir que se resuelvan efectivamente los problemas de seguridad operacional. De lo contrario, la DGAC deberá tomar medidas apropiadas en materia de cumplimiento, como la imposición de limitaciones, la suspensión o revocación de certificados o la imposición de sanciones financieras.
- 4.2. En el capítulo 3 de la Parte IV del presente manual se proporcionan directrices y criterios que debe considerar el IAGA, para la aplicación de medidas apropiadas en materia de cumplimiento (enforcement).

5. Seguimiento de recomendaciones relativas a la seguridad operacional

- 5.1. Las investigaciones de accidentes e incidentes también desempeñan una función crucial en la detección de deficiencias y problemas de seguridad operacional. Pueden formularse recomendaciones relativas a la seguridad operacional en aeródromos durante una investigación o al concluir esta última.
- 5.2. Para asegurar que las recomendaciones relativas a la seguridad operacional en aeródromos se tomen debidamente en cuenta, se requiere aplicar un proceso estructurado para su seguimiento, que incluya entre otras cosas, lo siguiente:
 - a) coordinación entre la DGAC (a través de la Unidad AGA) y la autoridad de investigación;
 - b) proceso de comunicación y coordinación con entidades involucradas por la recomendación;
 - c) establecimiento de cronogramas; y
 - d) procedimientos para observar el progreso de las medidas adoptadas en respuesta a la recomendación relativa a la seguridad operacional en aeródromos, hasta su plena aplicación, con seguimiento documentado.

CAPÍTULO 2: Tratamiento de Incumplimientos Detectados durante el Proceso de Certificación

1. Introducción

1.1. Si bien el cumplimiento de los requisitos reglamentarios es obligatorio, en algunas ocasiones, pueden presentarse casos en que el pleno cumplimiento no sea posible. En tales casos, la DGAC puede otorgar exenciones (entendidas como excepciones, dispensas, prórrogas o desviaciones), en base a los estudios y evaluaciones requeridas en el Capítulo E de RAB 139.

2. Otorgamiento de Exenciones

- 2.1. Como parte del proceso de certificación de aquellos aeródromos donde se ha verificado que existen condiciones que no se ajustan plenamente a la normativa vigente, en los casos que así lo prevea el Conjunto RAB AGA, se podrá otorgar exenciones, siempre y cuando se pueda garantizar la operación segura de las aeronaves en dichos aeródromos y además se cumpla el procedimiento específico PRO-AGA-RES-001 definido en el Manual de Procesos y Procedimientos de la Unidad AGA.
- 2.2. En estas condiciones, la DGAC puede otorgar cuando corresponda, en forma excepcional, de acuerdo al interés público y sin afectar la seguridad operacional, las exenciones que sean solicitadas por un propietario u operador de aeródromo que permita la certificación del aeródromo.
- 2.3. No deben utilizarse exenciones para superar un requisito que no sea popular o dar a entender que el cumplimiento de un requisito es opcional. La aplicación del mecanismo de otorgamiento de exenciones debe constituir una excepción y no la norma.
- 2.4. Sólo debe otorgarse una exención si existe una sólida justificación. Por consiguiente, no es aceptable otorgar exenciones que no se basen en evaluaciones de riesgos de seguridad operacional o estudios aeronáuticos y en un examen minucioso por la autoridad competente. Para este fin, el operador solicitante de un certificado de aeródromo preparará y presentará una solicitud de exención, adjuntando la evaluación de riesgos de seguridad operacional o un estudio aeronáutico para demostrar si puede lograrse un nivel equivalente de seguridad operacional u otro medio aceptable de cumplimiento. En atención a dicha solicitud, el IAGA designado llevará a cabo, al nivel apropiado, el examen y aceptación (si corresponde) de tal evaluación o estudio.
- 2.5. Todos los casos en que se otorguen exenciones deberá documentarse plenamente y publicarse los resultados según corresponda, como en el sitio web de la CAA, en la AIP o en documentos de aseguramiento de la seguridad operacional (p. ej., el manual de aeródromo). La publicación debe incluir referencias a limitaciones, condiciones o medidas de mitigación pertinentes, según corresponda. Además, el proveedor de servicios debe examinar periódicamente toda excepción o dispensa con miras a eliminar su necesidad, en la medida de lo posible, y verificar la validez y eficacia de las medidas de mitigación establecidas. La entidad de reglamentación debe también evaluar, antes de otorgar una excepción o dispensa, si ésta daría lugar a diferencias respecto a los SARPS y, de ser así, asegurarse de que el Estado las notifique a la OACI.

3. Procesamiento de una Solicitud de Exención [[[8.369, 8.373, 8.375]]]

3.1. Inicio del Proceso

- 3.1.1. El proceso se inicia con la identificación de un incumplimiento respecto a un requisito normativo especificado en el Conjunto RAB AGA el cual constituye una desviación a la Norma. La identificación de la desviación puede surgir como resultado del análisis y preparación de la solicitud por parte del operador/ explotador, o como resultado de la evaluación de la DGAC.
- 3.1.2. A partir de la identificación de la desviación, el operador de aeródromo debe preparar una evaluación de riesgos de seguridad operacional o un estudio aeronáutico, según corresponda, para demostrar si puede lograrse un nivel equivalente de seguridad operacional u otro medio aceptable de cumplimiento.
- 3.1.3. Una vez completado el estudio o evaluación y si los resultados del mismo indican que se podría contar con soluciones adecuadas para operar con seguridad en las condiciones planteadas, el operador de aeródromo podrá presentar por escrito, en forma documentada, la solicitud de exención al cumplimiento del requisito reglamentario específico para el cual se requiere la dispensa, argumentando los motivos, expresando los eventuales beneficios al interés público, en que forma no se afectará negativamente el nivel de seguridad operacional y la forma de cumplimiento alternativo que propone. Esta documentación puede ser presentada en la Fase 2 de solicitud Formal como parte de los documentos del MA, o en cualquier fase de la certificación. Al respecto cabe aclarar que no se procederá a la otorgación del certificado mientras la DGAC no apruebe la otorgación de la exención.
- 3.1.4. Luego de que sea presentada, la solicitud de exención presentada por el operador de aeródromo será registrada a fin de mantener la trazabilidad y transparencia del proceso de certificación. Una vez registrada la solicitud de exención, el Inspector AGA debe realizar una evaluación inicial de la solicitud, en la cual debe verificarse que la documentación cumpla los requisitos formales y legales establecidos por la DGAC, debiendo ser devuelta al Operador de Aeródromo, en caso que la misma no satisfaga dichos requisitos.

3.2. Análisis y Evaluación de la Solicitud de Exención

- 3.2.1. Se debe tomar en cuenta, el otorgamiento de una exención, implica la aceptación por parte de la DGAC, de una condición de diseño o de operación del aeródromo, que incumpla con algún requisito normativo y es considerado como un método alternativo para el cumplimiento de un requerimiento regulatorio, el cual implica que el operador de aeródromo presente la solicitud de exención, acompañada de un Estudio Aeronáutico o Evaluación de Seguridad Operacional, según aplique en base a lo dispuesto en LAR 139 capítulo E, mediante el cual demuestre que existe una solución para reducir los riesgos que implican la desviación de la norma.
- 3.2.2. Podrán considerarse como desviaciones, todas aquellas condiciones que impliquen un incumplimiento de algún requisito normativo y que por su naturaleza afecten la seguridad de las operaciones, estos puedan ser objeto de análisis para determinar si bajo determinadas condiciones de mitigación, resulta factible o no, operar con un nivel de riesgo aceptable para la DGAC. Estas condiciones pueden tener origen en las características geográficas del emplazamiento del aeródromo, como es el caso de aquellos aeródromos ubicados en zonas de montaña, en zonas insulares o con características particulares relacionadas con el entorno, la disponibilidad de terreno, como así también condiciones climáticas, dificultades técnicas para la instalación de determinado equipamiento, etc.

- 3.2.3. Cuando se presente una evaluación de la seguridad operacional como sustento para el otorgamiento de una exención, el IAGA designado analiza la evaluación de seguridad operacional y verifica que:
 - a) las partes interesadas correspondientes hayan establecido una coordinación apropiada;
 - b) se hayan identificado y evaluado correctamente los riesgos, sobre la base de argumentos documentados (por ejemplo, estudios físicos o de factores humanos, análisis de accidentes e incidentes previos);
 - c) las medidas de mitigación propuestas solucionen el riesgo de forma adecuada; y
 - d) los plazos de la implantación planificada sean aceptables.
- 3.2.4. Al finalizar el análisis de la evaluación de la seguridad operacional, el IAGA:
 - a) recomienda aprobar o aceptar formalmente la evaluación de la seguridad operacional del explotador de aeródromo, de acuerdo con lo dispuesto en el conjunto normativo AGA; o
 - b) si se han subestimado o no se identificaron algunos riesgos, establece una coordinación con el explotador de aeródromo a fin de llegar a un acuerdo respecto de la aceptación de la seguridad operacional; o
 - c) si no se logra un acuerdo, rechaza la propuesta, que posiblemente el explotador de aeródromo vuelva a presentar; o
 - d) puede decidir recomendar la imposición de medidas condicionales para garantizar la seguridad operacional.
- 3.2.5. El IAGA designado deberá velar por que las medidas condicionales o de mitigación se implanten de forma apropiada y cumplan su finalidad.
- 3.2.6. Como parte del análisis y evaluación de toda solicitud de exención, el IAGA designado verificará que la solicitud incluya la evidencia de que se ha completado un proceso de Identificación de Peligros y Evaluación de Riesgos, cumpliendo los criterios de aceptabilidad establecidos en el Apéndice 1 de RAB-138, en el marco de la gestión de riesgos de la seguridad operacional, que resulte en un riesgo con un "nivel tan bajo como sea razonable en la práctica" (ALARP).
- 3.2.7. En este contexto, es necesario que el IAGA designado verifique que cada solicitud de exención contenga lo siguiente:
 - a. Las disposiciones reglamentarias a partir de las cuales se solicita la exención;
 - b. la naturaleza y alcance de la exención sobre la base de los requisitos reglamentarios para los cuales se solicita la desviación;
 - c. un análisis de riesgo que garantice las condiciones y procedimientos operacionales que sean necesarios para el cumplimiento del nivel de seguridad equivalente;
 - d. cualquier información, consideración o argumento que sustente la solicitud;
 - e. las razones para las cuales el otorgamiento de la exención sería de interés público (si fuera aplicable);
 - f. las medidas de mitigación y mecanismos de control a ser aplicados por el solicitante para proporcionar un nivel equivalente de seguridad operacional u otro medio aceptable de cumplimiento.

- 3.2.8. En la evaluación de la información aportada para solicitar la exención el AGA debe tener en cuenta los siguientes criterios:
 - a. La solución planteada debe ser APTA para la situación existente, lo que significa que las medidas alternativas de cumplimiento o de mitigación propuestas, deben proporcionar una solución efectiva al problema planteado, es decir que la naturaleza de dicha solución debe ser afín con la naturaleza de la desviación.
 - b. Su implementación debe ser FACTIBLE, es decir que la solución tiene que ser prácticamente realizable, ya que si no fuera posible su implementación efectiva, la solución presentada carecería de validez.
 - c. Finalmente, la solución debe resultar ACEPTABLE para la DGAC, en base a criterios pertinentes, como por ejemplo el nivel de seguridad operacional antes y después de la exención, la efectividad de la solución adoptada, implicaciones para la capacidad y eficiencia del aeródromo, y demás aspectos que a criterio de la DGAC puedan afectar negativamente tanto al aeródromo como al sistema de aviación civil del Estado.
- 3.2.9. De existir razones de interés público y fundamentalmente que se proporcionen condiciones de seguridad operacional aceptables, el IAGA designado podrá recomendar a la DGAC conceder la exención solicitada.
- 3.2.10. La exención con respecto a una norma o método, así como las condiciones y procedimientos resultantes del estudio o evaluación efectuada, en las que se basa la exención otorgada, se consignarán en el Anexo 2 al Certificado de Aeródromo "Condiciones de Operación". Cuando se otorgue la exención, el IAGA designado gestionará mediante el AIM, la publicación de las condiciones de operación resultantes del otorgamiento de la exención. Asimismo, el IAGA designado realizará un análisis comparativo con los SARPS que correspondan para determinar si amerita o no la notificación de diferencias.
- 3.2.11. En caso que se trate de un aeródromo certificado, el otorgamiento de la exención motivará una enmienda / actualización del certificado de aeródromo.
- 3.2.12. Toda la información y los documentos relacionados con el tratamiento de la solicitud de exención, deberá ser archivada en el expediente de certificación del aeródromo de la DGAC.

3.3. Control y Seguimiento de Exenciones

- 3.3.1. Se mantendrá un registro de todos los antecedentes y decisiones en relación a las exenciones que se otorguen o se denieguen, según sea el caso.
- 3.3.2. Durante las actividades de vigilancia a la Seguridad Operacional en aeródromos, el IAGA debe realizar el control de las exenciones otorgadas al operador de aeródromo, para verificar si el operador efectúa periódicamente un examen a las exenciones otorgadas para comprobar si amerita su vigencia. Al respecto, deberá tomarse en cuenta que pueden existir exenciones permanentes o temporales
- 3.3.3. Se considera exenciones permanentes cuando el incumplimiento a la norma es imposible subsanar o representa un grado alto de dificultad para el operador de aeródromo, como por ejemplo las desviaciones en cuanto a características físicas por condicionantes topográficos o geográficos. En tal caso el inspector AGA debe verificar que todas las medidas de mitigación propuestas para compensar la desviación a la norma estén siendo aplicadas para mantener la seguridad operacional en niveles aceptables. De igual manera, debe asegurarse que los requisitos normativos en los que se basa la exención siguen estando vigentes.

- 3.3.4. Las exenciones temporales son otorgadas cuando el incumplimiento a la norma puede ser subsanado en un mediano o largo plazo (Ej. falta o deficiencia de infraestructura), bajo un compromiso del operador de aeródromo plasmado en un Plan de Acciones Correctivas. El inspector AGA verificará si las actividades propuestas para atender la desviación están siendo ejecutadas en los plazos comprometidos. Asimismo, verificará que las medidas comprometidas para compensar la carencia estén siendo implementadas.
- 3.3.5. Después de su evaluación, el inspector AGA debe incluir en su informe de inspección el tratamiento y resultado del control de las exenciones si las hubiera, y en consecuencia recomendar si la exención debe permanecer o no. Posteriormente, por conducto regular se comunicará al operador de aeródromo las acciones que debe asumir en consecuencia.

4. Medidas correctivas comprometidas por el Operador de Aeródromo en la Certificación

- 4.1. Cuando durante el proceso de certificación el operador de aeródromo solicitante haya presentado un plan de medidas correctivas para subsanar algún incumplimiento detectado por la DGAC, el seguimiento de las medidas comprometidas durante el proceso de certificación se ajustará de forma similar a las directrices aplicadas para seguimiento a los Planes de Acciones Correctivas, generados durante la vigilancia. En la Parte IV Capítulo 2 de este manual se proporciona guía y orientación sobre este particular.
- 4.2. Debe tomarse en cuenta que para aceptar un plan de medidas correctivas de un OAD, durante el proceso de certificación, el IAGA deberá verificar que mediante restricciones, limitaciones operacionales, procedimientos específicos o medios alternativos de cumplimiento, las no conformidades atendidas con el plan no generan riesgos inaceptables.

PÁGINA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

CAPÍTULO 3: Tratamiento de Incumplimientos Durante el Proceso de Vigilancia

1. Seguimiento a la resolución de deficiencias

- 1.1. Resultado de las inspecciones, auditorías, evaluaciones y demás actividades de la DGAC, es posible que se identifiquen incumplimientos a los requisitos reglamentarios, correspondiendo aplicar las directrices descritas en el Capítulo 4 de la Parte III del presente manual.
- 1.2. Luego de que se ha adoptado el PAC del operador/ explotador de aeródromo, la DGAC inicia el seguimiento apropiado para verificar la aplicación efectiva de las acciones correctivas comprometidas, como parte de la Fase 4 del ciclo de vigilancia, la misma que está estrechamente relacionada al Proceso de Resolución de Cuestiones de Seguridad Operacional, el cual se describe en la Parte IV del presente manual y considera el uso de los procedimientos PRO-AGA-RES-003 y PRO-AGA-RES-005 del MPP AGA, mediante los cuales se documenta la adopción de medidas apropiadas de la DGAC, incluyendo medidas para asegurar el cumplimiento ("enforcement" en inglés), que permitan resolver los problemas de seguridad operacional detectados.
- 1.3. En el seguimiento de las medidas que componen el PAC aceptado, se efectúa mediante el IAGA designado para que realice el seguimiento del PAC y mantenga informado al Jefe de la Unidad AGA, que es quien gestionará el proceso.
- 1.4. Cuando los hallazgos son de naturaleza menor, no existen condiciones que afecten la seguridad operacional de forma adversa, y el operador del aeródromo tiene un programa de vigilancia interno, adecuado, puede ser aceptable un seguimiento "administrativo" mediante actividades de monitoreo a distancia. En este caso, todos los documentos de soporte remitidos por el operador de aeródromos, luego de revisados y validados por el IAGA designado, serán aceptados como evidencia de cumplimiento. Los demás ítems observados requieren inspección de conformidad en sitio para asegurar que las no-conformidades han sido corregidas y las acciones correctivas son efectivas.
- 1.5. Se debe monitorear el progreso del PAC hasta que el operador de aeródromo complete las acciones correctivas establecidas en el plan. Para ello se deben utilizar las LV, en las que se identifican los códigos de los ítems observados.
- 1.6. El seguimiento debe realizarse en forma continua según el cronograma de seguimiento establecido en base a las particularidades del PAC aceptado.
- 1.7. Si un titular de certificado de aeródromo no corrige la deficiencia en los plazos establecidos, la DGAC debería adoptar medidas apropiadas y progresivas de cumplimiento para asegurar que se corrijan rápidamente las deficiencias.
- 1.8. Si como resultado de las actividades de vigilancia, los correspondientes informes revelan que el operador de aeródromo no ha sido efectivo en cumplir y mantener la observancia a los requisitos reglamentarios o a sus procedimientos aceptados en el MA, el IAGA tomará un curso de acción en base a la orientación proporcionada en la siguiente sección.

3ra. Edición MIAGA-P4-C3-7 03/08/2020

2. Aplicación de medidas de cumplimiento de la DGAC

- 2.1. El propósito de esta sección es el de asistir al personal de Inspectores de aeródromos, en la toma de decisión sobre el mejor curso de acción a tomar cuando se encuentra un incumplimiento a los requisitos reglamentarios durante las actividades de vigilancia.
- 2.2. Para este fin, debe valorarse que incumplimientos a los requisitos reglamentarios en que incurre un operador de aeródromo, pueden ser de distinta índole desde el punto de vista de riesgo generado. Pero además, pueden originarse por errores o infracciones deliberadas. Además, el incumplimiento puede ser un hecho aislado o ser un hecho recurrente (sistemático).
- 2.3. En general corresponde una sanción administrativa cuando un incumplimiento ha generado un alto riesgo, es sistemático o ha sido deliberado.
- 2.4. Por lo expuesto, ante todo incumplimiento detectado resultado de auditorías, evaluaciones, inspecciones u otras actividades de vigilancia de seguridad operacional, los inspectores de aeródromos deben considerar las siguientes líneas de acción (simultáneas):
 - I. Acciones para preservar niveles aceptables de seguridad operacional
 - II. Acciones que refuercen el cumplimiento del Conjunto RAB AGA

2.4.1. Acciones para preservar niveles aceptables de seguridad operacional

- 2.4.1.1. En este ámbito, el criterio que prevalece es preservar la seguridad operacional para alcanzar o superar el nivel aceptable establecido por el Estado, tomando medidas apropiadas para:
 - a. Protegerse contra la posibilidad de daños o lesiones inmediatas como resultado de un riesgo de seguridad hasta que ese riesgo pueda ser gestionado y mitigado;
 - b. Garantizar que se tomen las medidas adecuadas para minimizar la probabilidad de que tal riesgo pueda ocurrir nuevamente en el futuro;
 - c. Evitar la exposición a un riesgo de seguridad no mitigado.
- 2.4.1.2. En este contexto, las medidas preventivas, correctivas o mitigadoras pueden implicar la restricción, limitación o prevención del ejercicio de ciertos privilegios, la prestación de servicios o la operación de aeronaves, hasta que los riesgos de seguridad operacional identificados se hayan abordado de manera efectiva.
- 2.4.1.3. Por lo explicado, la toma de decisiones que debe asumir un IAGA, para mantener o mejorar la seguridad operacional, se basan en los criterios de tolerabilidad de los riesgos expresados con los índices determinados en base a la Tabla 4-3-1, donde se definen las acciones que deberían requerirse que el operador de aeródromo aplique o la DGAC aplique directamente.

Tabla 4-3-1. Criterios de tolerabilidad de riesgos de seguridad operacional

NIVEL DE RIESGO	ACCIÓN A SER APLICADA
EXTREMO 5A, 4A, 5B	SUSPENCIÓN INMEDIATA DE OPERACIONES Inaceptable bajo circunstancias existentes. No permitir ninguna operación hasta que haya sido implementado el control suficiente para reducir el riesgo a un nivel aceptable. Requiere la aprobación de instancias superiores.
ALTO 5C, 4B, 3A	ADVERTENCIA Asegurarse de que la evaluación de riesgo y los controles preventivos han sido satisfactoriamente completados y declarados. Aprobación de la alta gerencia de la evaluación de riesgos antes del comienzo de operaciones.

MODERADO 5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B, 2C, 1A	PRECAUCIÓN Realizar una revisión de la mitigación de riesgos por el departamento de aprobación y evaluación de riesgos.
BAJO 3E, 2D, 1B, 1C	REVISIÓN Mitigación de riesgo o revisión de medidas.
ADMISIBLE 2E, 1D, 1E	NO REQUIERE ACCIONES Aceptable, no requiere mitigación de riesgos.

2.4.2. Acciones que refuercen el cumplimiento del Conjunto RAB AGA

- 2.4.2.1. En este ámbito, el criterio que prevalece es reforzar el cumplimiento de los requisitos reglamentarios, a través de medidas punitivas o disciplinarias en el marco del procedimiento administrativo que corresponda.
- 2.4.2.2. Para este fin, un Inspector que identifique una contravención a la norma, considerará las características del incumplimiento desde los siguientes aspectos:
 - a) Riesgo generado
 - b) Intencionalidad
 - c) Frecuencia en que el operador incurre en la infracción
- 2.4.2.3. Estas variables serán obtenidas del análisis efectuado en la fase de Notificación de Deficiencias del ciclo de vigilancia (Capítulo 4 de la Parte III del presente Manual). En base a estos valores el IAGA aplicará la siguiente Orientación para la Toma de Decisiones para Reforzar el Cumplimiento del Conjunto RAB AGA:

Tabla 4-3-2. Matriz de Toma de Decisiones para Reforzar el Cumplimiento del Conjunto Normativo AGA

CLASE DE INCUM	RIESGO	ADMISIBLE	BAJO	MODERADO	ALTO	EXTREMO
DELIBERADO (SIS	TEMÁTICO O NO)	IV	III	II	I	I
NO	SISTEMÁTICO	IV	IV	III	II	I
DELIBERADO	NO SISTEMÁTICO	V	V	IV	III	II

- Categoría de Acción I.- Informe recomendando proceso sancionatorio para revocación, suspensión o cancelación de certificado de aeródromo o suspensión de servicios. Además se aplica el proceso de notificación de no conformidades y seguimiento al Plan de Acciones Correctivas (PAC) comprometido por la organización.
- Categoría de Acción II.- Informe recomendando proceso sancionatorio para sanción pecuniaria al operador de aeródromo o proveedor de servicios. Además se aplica el proceso de notificación de no conformidades y seguimiento al Plan de Acciones Correctivas (PAC) comprometido por la organización.
- Categoría de Acción III.- Notificación de apercibimiento a la organización, indicando que si se incurre nuevamente en el incumplimiento, ameritará mayores acciones. Además se aplica el proceso de notificación de no conformidades y seguimiento al Plan de Acciones Correctivas (PAC) comprometido por la organización.
- Categoría de Acción IV.- Se aplica el proceso de notificación de no conformidades y seguimiento al Plan de Acciones Correctivas (PAC) comprometido por la organización. Además, se requerirá que la alta Dirección del operador informe sobre las medidas organizativas asumidas.
- Categoría de Acción V.- Se aplica el proceso de notificación de no conformidades y seguimiento al Plan de
 Acciones Correctivas (PAC) comprometido por la organización. En esta categoría se incluyen las no
 conformidades en proceso de solución cuya solución se encuentra demorada respecto al PAC comprometido,
 siempre que las causas del retraso no sean atribuibles al proveedor.

3. Cierre de No Conformidades

- 3.1. A partir del establecimiento de un PAC aceptado por la DGAC, el operador de aeródromo atenderá y subsanará progresivamente los ítems abiertos como no conformidades de acuerdo a su cronograma, siendo su responsabilidad comunicar oportunamente a la DGAC, adjuntando la evidencia que considere necesaria como respaldo, cuando ha subsanado alguna constatación para que sea registrado en ese sentido y no exista mayores consecuencias sancionatorias. El Inspector AGA designado efectuará el análisis de la evidencia presentada, o si se requiere realizará una inspección al aeródromo.
- 3.2. En caso de que se verifique que el Operador de aeródromo efectivamente dio solución a una o más constataciones, el Inspector AGA debe llenar el Reporte de Soluciones a No Conformidades, empleando el siguiente formato:

Tabla 4-4-2. Formato de Reporte de Soluciones a No Conformidades

CODIGO	REFERENCIA DE REQUISITO REGLAMENTARIO INCUMPLIDO	CONSTATACIÓN	ACCION CORRECTIVA IMPLEMENTADA	EVALUACIÓN DE LA ACCIÓN

Firma y sello Inspector AGA designado Fecha de Reporte:

- 3.3. Las casillas de **código**, **requisito reglamentario** y **constatación** deberán ser llenadas con la misma información que se tiene en el Reporte de no Conformidades, de acuerdo a lo indicado en los párrafos Capítulo 4 de la Parte III del presente Manual.
- 3.4. En la casilla de **acción correctiva implementada** se debe detallar con claridad todas las acciones que el operador de aeródromo ha realizado para atender la constatación.
- 3.5. En la casilla de evaluación de la acción se debe colocar la palabra **SUBSANADO**, considerando que se realizaron todas las verificaciones previas del caso.
- 3.6. En el reporte de soluciones pueden estar detalladas una o más constataciones subsanadas.
- 3.7. Una vez llenado el cuadro con el reporte de soluciones, se debe imprimir dos ejemplares, mismos que deberán ser firmados por el IAGA designado.
- 3.8. Uno de los ejemplares del Reporte de Soluciones a no Conformidades se hará llegar al Operador de aeródromo para acreditar que la constatación ha sido subsanada. La otra copia deberá archivarse en el expediente de vigilancia del aeródromo.

CAPÍTULO 4: Procesamiento y Resolución de Otras Cuestiones de Seguridad Operacional

1. Tratamiento a Sucesos de Seguridad Operacional Notificados Relacionados a Aeródromos

1.1. Introducción

- 1.1.1. Como parte del Sistema de Notificación Obligatoria del Estado, se exige a los operadores de aeródromos que informen a la DGAC los sucesos de seguridad operacional que ocurran en los aeródromos, de conformidad con la normativa aplicable, cuando el suceso se relacione a notificaciones obligatorias del ámbito AGA, como ser, entre otras:
 - a) Salidas de pista
 - b) Aterrizajes demasiado cortos
 - c) Incursiones en pista
 - d) Aterrizaje o despegue en una calle de rodaje
 - e) Sucesos relacionados con choques con fauna
 - f) Sucesos relacionados con objetos extraños FOD y daños producidos
 - g) Salidas de calles de rodaje o plataforma
 - h) Incursiones en calles de rodaje o plataforma
 - i) Colisiones en tierra
- 1.1.2. Además, en los aeródromos certificados, como parte del SMS del aeródromo, se tienen establecidos los sistemas de notificación de sucesos de seguridad operacional, mediante los cuales los operadores recaban notificaciones por parte de su personal, subcontratistas y usuarios del aeródromo, para su tratamiento de acuerdo a lo establecido en su Manual SMS.
- 1.1.3. Dichos sucesos serán de conocimiento de la DGAC mediante el Sistema de Recopilación y Procesamiento de Datos sobre Seguridad Operacional (SDCPS) que permite captar, almacenar, agregar y permitir el análisis de datos e información sobre seguridad operacional para apoyar la identificación de peligros a través de todo el sistema de aviación.
- 1.1.4. Los datos de sucesos en aeródromos formarán parte de la base de datos del SSP, siendo procesados en ese ámbito, de acuerdo a los procedimientos correspondientes. Sin embargo, además de lo anterior, el IAGA designado debe examinar y analizar la información suministrada por el operador en los informes de sucesos, así como otras notificaciones referentes sucesos de seguridad operacional en aeródromos, recabadas mediante las demás fuentes del SDCPS.

1.1.5. A este efecto, el IAGA:

- a. verificará que el operador de aeródromo haya analizado adecuadamente todos los sucesos mencionados en el párrafo 1.1.1 de la presente sección;
- identificará las tendencias significativas (ya sea en un aeródromo específico o a nivel nacional). Se lleve a cabo un análisis más a fondo del tema, si procede, a fin de adoptar las medidas apropiadas; y
- c. efectuará un seguimiento detallado de los sucesos más graves o significativos (accidentes o incidentes graves).

1.1.6. El resultado de esos análisis puede emplearse como información de base para la planificación de la vigilancia continua (ver Parte III, Cap. 2 del presente MIAGA).

1.2. Tratamiento de la Notificación

- 1.2.1. Una vez recibida una notificación en la DGAC, cuando corresponda, se cursará la misma al departamento AGA, donde se designará un inspector para su tratamiento.
- 1.2.2. El inspector AGA designado primeramente examinará la notificación para determinar si se ha tratado de un suceso de seguridad operacional ocurrido en un aeródromo público o su espacio aéreo, en cuyo caso será registrado, de lo contrario la notificación no será procesada.
- 1.2.3. Se registrarán las notificaciones de sucesos de seguridad operacional relacionados con aeródromos, en la base de datos de notificaciones de la DGAC, señalando la fecha, los datos del notificante (si constan) y el detalle de la notificación.
- 1.2.4. Asimismo, se conservará la notificación en el expediente de vigilancia del aeródromo en cuestión.
- 1.2.5. Una vez registrada la notificación, el IAGA debe analizar la misma tomando en cuenta los criterios establecidos en el Apéndice 1 del RAB 139 SMS para aeródromos, para valorar la gravedad del suceso ocurrido y el riesgo generado de que el suceso hubiera escalado hasta un evento de consecuencias últimas.
- 1.2.6. De ser necesario, se puede requerir mayor información al operador de aeródromo, o realizar una inspección específica al aeródromo para efectuar una verificación en el terreno de las condiciones en que se están efectuando las operaciones.
- 1.2.7. Al igual que el tratamiento de incumplimientos, si se determina que el índice de riesgo está en la zona intolerable, el inspector AGA debe elaborar un informe recomendando la suspensión inmediata de operaciones.
- 1.2.8. Si el índice de riesgo determinado es tolerable, pero el suceso se considera como un evento inseguro grave o significativo (accidente o incidente serio), se efectuará seguimiento a las acciones del operador de aeródromo para asegurar que un suceso similar no vuelva a ocurrir y se determinará si son aceptables para la DGAC. Se comunicará al Operador las conclusiones del análisis con las recomendaciones que el caso amerite.
- 1.2.9. Si el suceso se trata de un incidente menor y la notificación del suceso fue presentada por operador de aeródromo, se hará seguimiento a la presentación del informe del operador, el cual dentro del plazo establecido por la DGAC, debe presentar un informe que incluya la descripción del suceso, el análisis de riesgos por parte del operador, las acciones y plazos cumplido o propuestos para solucionar el problema.
- 1.2.10. Si el suceso se trata de un incidente menor y la notificación del suceso no fue presentada por operador de aeródromo, se requerirá un informe al operador de aeródromo que incluya la descripción del suceso, el análisis de riesgos por parte del operador, las acciones y plazos cumplido o propuestos para solucionar el problema. Si se conoce algún dato de contacto del notificador, es importante informarle respecto al estado de atención a la notificación, lo que contribuye a incentivar las notificaciones.
- 1.2.11. En todo caso, si se detecta que el suceso se ha originado en algún incumplimiento deliberado a los requisitos aplicables del Conjunto RAB AGA, el IAGA analizará si el hecho amerita ser sometido a un proceso sancionatorio, efectuando las acciones pertinentes para dicho efecto.

1.3. Tratamiento del informe del operador

- 1.3.1. Una vez que el operador presente el informe de sucesos a la DGAC el inspector AGA debe realizar el registro del informe en la carpeta de vigilancia del aeródromo.
- 1.3.2. El inspector AGA evaluará el informe y determinará si el evento notificado representa un incumplimiento a la normativa aeronáutica, en cuyo caso se debe valorar la intencionalidad, es decir, determinar más allá de una duda razonable si el incumplimiento ha sido un acto deliberado.
- 1.3.3. Si en base a la información con que se cuenta se determina que el suceso se ha originado en algún incumplimiento deliberado a los requisitos aplicables del Conjunto RAB AGA, el IAGA analizará si el hecho amerita ser sometido a un proceso sancionatorio, efectuando las acciones pertinentes para dicho efecto.
- 1.3.4. En los casos de incidentes graves o accidentes, se evaluarán las medidas aplicadas por el operador para prevenir otro hecho similar, así como las acciones comprometidas, todavía en proceso de ejecución. En caso de que el informe del Operador no se considere suficiente se pedirán las correcciones y complementaciones que el caso amerite. Si el informe del operador es aceptado, el inspector AGA deberá realizar el seguimiento a la implementación de las medidas propuestas en los plazos establecidos.

2. Análisis de tendencias negativas en materia de seguridad operacional en Aeródromos

2.1. Introducción

- 2.1.1. Durante todo el proceso de vigilancia continua que se realiza a los aeródromos, se tiene información resultante de las inspecciones, notificaciones, investigaciones, auditorías, entre otras fuentes. Esta información, registrada en la base de datos de la Unidad AGA, puede mostrar tendencias en el comportamiento de la seguridad operacional de los aeródromos, y puede ser utilizada para optimizar la solución de incumplimientos.
- 2.1.2. Asimismo, los operadores de aeródromos certificados tiene definidos indicadores de seguridad operacional de alto y bajo impacto sobre los cuales el inspector AGA puede realizar un análisis de tendencias en su comportamiento.
- 2.1.3. El análisis de tendencias de materia de seguridad operacional se puede realizar con la información recabada por la Unidad AGA fruto de todas las inspecciones realizadas, o, con la información que almacena el operador de aeródromo en el análisis de sus indicadores.

2.2. Tendencias determinadas por la Unidad AGA

- 2.2.1. Posterior a cada inspección de aeródromo, al momento de elaborar el Reporte de No Conformidades, el IAGA puede identificar cuales constataciones están siendo recurrentes utilizando el concepto de incumplimiento sistemático, descrito en el capítulo anterior. Se entiende por incumplimiento sistemático a aquellas contravenciones similares que ocurren o que se detecta que han ocurrido anteriormente y que continuarán ocurriendo por la falta identificada de políticas, procedimientos o control por parte de la organización
- 2.2.2. Los resultados de las inspecciones están almacenados en la base de datos de la Unidad AGA, está información puede señalar el comportamiento del operador de aeródromo en cuanto al cierre de constataciones, se puede conocer cuáles constataciones se registran de manera recurrente.

2.2.3. Si se identifica que existen vulneraciones reiterativas y además se evidencia que los Planes de Acción Correctiva no existen o no se cumplen, el inspector AGA elaborará un informe en el que se detalle las constataciones, datos de fechas en las que se identificaron las recurrencias, el análisis de tendencias, sus conclusiones y recomendaciones, las cuales deberán estar en el marco de las categorías de acción establecidas como medidas de cumplimiento.

2.3. Tendencias determinadas por el Operador de aeródromo

- 2.3.1. En función a lo establecido en el plan de vigilancia de cada aeródromo, se efectuará evaluaciones o auditorías SMS, actividades que incluyen la revisión y monitoreo a los indicadores de rendimiento de la seguridad operacional SPI que tiene el operador de aeródromo.
- 2.3.2. La revisión de la información acerca de los SPI puede ser efectuada durante una actividad programada o en cualquier momento que el inspector AGA considere pertinente
- 2.3.3. Los indicadores de rendimiento de la seguridad operacional SPI que se manejan en los aeródromos certificados y están establecidos en el Manual SMS, pueden ser de alto impacto y de bajo impacto, de acuerdo al siguiente detalle:
 - a. Indicadores de alto impacto
 - i. Accidentes
 - ii. N° de incidentes con aves
 - iii. Colisiones lado aire
 - iv. Incidentes graves
 - v. Incursiones en pista
 - vi. Fauna en pista
 - b. Indicadores de bajo impacto
 - i. FOD en plataforma
 - ii. FOD en pista y calles de rodaje
 - iii. Inspecciones en pista
 - iv. N° de avistamiento de aves en zonas sensibles
 - v. Tasa de notificaciones voluntarias
- 2.3.4. Durante la revisión o monitoreo de los indicadores el IAGA debe observar si los datos procesados por el operador de aeródromo se encuentran dentro del rango de valores aceptables definidos por el mismo, de manera que no representen un nivel de alerta para la seguridad operacional.
- 2.3.5. Posterior a una inspección, el inspector AGA elaborará un informe con los resultados de la misma, detallando cuál o cuáles indicadores presentan datos por fuera de los límites aceptables definidos.
- 2.3.6. De existir indicadores que muestren datos por encima o debajo de los límites aceptables, la DGAC comunicará formalmente los resultados al operador de aeródromo y le requerirá un Plan de Acciones Correctivas PAC en el que se detallen las medidas que propone para conseguir que los datos de los indicadores estén dentro de los rangos aceptables. En la misma comunicación se determinará la fecha de entrega del PAC a la DGAC.

- 2.3.7. Una vez que el PAC ha sido decepcionado por la DGAC la Unidad AGA realizará el análisis del mismo y verificará su pertinencia.
- 2.3.8. Si luego del análisis el PAC no es aceptable, se comunicará al operador de aeródromo para que realice las correcciones y complementaciones necesarias.
- 2.3.9. Si el PAC se considera aceptable se comunicará al operador de aeródromo, indicando que se realizará el seguimiento correspondiente a las acciones y plazos aceptados.

3. Resultados de investigaciones de accidentes e incidentes de aviación relacionados a aeródromos

- 3.1. Cuando un Suceso de Seguridad Operacional relacionado a aeródromos, constituye un incidente grave o accidente (de acuerdo a las definiciones respectivas), la Autoridad de Investigación de Accidentes e Incidentes del Estado conduce una investigación, resultado de la cual se establecerán ciertas recomendaciones las cuales pueden determinar la necesidad de acciones concretas de la DGAC o del Operador de Aeródromo.
- 3.2. Se han establecido conductos de comunicación con la Autoridad de Investigación de Accidentes e Incidentes del Estado (AIG), de manera que los informes de accidentes o incidentes graves que contengan recomendaciones relacionadas al área AGA, sean de conocimiento oportuno de la unidad AGA. Para identificar los incidentes graves o accidentes que pueden considerarse relacionados a aeródromos, se pueden tomar en cuenta las categorías de sucesos establecidas por el Centro Europeo de Coordinación de Sistemas de Informes de Incidentes y Accidentes de Aviación (ECCAIRS), siendo los casos que pueden estar relacionados con el área los siguientes:
 - <u>ADRM: Aerodrome</u>.- Sucesos que involucran problemas de diseño, servicio o funcionalidad del aeródromo.
 - ARC: Abnormal runway contact.- Cualquier aterrizaje o despegue que implique un contacto anormal con la pista o la superficie de aterrizaje.
 - BIRD: Birdstrike.- Sucesos que involucran colisiones / colisiones cercanas con aves
 - <u>CFIT: Controlled flight into or toward terrain</u>.- Colisión en vuelo o colisión cercana con terreno, agua u obstáculo sin indicación de pérdida de control
 - <u>CTOL: Collision with obstacle(s) during take-off and landing.</u>- Colisión con obstáculo (s), durante el despegue o aterrizaje en el aire.
 - RAMP: Ground Handling.- Sucesos durante (o como resultado de) las operaciones de manejo en tierra.
 - RE: Runway excursion.- Una desviación o salida de la superficie de la pista.
 - RI: Runway incursion vehicle, aircraft or person.- Cualquier ocurrencia en un aeródromo que implique la presencia incorrecta de una aeronave, vehículo o persona en el área protegida de una superficie designada para el aterrizaje y despegue de la aeronave.
 - RI-O: Runway incursion other.- Colisión con, riesgo de colisión o acción evasiva tomada por una aeronave para evitar el uso de una persona o animal en una pista.
 - RI-VA: Rwy incursion-vehicle or a/c.- Colisión con, riesgo de colisión o acción evasiva tomada por una aeronave para evitar, un vehículo u otra aeronave en una pista en uso.

- <u>USOS: Undershoot/overshoot</u>.- Un contacto con superficie fuera de la pista
- WILD: Collision Wildlife.- Colisión con, riesgo de colisión o acción evasiva tomada por un avión para evitar la vida silvestre en una pista o en un helipuerto / helipuerto en uso
- 3.3. En estos casos, el IAGA designado debe efectuar el seguimiento al cumplimiento de las acciones conducentes a cumplir las recomendaciones del informe de investigación del accidente o incidente.

_

FORMULARIOS DE USO POR INSPECTORES DE AERÓDROMOS



DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE BOLIVIA DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA



FORMULARIO DGAC-DNA-AGA-007

ACTA DE REUNIÓN DE CIERRE DE INSPECCIÓN AGA

NOMBRE DEL AERÓDROMO: OPERADOR DE AERÓDROMO:		CÓDIGO OACI: TIPO DE INSPE	CCIÓN:
LUGAR/CIUDAD:	DEPARTAMENTO:	FECHA:	HORA DECONCLUSIÓN:
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONE	ES:		
			(Continúa en el reverso>

(>	continúa del anverso)
	FIRMAS:



DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE BOLIVIA DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA



FORMULARIO DGAC-DNA-AGA-007

ACTA DE REUNIÓN DE CIERRE DE INSPECCIÓN AGA

NOMBRE DEL AERÓDROMO: OPERADOR DE AERÓDROMO:		CÓDIGO OACI: TIPO DE INSPE	CCIÓN:
LUGAR/CIUDAD:	DEPARTAMENTO:	FECHA:	HORA DECONCLUSIÓN:
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONE	ES:		
			(Continúa en el reverso>

(>	continúa del anverso)
	FIRMAS:



DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA



FORMULARIO DGAC-DNA-AGA 009

LISTA DE VERIFICACIÓN DE LOS COMPONENTES DEL MANUAL DE AERÓDROMO

Nombre de Aeródromo:	Códio OACI:	
Operador de Aeródromo:	Fecha:	
Nombre de inspector:	Firma:	

No.	Descripción	SI	NO
1	. Introducción		
a)	Finalidad del manual de aeródromo		
b)	Situación jurídica respecto de la certificación del aeródromo según el reglamento aplicable		
c)	Distribución del manual de aeródromo		
d)	Procedimientos para distribuir y enmendar el manual de aeródromo y circunstancias en las que pueden ser necesarias las enmiendas		
e)	Lista de verificación de páginas		
f)	Prefacio del titular de la licencia		
g)	Índice		
h)	Glosario de términos 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		
2	. Administración técnica		
a)	Nombre y dirección del aeródromo		
b)	Nombre y dirección del explotador de aeródromo		
c)	Nombre del directivo responsable		
d)	Competencia del operador		
	a) En el manual de aeródromo se ha identificado y declarado, cada puesto de la estructura organizacional que corresponda al Personal Clave del operador de aeródromo;		

Form. DGAC-DNA-AGA-009 Página № 1 de 10



DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA



FORMULARIO DGAC-DNA-AGA 009

LISTA DE VERIFICACIÓN DE LOS COMPONENTES DEL MANUAL DE AERÓDROMO

	b)	Personal Clave, esta	la competencia necesaria para cada puesto del ableciendo los requisitos que debe cumplir en el ación y Funciones y Manual de Descripción de	
	c)	para mantener y m asegure que el pers necesarias para cum	lromo ha establecido un programa de capacitación ejorar la competencia del Personal Clave, que sonal cuente con la instrucción y competencias aplir con sus funciones, en el marco del SMS, del o y de RAB-137, RAB-138 y RAB-139.	
3	. Desc	ripción del aeródron	no (características del aeródromo)	
3	. Desc Detalla	•	no (características del aeródromo)	
		r: i) latitud y longitud d	no (características del aeródromo) el punto de referencia del aeródromo en el la Geodésico Mundial - 1984 (WGS-84);	
a)		r: i) latitud y longitud d	el punto de referencia del aeródromo en el a Geodésico Mundial - 1984 (WGS-84);	

Form. DGAC-DNA-AGA-009 Página № 2 de 10

No.	Descripción	SI	NO	
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)	Debe indicarse en las publicaciones aeronáuticas la descripción, altura y ubicación de los obstáculos que infringen las superficies de protección normalizadas y si están iluminados.			
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.			
	Lista de desviaciones autorizadas (si procede adjutar lista de verificación) 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 (existecia de carta de acuerdo entre el operador de aeródromo y el Servicio de Información Aeronáutica).			
5.2 P	lanificación 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.			
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.			
c)	Lista de contactos de organizaciones, agencias y personas que tengan autoridad.			
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.			
e)	Mecanismo de presentación de informes para casos de emergencias.			
f)	Detalles de los ensayos de las instalaciones y equipo del aeródromo que se emplearán en emergencias, incluida la frecuencia de dichos ensayos.			
g)	Detalles de los ejercicios para ensayar los planes de emergencia, incluida la frecuencia de dichos ejercicios.			

Form. DGAC-DNA-AGA-009 Página Nº 3 de 10

No.	Descripción	SI	NO
h)	Arreglos para la instrucción y preparación del personal para que haga frente a las emergencias.		
5.3 S	ervicios de salvamento y extinción de incendios (RFF)		
a)	Debe suministrarse una declaración de políticas sobre las categorías de RFF.		
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.		
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.		
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.		
	Deben definirse los objetivos del explotador de aeródromo para cada categoría de RFF de que se dispone, incluida una descripción breve de:		
	i) la cantidad de agentes extintores suministrada;		
e)	ii) los regímenes de descarga;		
	iii) la cantidad de dispositivos generadores de espuma;		
	iv) el nivel de dotación de personal;		
	v) los niveles de supervisión.		
	Procedimientos para:		
	i) controlar las áreas de movimiento de los aviones a fin de alertar al personal de RFF;		
f)	 ii) 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; 		
	iii) 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		

Form. DGAC-DNA-AGA-009 Página № 4 de 10

No.	Descripción	SI	NO		
	o cartas de acuerdo en el manual de aeródromo. Si procede, deben				
	describirse los planes de contingencia para el caso de no disponibilidad. 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:				
	i) instrucción realista en caso de incendio del combustible;				
	ii) instrucción para el uso de aparatos respiratorios para calor y humo;				
i)	iii) primeros auxilios;				
	iv) procedimientos para escasa visibilidad (LVP)				
	v) todo requisito legal;				
	 vi) 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.				
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.				
5.4 lr	5.4 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, incluida su profundidad en pistas y calles de rodaje.				

Form. DGAC-DNA-AGA-009 Página Nº 5 de 10

No.	Descripción	SI	NO	
	Evaluación y promulgación de las condiciones de la superficie de las pistas.			
	i) detalle de intervalos y fechas de inspección;			
	ii) finalización y uso eficaz de una lista de verificación para inspecciones;			
e)	iii) arreglos y métodos para efectuar inspecciones de FOD, iluminación, superficie del pavimento, césped;			
	 iv) arreglos para presentar informes de los resultados de las inspecciones y para el seguimiento; 			
	 v) arreglos y medios de comunicación con el control de tránsito aéreo durante una inspección; 			
	vi) arreglos para llevar un registro de inspección y ubicación de dicho registro.			
5.5 N	lantenimiento del área de movimientos			
	Promulgación de información sobre el estado operacional del aeródromo, cierre temporario de instalaciones, cierre de pistas, etc.:			
	 i) arreglos para el mantenimiento de las áreas pavimentadas, incluidas las evaluaciones del rozamiento de la pista; 			
	 ii) arreglos para el mantenimiento de las pistas y calles de rodaje no pavimentadas; 			
	iii) arreglos para el mantenimiento de las franjas de las pistas y calles de rodaje;			
a)	iv) arreglos para el mantenimiento del drenaje del aeródromo;			
,	 v) arreglos para el mantenimiento de las ayudas visuales, incluida la definición de objetivos respecto al nivel de performance del mantenimiento de las ayudas visuales, la medición de la intensidad, la apertura de haz y la orientación de las luces; 			
	vi) arreglos para el mantenimiento de la iluminación de los obstáculos;			
	vii) arreglos para la presentación de informes y adopción de medidas en caso de fallas o sucesos que afecten a la seguridad operacional.			
	vii) arreglos para el control de trabajos y obras dentro el aeródromo.			
5.6 Control de nieve y hielo y otras condiciones meteorológicas peligrosas				
a)	Descripción de los procedimientos.			
5.7 Ayudas visuales				

Form. DGAC-DNA-AGA-009 Página Nº 6 de 10

No.	Descripción	SI	NO	
a)	Responsabilidades respecto del sistema de iluminación terrestre del aeródromo.			
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).			
c)	Procedimientos para el uso operacional y reglaje de brillo del sistema de AGL.			
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.			
e)	Procedimientos para inspecciones de rutina y ensayos fotométricos de luces de aproximación, luces de pista y PAPI.			
f)	La ubicación de la iluminación de obstáculos dentro y fuera del aeródromo y la responsabilidad conexa.			
g)	Procedimientos para registrar la inspección y el mantenimiento de las ayudas visuales y medidas que han de adoptarse en caso de fallas.			
h)	Procedimientos para prevenir la entrada de aeronaves en pistas o calles de rodaje que estén cerradas permanentemente mediante la eliminación de las señales de pista y de calle de rodaje y la desconexión de la iluminación.			
5.8 D	Dirección en la plataforma			
a)	Arreglos entre el control de tránsito aéreo, el explotador de aeródromo y la dependencia de dirección en la plataforma.			
b)	Arreglos para asignar puestos de estacionamiento de aviones.			
c)	Arreglos para iniciar el arranque del motor y asegurar la distancia de guarda del empuje del avión.			
5.9 0	Sestión de la seguridad operacional en la plataforma			
a)	Medios y procedimientos para la protección contra el chorro de los reactores.			
b)	Aplicación de precauciones de seguridad durante las operaciones de reabastecimiento de combustible.			
c)	Arreglos para el barrido y la limpieza de la plataforma.			
d)	Arreglos para la presentación de informes sobre incidentes y accidentes en una plataforma.			
e)	Arreglos para hacer cumplir las medidas de seguridad operacional a todo el personal que trabaja en la plataforma.			
f)	Arreglos para el uso de sistemas visuales avanzados de atraque, si procede.			
5.10	5.10 Vehículos en el área de movimientos			
a)	Detalles de las normas de tránsito aplicables (incluidos los límites de velocidad y los medios para hacer cumplir las normas).			

Form. DGAC-DNA-AGA-009 Página Nº 7 de 10

No.	Descripción	SI	NO	
b)	Método y criterios para permitir a los conductores que operen vehículos en el área de movimientos.			
c)	Arreglos y medios de comunicación con el control de tránsito aéreo.			
d)	Detalles del equipo necesario en vehículos que operan en el área de movimientos.			
5.11	Gestión del peligro que representa la fauna silvestre			
a)	Arreglos y métodos para dispersar aves y otros elementos de la fauna silvestre.			
b)	Medidas para desalentar la presencia de aves y otros elementos de la fauna silvestre.			
c)	Arreglos para evaluar el peligro que representa la fauna silvestre.			
d)	Arreglos para implantar programas de control de la fauna silvestre.			
5.12	Obstáculos			
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).			
b)	Arreglos para controlar nuevas construcciones en las proximidades de los aeródromos.			
c)	Procedimiento de presentación de informes y medidas que han de adoptarse en caso de aparición de obstáculos no autorizados.			
d)	Arreglos para la eliminación de obstáculos.			
5.13	Traslado de aviones inutilizados			
a)	Detalles de la capacidad de traslado de aviones inutilizados.			
b)	Arreglos para trasladar un avión inutilizado, entre ellos, procedimientos de presentación de informes, notificación y el enlace con el ATC.			
5.14	5.14 Operaciones con escasa visibilidad y SMGCS			
a)	Obtención y divulgación de información meteorológica, incluidos el alcance visual en la pista (RVR) y la visibilidad en la superficie.			
b)	Protección de pistas durante LVP en caso de que estén permitidas esas operaciones.			
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.			
d)	Se establece un SMGCS, que cosidera ayudas visuales (señales, luces y letreros) y procedimientos operacionales, teniendo en cuenta la densidad del			

Form. DGAC-DNA-AGA-009 Página Nº 8 de 10

No.	Descripción	SI	NO		
	tránsito aéreo y las condiciones de visibilidad en las que se pretende llevar a cabo las operaciones.				
e)	Se establece una estrategia para prevenir incursiones inadvertidas de aeronaves y vehículos en las pistas o calles de rodaje en servicio, y colisiones en cualquier parte del área de movimiento, que se integre con el SMGCS, teniendo en cuenta las distintas intensidades de tránsito y las condiciones de visibilidad.				
	Protección de emplazamientos de equipos radar, ayudas para la navegacio orológico	ón y equ	oqiı		
a)	Descripción de las áreas que deben protegerse y los procedimientos para hacerlo.				
6	. Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS)				
a)	Política de seguridad operacional.				
	Estructura y responsabilidad del explotador. Esto debería incluir:				
	i) el nombre, rango y responsabilidades del directivo responsable;				
	ii) el nombre, rango y responsabilidades del gerente de seguridad operacional;				
b)	iii) el nombre, rango y responsabilidades de otro personal superior de operaciones;				
	iv) el nombre, rango y responsabilidades del funcionario a cargo de las operaciones cotidianas;				
	 v) instrucciones respecto del orden y las circunstancias en los cuales puede actuar el personal mencionado como funcionario a cargo o directivo responsable. 				
	vi) 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.				

Form. DGAC-DNA-AGA-009 Página Nº 9 de 10

No.	Descripción	SI	NO					
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.							

Form. DGAC-DNA-AGA-009 Página № 10 de 10

				ASPECTOS EN EVAL	UACIĆ	ÓN	EVAL	LUACIÓN	
Item		Componente		Elemento		Indicadores de cumplimiento y rendimiento	Eficacia	Peso	Resultado
1	1	Gestión de riesgos de la seguridad operacional (C2)	1.1	Identificación de peligros (E2.1)	1.1.1	Existe un sistema de notificación confidencial, que captura los errores, peligros y cuasicolisiones, que es fácil de usar y accesible a todo el personal.		2	0
2	1	Gestión de riesgos de la seguridad operacional (C2)	1.1	Identificación de peligros (E2.1)	1.1.2	El sistema de notificación confidencial brinda retroalimentación a la persona que notifica sobre las medidas adoptadas (o no adoptadas) y, cuando sea adecuado, al resto de la organización		1.5	0
3	1	Gestión de riesgos de la seguridad operacional (C2)	1.1	Identificación de peligros (E2.1)	1.1.3	El personal expresa su confianza en la política y en los procesos de notificación de la organización.		1	0
4	1	Gestión de riesgos de la seguridad operacional (C2)	1.1	Identificación de peligros (E2.1)	1.1.4	Existe un proceso que define cómo se identifica peligros de múltiples fuentes utilizando métodos reactivos y proactivos (internos y externos).		2	0
5	1	Gestión de riesgos de la seguridad operacional (C2)	1.1	Identificación de peligros (E2.1)		El proceso de identificación de peligros identifica los peligros relacionados con la actuación humana.		2	0
6	1	Gestión de riesgos de la seguridad operacional (C2)	1.1	Identificación de peligros (E2.1)	1.1.6	Existe un proceso para analizar los datos y la información sobre seguridad operacional para buscar tendencias y obtener información de gestión utilizable.		2	0
7	1	Gestión de riesgos de la seguridad operacional (C2)	1.1	Identificación de peligros (E2.1)	1.1.7	Las investigaciones sobre seguridad operacional son realizadas por personal debidamente capacitado para identificar las causas de fondo (no sólo lo que sucedió, sino por qué sucedió).		2	0

				ASPECTOS EN EVAL	UACIĆ	ON .	EVA	LUACIÓN	
Item		Componente		Elemento		Indicadores de cumplimiento y rendimiento	Eficacia	Peso	Resultado
8	1	Gestión de riesgos de la seguridad operacional (C2)	1.2	Evaluación y mitigación de los riesgos de seguridad operacional (E2.2)	1.2.1	Existe un proceso para la gestión de riesgos que incluye el análisis y evaluación de los riesgos asociados con los peligros identificados, expresado en términos de probabilidad y gravedad (o alguna metodología alternativa).		2	0
9	1	Gestión de riesgos de la seguridad operacional (C2)	1.2	Evaluación y mitigación de los riesgos de seguridad operacional (E2.2)	1.2.2	Hay criterios para evaluar el nivel de riesgo que la organización está dispuesta a aceptar, y las evaluaciones y clasificaciones de riesgos están debidamente justificadas		1.5	0
10	1	Gestión de riesgos de la seguridad operacional (C2)	1.2	Evaluación y mitigación de los riesgos de seguridad operacional (E2.2)	1.2.3	La organización cuenta con un proceso para tomar decisiones y aplicar controles de riesgo adecuados y eficaces.		2	0
11	1	Gestión de riesgos de la seguridad operacional (C2)	1.2	Evaluación y mitigación de los riesgos de seguridad operacional (E2.2)	1.2.4	La alta gerencia tiene visibilidad de los peligros cuyo riesgo asociado es alto o medio, así como de su mitigación y control.		1.5	0
12	2	Aseguramiento de la seguridad operacional (C3)	2.1	Observación y medición del rendimiento en materia de la seguridad operacional (E3.1)	2.1.1	Los indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional (SPI) relacionados con los objetivos de seguridad operacional de la organización han sido definidos, promulgados y son observados y analizados para buscar tendencias			
								2	0

			EVA	LUACIÓN					
Item		Componente		Elemento		Indicadores de cumplimiento y rendimiento	Eficacia	Peso	Resultado
13	2	Aseguramiento de la seguridad operacional (C3)	2.1	Observación y medición del rendimiento en materia de la seguridad operacional (E3.1)	2.1.2	Los controles y mitigaciones de los riesgos se verifican/auditan para confirmar que están funcionando y son eficaces.		2	0
14	2	Aseguramiento de la seguridad operacional (C3)	2.1	Observación y medición del rendimiento en materia de la seguridad operacional (E3.1)	2.1.3	El aseguramiento de la seguridad operacional toma en cuenta las actividades llevadas a cabo por todas las organizaciones directamente contratadas.		1.5	0
15	2	Aseguramiento de la seguridad operacional (C3)	2.1	Observación y medición del rendimiento en materia de la seguridad operacional (E3.1)	2.1.4	Se define las responsabilidades y la obligación de rendición de cuentas para garantizar el cumplimiento de las normas de la seguridad operacional y se identifica claramente los requisitos aplicables en los manuales y procedimientos de la organización.		1.5	0
16	2	Aseguramiento de la seguridad operacional (C3)	2.1	Observación y medición del rendimiento en materia de la seguridad operacional (E3.1)	2.1.5	Existe un programa de auditoría interna que incluye detalles sobre el calendario de auditorías, los procedimientos para las auditorías, la notificación, el seguimiento y los registros.		1.5	0
17	2	Aseguramiento de la seguridad operacional (C3)	2.1	Observación y medición del rendimiento en materia de la seguridad operacional (E3.1)	2.1.6	Se define las responsabilidades del proceso de auditoría interna y existe una persona o grupo de personas con responsabilidades de auditoría interna con acceso directo al gerente responsable.		1.5	0
18	2	Aseguramiento de la seguridad operacional (C3)	2.1	Observación y medición del rendimiento en materia de la seguridad operacional (E3.1)	2.1.7	Después de una auditoría, se realiza un análisis apropiado de los factores causales y se toman medidas correctivas/preventivas.		2	0

	ASPECTOS EN EVALU					N .	EVA		
Item		Componente		Elemento		Indicadores de cumplimiento y rendimiento	Eficacia	Peso	Resultado
19	2	Aseguramiento de la seguridad operacional (C3)	2.2	La gestión del cambio (E3.2)	2.2.1	La organización cuenta con un proceso para identificar si los cambios tienen un impacto en la seguridad operacional, así como para gestionar los riesgos identificados de acuerdo con los procesos de gestión de riesgos de seguridad operacional existentes.		1.5	0
20	2	Aseguramiento de la seguridad operacional (C3)	2.2	La gestión del cambio (E3.2)	2.2.2	Las cuestiones relativas a los factores humanos (FFHH) se han considerado como parte del proceso de gestión del cambio y, donde corresponde, la organización ha aplicado las normas de diseño adecuadas, centradas en el factor humano, para el diseño de los equipos y el entorno físico.			
								1	0
21	2	Aseguramiento de la seguridad operacional (C3)	2.3	Mejora continua del SMS (E3.3)	2.3.1	La organización supervisa y evalúa continuamente sus procesos de SMS para mantener o mejorar continuamente la eficacia total del SMS.			
								1	0
22	3	Políticas y objetivos de la seguridad operacional (C1)	3.1	Compromiso de gestión (E 1.1)	3.1.1	Existe una política de seguridad operacional, firmada por el Gerente Responsable, que incluye un compromiso hacia la mejora continua; cumple con todos los requisitos y normas legales aplicables; y toma en consideración las mejores prácticas.		0.5	0
23	3	Políticas y objetivos de la seguridad operacional (C1)	3.1	Compromiso de gestión (E 1.1)	3.1.2	La política de seguridad operacional incluye una declaración para proporcionar los recursos adecuados, y la organización está gestionándolos con el objetivo de anticipar y subsanar cualquier deficiencia.		0.5	0
24	3	Políticas y objetivos de la seguridad operacional (C1)	3.1	Compromiso de gestión (E 1.1)	3.1.3	Existen políticas establecidas para las funciones críticas de seguridad operacional, relacionadas con todos los aspectos de aptitud para el trabajo (por ejemplo, la política sobre alcohol y drogas o la fatiga).		1	0

				ASPECTOS EN EVAL	UACIÓ	ón .	EVA	LUACIÓN	
Item		Componente		Elemento		Indicadores de cumplimiento y rendimiento	Eficacia	Peso	Resultado
25	3	Políticas y objetivos de la seguridad operacional (C1)	3.1	,		Existe un medio para la comunicación de la política de seguridad operacional.		0.5	0
26	3	Políticas y objetivos de la seguridad operacional (C1)	3.1	Compromiso de gestión (E 1.1)	3.1.5	El ejecutivo responsable y el equipo de la alta gerencia promueven una cultura positiva de seguridad operacional/justicia y demuestran su compromiso con la política de seguridad operacional, a través de la participación activa y visible en el sistema de gestión de la seguridad operacional.			
								1	0
27	3	Políticas y objetivos de la seguridad operacional (C1)	3.1	Compromiso de gestión (E 1.1)	3.1.6	La política sobre seguridad operacional fomenta activamente las notificaciones sobre seguridad operacional		1	0
28	3	Políticas y objetivos de la seguridad operacional (C1)	3.1	Compromiso de gestión (E 1.1)	3.1.7	Se ha definido una política y principios de una cultura justa que identifican claramente los comportamientos aceptables e inaceptables para promover una cultura justa.			
								1	0
29	3	Políticas y objetivos de la seguridad operacional (C1)	3.1	Compromiso de gestión (E 1.1)	3.1.8	Se han establecido objetivos de seguridad operacional coherentes con la política de seguridad operacional y éstos son comunicados a toda la organización.		1	0
30	3	Políticas y objetivos de la seguridad operacional (C1)	3.1	Compromiso de gestión (E 1.1)	3.1.9	El programa estatal de seguridad operacional (SSP) está siendo considerado y abordado según corresponda.			
								1	0

				ON	EVA	LUACIÓN			
Item		Componente		Elemento		Indicadores de cumplimiento y rendimiento	Eficacia	Peso	Resultado
31	3	Políticas y objetivos de la seguridad operacional (C1)	3.2	Obligaciones de rendición de cuentas y responsabilidades en materia de seguridad operacional (E 1.2)	3.2.1	Se ha nombrado un ejecutivo responsable con plena responsabilidad y obligación de rendición de cuentas para garantizar que el SMS se aplique correctamente y funcione con eficacia.		1	0
32	3	Políticas y objetivos de la seguridad operacional (C1)	3.2	Obligaciones de rendición de cuentas y responsabilidades en materia de seguridad operacional (E 1.2)	3.2.2	El Ejecutivo responsable es plenamente consciente de sus funciones y responsabilidades en materia del SMS con respecto a la política de seguridad operacional, los requisitos de seguridad operacional y la cultura de seguridad operacional de la organización.		1	0
33	3	Políticas y objetivos de la seguridad operacional (C1)	3.2	Obligaciones de rendición de cuentas y responsabilidades en materia de seguridad operacional (E 1.2)	3.2.3	Las obligaciones de rendición de cuentas, las autoridades y las responsabilidades están definidas y documentadas en toda la organización y el personal comprende sus propias responsabilidades.		0.5	0
34	3	Políticas y objetivos de la seguridad operacional (C1)	3.3	Nombramiento de personal clave (E1.3)	3.3.1	Se ha nombrado un gerente de seguridad operacional competente, responsable de la implementación y el mantenimiento del SMS, que depende directamente del ejecutivo responsable.		1	0
35	3	Políticas y objetivos de la seguridad operacional (C1)	3.3	Nombramiento de personal clave (E1.3)	3.3.2	La organización ha asignado recursos suficientes para gestionar el SMS, incluido, entre otros, personal competente para la investigación, el análisis, la auditoría y la promoción de la seguridad operacional.		2	0

				ASPECTOS EN EVAL	UACIĆ	ón .	EVAL	.UACIÓN	
Item		Componente		Elemento		Indicadores de cumplimiento y rendimiento	Eficacia	Peso	Resultado
36	3	Políticas y objetivos de la seguridad operacional (C1)	3.3	Nombramiento de personal clave (E1.3)	3.3.3	La organización ha establecido uno o varios comités de seguridad operacional que debaten y resuelven los riesgos de la seguridad operacional y las cuestiones de cumplimiento, e incluye al ejecutivo responsable y a los jefes de las áreas funcionales.		1.5	0
37	3	Políticas y objetivos de la seguridad operacional (C1)	3.4	Coordinación de la planificación de la respuesta ante emergencias (E1.4)	3.4.1	Se ha desarrollado y distribuido un plan de respuesta ante emergencias (ERP) que define los procedimientos, roles, responsabilidades y acciones de las diversas organizaciones y personal clave.		1	0
38	3	Políticas y objetivos de la seguridad operacional (C1)	3.4	Coordinación de la planificación de la respuesta ante emergencias (E1.4)	3.4.2	Periódicamente se comprueba la idoneidad del ERP y se examina los resultados para mejorar su eficacia.			
								0.5	0
39	3	Políticas y objetivos de la seguridad operacional (C1)	3.5	Documentación del SMS (E1.5)	3.5.1	La documentación del SMS incluye las políticas y los procesos que describen el sistema y los procesos de gestión de la seguridad operacional de la organización y está a disposición de todo el personal pertinente.		1	0
40	3	Políticas y objetivos de la seguridad operacional (C1)	3.5	Documentación del SMS (E1.5)	3.5.2	La documentación SMS, incluidos los registros relacionados con el SMS, se revisa y actualiza periódicamente con el adecuado control de versiones.			
								0.5	0

				ASPECTOS EN EVAI	LUACIÓ	N	EVA	ALUACIÓN	
Item		Componente		Elemento		Indicadores de cumplimiento y rendimiento	Eficacia	Peso	Resultado
41	4	Promoción de la seguridad operacional (C4)	4.1	Instrucción y educación (E4.1)	4.1.1	Existe un programa de instrucción en SMS que incluye instrucción inicial y recurrente. La instrucción cubre las tareas de seguridad operacional individuales (incluyendo roles, responsabilidades y obligación de rendición de cuentas) y cómo funciona el SMS de la organización.		2	0
42	4	Promoción de la seguridad operacional (C4)	4.1	Instrucción y educación (E4.1)	4.1.2	Hay un proceso en vigor para medir la eficacia de la instrucción y para adoptar las medidas adecuadas para mejorar la instrucción posterior.		1.5	0
43	4	Promoción de la seguridad operacional (C4)	4.1	Instrucción y educación (E4.1)	4.1.3	La instrucción incluye factores humanos y organizacionales, incluyendo cultura justa y habilidades no técnicas, con la intención de reducir el error humano.		1	0
44	4	Promoción de la seguridad operacional (C4)	4.1	Instrucción y educación (E4.1)	4.1.4	Hay un proceso que evalúa la competencia del individuo y toma las medidas correctivas apropiadas cuando sea necesario.		1	0
45	4	Promoción de la seguridad operacional (C4)	4.1	Instrucción y educación (E4.1)	4.1.5	Se define y evalúa la competencia de los instructores y se adoptan las medidas correctivas adecuadas cuando es necesario.		1	0
46	4	Promoción de la seguridad operacional (C4)	4.2	Comunicación de la seguridad operacional (E 4.2)	4.2.1	Existe un proceso para determinar qué información crítica de seguridad operacional debe comunicarse y cómo se comunica a todo el personal de la organización, según corresponda. Esto incluye a las organizaciones y al personal contratado, cuando proceda.		0.5	0

			ASPECTOS EN EVAL	UACIĆ	ÓN	EVA	LUACIÓN	
Item	Componente		Elemento		Indicadores de cumplimiento y rendimiento	Eficacia	Peso	Resultado
47	5 Gestión de la interfaz (Anexo 19 Apendice 2, nota 2)	5.1	Gestión de la interfaz (Anexo 19, Apendice 2, nota 2)	5.1.1	La organización ha identificado y documentado las interfaces internas y externas relevantes y la naturaleza crítica de dichas interfaces.		2	0
	·	•	•	•	Totales	0	61.5	0.00

Media ponderada	0.00

MEDIA MAXIMA = 10 puntos

	OBSERVACIONES I	DEL EVALUADOR	ORIENTACIÓN PARA EVALUAR EL SMS DE AERÓDROMO
Item	¿Cómo se logra?	Comentarios	Que buscar
1			 Revisar el sistema de notificación para verificar si es accesible y fácil de usar. Verificar la confianza y familiaridad del personal con el sistema de notificación, y si saben lo que se debe informar. Revisar cómo se logra la protección de datos y la confidencialidad. Evidencia de retroalimentación a la persona que notifica, a la organización y a terceros. Evaluar el volumen y la calidad de las notificaciones, incluyendo si el personal está notificando sus propios errores y equivocaciones. Revisar las tasas de cierre de las notificaciones. Verificar si las organizaciones contratadas y los clientes son capaces de emitir notificaciones. Revisar cómo se analizan los informes en el sistema.
2			 Verificar que las respnsabilidades con respecto al análisis de ocurrencias, almacenamiento y seguimiento estén claramente definidas. Verificar que el personal pertinente es consciente de los sucesos que deberían ser obligatorios. Evaluar cómo se relaciona la alta dirección con los productos del sistema de notificación.
3			
4			- Revisar cómo los peligros son identificados, analizados, abordados y registrados Revisar la estructura y el diseño del registro de peligros Considerar los peligros relacionados con:
5			o Posibles escenarios de accidentes; o Factores humanos y organizacionales; o Decisiones y procesos de negocio; o Organizaciones de terceros; y o Factores reglamentarios Analizar qué fuentes internas y externas de peligros son tomadas en cuenta, tales como notificaciones de seguridad operacional, auditorías, encuestas de seguridad operacional, investigaciones, inspecciones, tormenta de ideas, actividades de gestión del cambio, influencias comerciales y otras influencias externas, etc.
			- Revisar si las investigaciones sobre seguridad operacional identifican los factores humanos y organizacionales contribuyentes.
7			

	OBSERVACIONES	DEL EVALUADOR	ORIENTACIÓN PARA EVALUAR EL SMS DE AERÓDROMO
Item	¿Cómo se logra?	Comentarios	Que buscar
8			Revisar el esquema y los procedimientos de clasificación de riesgos. Verificar que se definan criterios de probabilidad y gravedad (o que se describa una metodología alternativa). Verificar si las evaluaciones de riesgos se llevan a cabo de forma coherente. Hacer un muestreo de un peligro identificado y analizar cómo es procesado y documentado. Revisar lo que desencadena una evaluación de riesgos.
9			 Verificar los supuestos y si éstos son revisados. Revisar cómo se clasifican los problemas cuando no se dispone de datos cuantitativos suficientes. Verificar que el proceso defina quién puede aceptar qué nivel de riesgo. Verificar que el registro de riesgos está siendo revisado y supervisado por el comité o comités de seguridad operacional correspondientes. Evidencia de que la aceptabilidad del riesgo se aplica rutinariamente en los procesos de toma de decisiones.
10			- Verificar que los controles de riesgo contemplen los factores humanos y organizacionales. - Evidencia que se están tomando medidas respecto a los controles de riesgo y se hace el seguimiento respectivo. - Se está considerando el riesgo agregado.
11			- Verificar si los controles del riesgo han reducido el riesgo residual Los controles del riesgo están claramente identificados Verificar el uso de controles de riesgos que se basan únicamente en la intervención humana Verificar que los nuevos controles de riesgos no generen riesgos adicionales Verificar si la aceptabilidad de los riesgos se realiza en el nivel de gestión adecuado.
12			 Evidencia que los SPI se basan en fuentes de datos confiables. Evidencia de cuándo se revisaron los SPI por última vez. Los SPI y objetivos definidos son apropiados para las actividades, riesgos y objetivos de la organización en materia de seguridad operacional. Los SPI se centran en lo que es importante y no en lo que es fácil de medir. Consideración de cualquier SPI estatal. Revisar si se ha tomado alguna acción cuando un SPI indica una tendencia negativa (que refleja un control de riesgo o un SPI inapropiado). Evidencia de que los resultados de la observación del rendimiento en materia de seguridad operacional son discutidos a nivel de la alta gerencia. Evidencia de retroalimentación proporcionada al ejecutivo responsable.

	OBSERVACIONE	S DEL EVALUADOR	ORIENTACIÓN PARA EVALUAR EL SMS DE AERÓDROMO
Item	¿Cómo se logra?	Comentarios	Que buscar
13			 Evidencia de que los controles de riesgo están siendo evaluados para determinar su eficacia (por ejemplo, auditorías, encuestas, revisiones, SPI y metas de rendimiento en materia de seguridad operacional [SPT], sistemas de notificación). Evidencia de los controles de riesgo aplicados por las organizaciones contratadas que están siendo evaluadas y supervisadas (por ejemplo, control de calidad, revisiones y reuniones regulares).
14			- La información procedente de las actividades de aseguramiento de la seguridad operacional y supervisión del cumplimiento se incorpora al proceso de gestión de riesgos de la seguridad operacional. - Revisar dónde se han modificado los controles de riesgo como resultado de la evaluación.
15			 Revisar la forma en que la alta gerencia se asegura que la organización sigue cumpliendo la normativa. Revisar las descripciones de los puestos de trabajo en cuanto a las responsabilidades de cumplimiento.
16			 Evidencia de que la alta dirección toma medidas sobre los resultados de la auditoría interna y externa. Revisar cómo se logra la independencia de la función de auditoría interna.
17			- Revisar cómo interactúa la función de auditoría interna con: o La alta gerencia, o Los gerentes de línea, y o El personal de gestión de la seguridad operacional. - Evaluar el contenido del programa en relación con cualquier requisito reglamentario.
18			- Revisar los métodos utilizados para el análisis de las causas - Compruebe que el método se utiliza de forma coherente Revise cualquier hallazgo repetido y verifique si las acciones no han sido implementadas o están atrasadas Verificar la implementación oportuna de las acciones Revisar la comprensión de la alta gerencia sobre el estado de las constataciones significativas y las acciones correctivas/preventivas conexas Verifique que el personal apropiado participe en la determinación de las causas y los factores contribuyentes Buscar la coherencia entre los resultados de la auditoría interna y los resultados de la auditoría externa Revisar si los factores causales se consideran como peligros potenciales.

	OBSERVACIONES I	DEL EVALUADOR	ORIENTACIÓN PARA EVALUAR EL SMS DE AERÓDROMO
Item	¿Cómo se logra?	Comentarios	Que buscar
19			 - Las principales partes interesadas participan en el proceso. - Revisar qué es lo que desencadena el proceso. - Revisar los cambios recientes que se han producido durante el proceso de evaluación de riesgos. - Comprobar que el cambio ha sido firmado por una persona debidamente autorizada. - Se están identificando y gestionando los riesgos de tipo transicional.
20			 Verificar las acciones de seguimiento, por ejemplo, si se ha validado los supuestos. Verificar si hay un impacto en las evaluaciones de riesgos anteriores y en los peligros existentes. Revisar si se tiene en cuenta el efecto acumulativo de múltiples cambios. Revisar que los cambios relacionados con el negocio han considerado los riesgos de seguridad operacional (reestructuración organizacional, aumento o reducción de personal, proyectos de informática (IT), etc.). Evidencia de los problemas de factores humanos (HF) que se abordan durante los cambios. Revisar el impacto del cambio sobre la instrucción y las competencias. Revisar los cambios anteriores para confirmar que permanecen bajo control. Considerar cómo se comunican los cambios a las personas afectadas por el cambio.
21			- Revisar la información y los datos sobre la seguridad operacional utilizados para la toma de decisiones de gestión y la mejora continua. - Evidencia de: o Incorporación de las lecciones aprendidas en el SMS y en los procesos operacionales; o Se busca y adopta mejores prácticas; o Encuestas y evaluaciones de la cultura organizacional que se están llevando a cabo y sobre las que se está actuando; o Se analizan los datos y se comparte los resultados con los Comités de Seguridad Operacional; y o Acciones de seguimiento La información de sucesos externos, informes de investigación, reuniones de seguridad operacional, informes de riesgos, auditorías y análisis de datos de la seguridad operacional contribuyen a la mejora continua del SMS.
22			- Entrevistar al ejecutivo responsable para evaluar su conocimiento y comprensión sobre la política de seguridad operacional. - Verificar que la política de seguridad operacional es revisada periódicamente en cuanto a contenido y vigencia.
23			- Verificar que la política de seguridad operacional cumple los requisitos. - Entrevistar al personal para determinar hasta qué punto se conoce la política de seguridad operacional, así como su legibilidad y comprensión. - Revisar los recursos disponibles, incluyendo el personal, el equipo y los recursos financieros. - Hay personal suficiente y competente. - Examinar los recursos previstos en relación con los recursos reales. - Comprobar cómo se fomenta una cultura positiva de seguridad operacional y cómo repercute en la eficacia general.
24			

	OBSERVACIONES	DEL EVALUADOR	ORIENTACIÓN PARA EVALUAR EL SMS DE AERÓDROMO	
Item	¿Cómo se logra?	Comentarios	Que buscar	
25 26			 Revisar cómo se comunica la política de seguridad operacional. La política de seguridad operacional es claramente visible para todo el personal, incluido el personal contratado y las organizaciones de terceros. Preguntar a los gerentes y al personal sobre el conocimiento de la política de seguridad operacional Todos los gerentes están familiarizados con los elementos clave de la política de seguridad operacional. Evidencia de la participación de la alta gerencia en reuniones de seguridad operacional, instrucción, conferencias, etc. Retroalimentación de encuestas de seguridad operacional que incluyen aspectos específicos de la cultura justa. Relación con el regulador y otras partes interesadas. Revisar cómo se promueve una seguridad operacional positiva y una mentalidad justa. 	
27			- Evidencia de cuándo se han aplicado los principios de actitud justa después de un evento Evidencia de intervenciones a partir de investigaciones de seguridad operacional que se ocupen	
28			cuestiones organizativas, en lugar de centrarse únicamente en el individuo. Revisar la forma en que la organización está monitoreando las tasas de notificación. Revisar el número de notificaciones de seguridad operacional de la aviación apropiados para las actividades. Las notificaciones de seguridad operacional incluyen los propios errores de la persona que notifica y los eventos en los que está involucrado (eventos en los que nadie estaba observando). Retroalimentación sobre la cultura de equidad, a partir de encuestas al personal sobre la cultura justa de la seguridad operacional. Entrevistar a los representantes del personal para confirmar que están de acuerdo con la política y los principios de la cultura justa. Comprobar que el personal es consciente de la política y los principios de la cultura justa.	
29			- Evaluar si los objetivos de seguridad operacional son adecuados y pertinentes Se definen objetivos que conducirán a una mejora de los procesos, de los resultados y al desarrollo de una cultura positiva de seguridad operacional Evaluar cómo se comunican los objetivos de seguridad operacional en toda la organización Se están midiendo los objetivos de seguridad operacional para supervisar los logros a través de los	
30			SPI y los SPT. - Evaluar si los objetivos de seguridad operacional han tenido en cuenta los objetivos estatales en materia de seguridad operacional del SSP.	

	OBSERVACIONES	DEL EVALUADOR	ORIENTACIÓN PARA EVALUAR EL SMS DE AERÓDROMO
Item	¿Cómo se logra?	Comentarios	Que buscar
31			 Evidencia de que el ejecutivo responsable tiene la autoridad para proporcionar recursos suficientes para proporcionar las mejoras de seguridad operacional relevantes. Evidencia de la toma de decisiones sobre la aceptabilidad del riesgo. Las actividades de revisión de SMS se están llevando a cabo de manera oportuna y el SMS cuenta
32			con recursos suficientes. - Evidencia de que las actividades se han interrumpido debido a un nivel inaceptable de riesgo de seguridad operacional. - Buscar pruebas de que las acciones del ejecutivo responsable son consistentes con la promoción activa de una cultura positiva de seguridad operacional en la organización.
33			 Preguntar a los gerentes y al personal sobre sus funciones y responsabilidades. Confirmar que los altos directivos son conscientes del rendimiento de la organización en materia de seguridad operacional y de sus riesgos más significativos. Evidencia de que los gerentes tienen objetivos de rendimiento relacionados con la seguridad operacional. Buscar la participación activa del equipo directivo en el SMS. Evidencia de una adecuada mitigación de riesgos, acción y apropiación. Se definen y aplican los niveles de gestión autorizados para tomar decisiones sobre la aceptación de riesgos. Compruebe si existen conflictos de intereses y si han sido identificados y gestionados.
34			Revisar el rol del gerente de seguridad operacional, incluyendo la credibilidad y el estatus. Revisar la capacitación que ha recibido el gerente de seguridad operacional. Evidencia de competencia mantenida. Revisar cómo el gerente de seguridad operacional tiene acceso a la información sobre seguridad
35			operacional interna y externa. Revisar cómo se comunica y se relaciona el gerente de seguridad operacional con el personal operacional y la gerencia superior. Revisar la carga de trabajo/tiempo asignado al gerente de seguridad operacional para cumplir con su función. Comprobar que existen recursos suficientes para las actividades de SMS, tales como investigación de la seguridad operacional, análisis, auditoría, asistencia a reuniones sobre seguridad operacional y promoción. Revisión de los plazos de actuación y cierre de las notificaciones de seguridad operacional. Entrevistas con el ejecutivo responsable y el gerente de seguridad operacional. Comprobar si existen conflictos de intereses y si han sido identificados y gestionados.

	OBSERVACIONE	S DEL EVALUADOR	ORIENTACIÓN PARA EVALUAR EL SMS DE AERÓDROMO
Item	¿Cómo se logra?	Comentarios	Que buscar
36			 Revisar el comité de seguridad operacional, la estructura del mismo y los términos de referencia de cada comité/reunión. Revisar los niveles de asistencia a las reuniones. Revisar las actas de las reuniones y las acciones a tomar. Comprobar que los resultados se comunican al resto de la organización. La evidencia de los objetivos de seguridad operacional, el rendimiento en materia de seguridad operacional y el cumplimiento están siendo revisados y discutidos en las reuniones. Los participantes cuestionan lo que se presenta cuando hay poca evidencia. La alta gerencia es consciente de los riesgos más significativos a los que se enfrenta la organización y del rendimiento general de la organización en materia de la seguridad operacional.
37			 Revisar el plan de respuesta a emergencias. Revisar cómo se planifica la coordinación con otras organizaciones. Revisar cómo se distribuye el ERP y dónde se guardan las copias. Entrevistar al personal clave y comprobar que tiene acceso al ERP. Comprobar que se han considerado diferentes tipos de emergencias previsibles. Revisar cuándo se revisó y probó el ERP por última vez y qué medidas se tomaron.
38			
39			Revisar la documentación del SMS y los procedimientos de enmienda. Comprobar si hay referencias cruzadas a otros documentos y procedimientos. Verificar la disponibilidad de la documentación SMS para todo el personal. Comprobar que el personal sepa dónde encontrar la documentación relacionada con la seguridad
40			operacional, incluidos los procedimientos adecuados para su función. Revisar la documentación de apoyo del SMS (registros de peligros, actas de reuniones, informes sobre el desempeño de la seguridad operacional, evaluaciones de riesgos, etc.). Comprobar cómo se almacenan los registros de la seguridad operacional y cómo se controlan las versiones. Verificar que el personal apropiado esté al tanto de los procesos y procedimientos de control de registros.

	OBSERVACIONES	DEL EVALUADOR	ORIENTACIÓN PARA EVALUAR EL SMS DE AERÓDROMO
Item	¿Cómo se logra?	Comentarios	Que buscar
41			 Revisar el programa de instrucción en SMS, incluyendo el contenido del curso y el método de entrega. Comprobar los registros de instrucción en relación con el programa de instrucción. Revisar cómo se está evaluando y manteniendo la competencia de los instructores. La instrucción considera la retroalimentación de sucesos externos, informes de investigación, reuniones de seguridad operacional, informes de riesgos, auditorías, análisis de datos de seguridad
43			operacional, formación, evaluaciones de cursos, etc. Revisar cómo se evalúa la instrucción del personal nuevo y para los cambios de puesto. Revisar cualquier evaluación de la instrucción. Comprobar que la instrucción incluye factores humanos y organizacionales. Consultar al personal sobre su propia comprensión de su papel en el SMS de la organización y sus funciones de seguridad operacional. Verificar que todo el personal esté informado sobre su cumplimiento.
44			- Revisar cómo se lleva a cabo la evaluación de competencias en la contratación inicial y de forma recurrente Comprobar que incluye las funciones y responsabilidades en la seguridad operacional, así como la gestión del cumplimiento.
45			
46			 Revisar las fuentes de información utilizadas para la comunicación en materia de seguridad operacional. Revisar los métodos utilizados para comunicar información sobre seguridad operacional (por ejemplo, reuniones, presentaciones, correos electrónicos, acceso al sitio web, boletines, carteles, etc.). Evaluar si el medio de comunicación es apropiado. Se revisan la eficacia de los medios de comunicación en materia de seguridad operacional y el material utilizado para actualizar la formación pertinente. Se están comunicando los eventos significativos, los cambios y los resultados de la investigación. Comprobar la accesibilidad a la información sobre seguridad operacional. Consultar con el personal sobre cualquier comunicación reciente en materia de seguridad operacional. Revisar si la información de los sucesos se comunica oportunamente a todo el personal pertinente (interno y externo) y si ha sido debidamente desidentificado.

	OBSERVACIONE	S DEL EVALUADOR	ORIENTACIÓN PARA EVALUAR EL SMS DE AERÓDROMO
Item	¿Cómo se logra?	Comentarios	Que buscar
47			 Revisar cómo se han documentado las interfaces. Puede incluirse en una descripción del sistema. Prueba de ello: o Se identifican los temas críticos de la seguridad operacional, las áreas y los peligros asociados; o Los incidentes en la seguridad operacional están siendo notificados y abordados; o Las medidas de control de riesgos son aplicadas y revisadas regularmente; y o Las interfaces se revisan periódicamente. Se organiza sesiones de instrucción y promoción de la seguridad operacional con las organizaciones externas pertinentes. Las organizaciones externas participan en actividades SMS y comparten información sobre seguridad operacional. Comprobar las interfaces identificadas (por ejemplo, interfaces con aeródromos, aerolíneas, control de tráfico aéreo (ATC), organizaciones de instrucción, organizaciones contratadas y el Estado).

		ORIENTACIÓN PARA DETERMINAR E	L NIVEL DE DESEMPEÑO DEL SMS	
Item	Presente (P)	Adecuado (S)	Operativo (O)	Eficaz (E)
2	Existe un sistema de notificación confidencial para capturar los sucesos obligatorios y las notificaciones voluntarias que incluye un sistema de retroalimentación y se almacena en una base de datos. El proceso identifica la forma en que se actúa sobre las notificaciones y especifica y aborda cronogramas.	El sistema de notificación es accesible y fácil de usar para todo el personal. Las responsabilidades, cronogramas y el formato de retroalimentación son pertinentes y están bien definidos. La protección y confidencialidad de los datos están garantizadas.	El sistema de notificación está siendo utilizado por todo el personal. Se retroalimenta a la persona que notifica acerca de cualquier medida adoptada (o no adoptada) y, de ser el caso, al resto de la organización. Las notificaciones son evaluadas, procesadas, analizadas y almacenadas. El personal conoce y cumple con sus responsabilidades con respecto al sistema de notificación. Las notificaciones son procesadas dentro de los cronogramas definidos.	Existe un sistema saludable de notificación basado en el volumen de notificaciones y la calidad de las notificaciones recibidas. Las notificaciones de seguridad operacional son atendidas a tiempo. El personal expresa confianza en la política y el proceso de notificación de la organización. El sistema de notificación se utiliza para tomar mejores decisiones de gestión y para la mejora continua. El sistema de notificación está disponible para que terceros (socios, proveedores y contratistas) puedan notificar.
3				
4	Existe un proceso que define cómo son identificados los peligros mediante métodos reactivos y proactivos.	Se considera y revisa múltiples fuentes de peligros (internos y externos), según corresponda.	Los peligros son identificados y documentados. Se están identificando los factores humanos y organizacionales	La organización tiene un registro de los peligros, el cual es mantenido y revisado para asegurar que se mantenga actualizado.
5	Se identifican los desencadenantes de las investigaciones de seguridad operacional.	El proceso de análisis de datos permite obtener información de seguridad operacional útil. Los peligros se documentan en un formato fácil de entender. El nivel de aprobación de las investigaciones de seguridad operacional está definido y es adecuado al nivel de riesgo.	relacionados con los peligros. Se lleva a cabo y se registra las investigaciones de seguridad operacional.	el entorno operativo e involucra a todo el personal clave y a las partes interesadas apropiadas, incluidas las organizaciones externas. Los peligros son evaluados continuamente en forma sistemática y oportuna.
6				Las investigaciones de seguridad operacional identifican los factores causales/contribuyentes sobre los que se actúa.
7				

		ORIENTACIÓN PARA DETERMINAR E	L NIVEL DE DESEMPEÑO DEL SMS	
Item	Presente (P)	Adecuado (S)	Operativo (O)	Eficaz (E)
8	Existe un proceso para el análisis y la evaluación de los riesgos de seguridad operacional. Se ha definido el nivel de riesgo que la organización está dispuesta a aceptar.	Los criterios de probabilidad y gravedad están claramente definidos y se ajustan a las circunstancias reales del operador de aerodromo. La matriz de riesgos y los criterios de aceptabilidad están claramente definidos y	El análisis y las evaluaciones de riesgos se llevan a cabo de manera coherente sobre la base del proceso definido. Se está aplicando la aceptabilidad definida del riesgo.	Los análisis y evaluaciones de riesgos son revisados para asegurar la coherencia y para identificar las mejoras en los procesos. Las evaluaciones de riesgos son revisadas periódicamente para asegurar que se mantienen actualizadas.
9		son utilizables. Las responsabilidades y los plazos para aceptar el riesgo están claramente definidos.		Los criterios de aceptabilidad del riesgo son utilizados de forma rutinaria, son aplicados en los procesos de toma de decisiones de la gerencia y son revisados periódicamente.
10	La organización cuenta con un proceso para decidir y aplicar controles de riesgo.	Se definen las responsabilidades y los plazos para determinar y aceptar los controles de riesgo.	Se están aplicando controles de riesgo apropiados para reducir el riesgo a un nivel aceptable, incluidos plazos y asignación de responsabilidades.	Los controles de riesgo son prácticos y sostenibles, se aplican de manera oportuna y no crean riesgos adicionales. Los controles de riesgo tienen en cuenta los
11			Los factores humanos son considerados como parte del desarrollo de los controles de riesgo.	factores humanos.
12	Existe un proceso para medir el rendimiento en materia de la seguridad operacional de la organización, incluidos los SPI y los objetivos relacionados con la seguridad operacional de la organización, así como para medir la eficacia de los controles de riesgos en la seguridad operacional.	Los SPI se centran en lo que es importante y no en lo que es fácil de medir. La confiabilidad de las fuentes de datos se toma en consideración en el diseño de los SPI. Los SPI están vinculados a los riesgos identificados y a los objetivos en materia de seguridad operacional. La frecuencia y la responsabilidad del seguimiento de las tendencias de los SPI son adecuadas. Se han establecido objetivos realistas. Se consideran los SPI estatales, según corresponda.	El rendimiento en materia de seguridad operacional de la organización está siendo medido y los SPI significativos están siendo continuamente supervisados y analizados en busca de tendencias.	Los SPI están demostrando el rendimiento en materia de seguridad operacional de la organización y la efectividad de los controles de riesgo basados en datos confiables. Los SPI son revisados y actualizados regularmente para asegurar que sigan siendo relevantes. Cuando los SPI indican que un control de riesgos es ineficaz, se toman las medidas apropiadas.

ORIENTACIÓN PARA DETERMINAR EL NIVEL DE DESEMPEÑO DEL SMS					
Presente (P)	Adecuado (S)	Operativo (O)	Eficaz (E)		
Existe un proceso para evaluar si los controles de riesgo son aplicados y son eficaces.	métodos y los plazos para evaluar los controles de riesgo. Las organizaciones contratadas están incluidas en el proceso de aseguramiento de	Se están verificando los controles de riesgo para evaluar si se aplican y si son eficaces.	Se evalúan los controles de riesgo y se toman medidas para garantizar que sean eficaces y que presten un servicio seguro.		
La organización tiene un programa de auditoría interna, así como procedimientos de auditoría,	del calendario de auditorías.	está siguiendo y revisando periódicamente. Todo el personal es consciente de sus	Los individuos están identificando e informando proactivamente sobre posibles incumplimientos. El ejecutivo responsable y el personal		
Se ha identificado a una persona o grupo de personas con responsabilidades de auditoría interna y tienen acceso directo al ejecutivo	auditoría interna.	de cuentas en cuanto al cumplimiento y de seguir los procesos y procedimientos. Los resultados de las auditorías internas y	directivo superior solicitan regularmente información sobre la situación de las actividades de auditoría interna y externa.		
responsable.		responsable y al personal directivo superior.			
	las medidas correctivas/preventivas.	cabo de acuerdo con los procedimientos,	La organización investiga las causas sistémicas y los factores contribuyentes de las constataciones. La organización revisa proactivamente el estado de las medidas correctivas/preventivas. Se verifica la efectividad de las medidas correctivas / preventivas.		
	Existe un proceso para evaluar si los controles de riesgo son aplicados y son eficaces. Se define las responsabilidades de cumplimiento. La organización tiene un programa de auditoría interna, así como procedimientos de auditoría, notificaciones y registros. Se ha identificado a una persona o grupo de personas con responsabilidades de auditoría interna y tienen acceso directo al ejecutivo responsable. Se define el proceso de identificación y seguimiento de las acciones correctivas/preventivas. Se describe la interfaz entre las auditorías internas y los procesos de gestión de riesgos de la	Existe un proceso para evaluar si los controles de riesgo son aplicados y son eficaces. Se define las responsabilidades, los métodos y los plazos para evaluar los controles de riesgo. Las organizaciones contratadas están incluidas en el proceso de aseguramiento de la seguridad operacional. El programa de auditoría interna abarca todas las normas aplicables e incluye detalles del calendario de auditorías, notificaciones y registros. Se ha identificado a una persona o grupo de personas con responsabilidades de auditoría interna y tienen acceso directo al ejecutivo responsable. Se define el proceso de identificación y seguimiento de las acciones contratadas están incluidas en el proceso de aseguramiento de las las normas aplicables e incluye detalles del calendario de auditorías. Se logra la independencia de la función de auditoría interna. Se define el proceso de identificación y seguimiento de las acciones contratadas están incluidas en el proceso de aseguramiento de las las normas aplicables e incluye detalles del calendario de auditorías. Se logra la independencia de la función de auditoría interna. Se definen las responsabilidades, los métodos y los plazos para de auditoría interna abarca todas las normas aplicables e incluye detalles del calendario de auditorías. Se logra la independencia de la función de auditoría interna. Se define el proceso de identificación y seguimiento de las acciones contratadas están incluidas en el proceso de aseguramiento de las rodas las normas aplicables e incluye detalles del calendario de auditoría interna. Se logra la independencia de la función de auditoría interna. Se definen las responsabilidades y los plazos para determinar, aceptar y dar seguimiento a las medidas correctivas/preventivas. El control del cumplimiento incluye las actividades contraídas.	Existe un proceso para evaluar si los controles de riesgo son aplicados y son eficaces. Se define las responsabilidades de cumplimiento. La organización tiene un programa de auditoría incluidas en el proceso de aseguridad operacional. El programa de auditoría interna, así como procedimientos de auditoría, notificaciones y registros. Se ha identificado a una persona o grupo de personas con responsabilidades de auditoría interna y atenen acceso directo al ejecutivo responsable. Se define el proceso de identificación y seguimiento de las acciones correctivas/preventivas. Se describe la interfaz entre las auditorías internas y los procesos de gestión de riesgos de la seguridad operacional. Se definen las responsabilidades y los plazos para evaluar sis e aplican y si son eficaces. El programa de vigilancia del cumplimiento se está siguiendo y revisando periódicamente. Todo el personal es consciente de sus suditoría interna y tienen acceso directo al ejecutivo responsable. Se define el proceso de identificación y seguimiento de las acciones correctivas/preventivas. Se describe la interfaz entre las auditorías internas y los procesos de gestión de riesgos de la seguiridad operacional. Se definen las responsabilidades y los plazos para devalutorás internas y externas se comunican al ejecutivo responsable y al personal directivo superior. Se define el proceso de identificación y eseguimiento de las acciones correctivas/preventivas. Ida identificación y el seguimiento de las medidas correctivas / preventivas se llevan a cabo de acuerdo con los procedimientos, licutido el análisis de las causas raiz fondo. El estado de las medidas correctivas/preventivas se comunica periódicamente a la alta gerencia y al personal		

	ORIENTACIÓN PARA DETERMINAR EL NIVEL DE DESEMPEÑO DEL SMS				
Item	Presente (P)	Adecuado (S)	Operativo (O)	Eficaz (E)	
20	La organización ha establecido un proceso de gestión del cambio para identificar si los cambios tienen un impacto en la seguridad operacional y para gestionar cualquier riesgo identificado de acuerdo con los procesos de gestión de riesgos de la seguridad operacional existentes.	Se definen los desencadenantes del proceso de gestión de cambios. El proceso también considera los cambios relacionados con el negocio y las interfaces con otras organizaciones/departamentos. El proceso está integrado con los procesos de gestión de riesgos y de aseguramiento de la seguridad operacional. Se definen las responsabilidades y los plazos.	peligros y la evaluación de riesgos, y se han establecido controles de riesgos adecuados antes de que se tome la decisión de introducir el cambio. Las cuestiones relativas a los factores humanos (FFHH) han sido consideradas y abordadas como parte del proceso de gestión del cambio.	El proceso de gestión del cambio se utiliza para todos los cambios que pueden afectar la seguridad operacional, incluidos los problemas de factores humanos (FFHH), y considera la acumulación de múltiples cambios. Se inicia de manera planificada, oportuna y coherente e incluye acciones de seguimiento que garantizan que el cambio se implementó de manera segura. El cambio se comunica a los afectados. Las estrategias de control y mitigación de riesgos asociadas con los cambios están logrando el efecto previsto.	
21	Existe un proceso para supervisar y revisar la eficacia del SMS utilizando los datos y la información disponibles.	El SMS es revisado periódicamente, y la revisión se apoya en información sobre seguridad operacional y en actividades de aseguramiento de la seguridad operacional. La alta gerencia y los diferentes departamentos están involucrados. La toma de decisiones se basa en datos. Se toma en consideración la información externa, además de la información interna.	Hay evidencia de que el SMS está siendo revisando periódicamente para apoyar la evaluación de su eficacia, y que se están tomando las medidas adecuadas.	La evaluación de la eficacia de los SMS utiliza múltiples fuentes de información, incluido el análisis de los datos de la seguridad operacional, que respalda las decisiones de mejora continua.	
23	Existe una política de seguridad operacional, firmada por el Gerente Responsable, que incluye un compromiso hacia la mejora continua; observa todos los requisitos y normas legales aplicables; y considera las mejores prácticas. La política de seguridad operacional incluye una declaración para proporcionar los recursos adecuados.	La política de seguridad operacional es fácil de leer. El contenido se adapta a la organización. Existe un proceso para evaluar los recursos y subsanar cualquier deficiencia.	La política de seguridad operacional se revisa periódicamente para garantizar que sigue siendo relevante para la organización. La organización está evaluando los recursos que se están proporcionando para prestar un servicio seguro y tomando medidas para subsanar cualquier deficiencia.	El ejecutivo responsable está familiarizado con el contenido de la política de seguridad operacional y la respalda. La organización está revisando y tomando medidas para subsanar cualquier deficiencia de recursos prevista.	
24					

	ORIENTACIÓN PARA DETERMINAR EL NIVEL DE DESEMPEÑO DEL SMS					
Item	Presente (P)	Adecuado (S)	Operativo (O)	Eficaz (E)		
26	Existe un medio para la comunicación de la política de seguridad operacional. El compromiso de la dirección con la seguridad operacional está documentado en la política de seguridad operacional.	La política de seguridad operacional es claramente visible para todo el personal (considerar múltiples lugares). La política de seguridad operacional es comprensible (considerar múltiples idiomas). El Ejecutivo Responsable y el equipo de la alta gerencia tienen un papel bien definido en el sistema de gestión de la seguridad operacional.	La política de seguridad operacional se comunica a todo el personal (incluido el personal contratado y las organizaciones pertinentes). El ejecutivo responsable y el equipo de la alta gerencia están promoviendo su compromiso con la política de seguridad operacional, a través de la participación activa y visible en el sistema de gestión de la seguridad operacional.	Las personas de toda la organización están familiarizadas con esta política y pueden describir sus obligaciones con respecto a la política de seguridad operacional. La toma de decisiones, las acciones y los comportamientos reflejan una actitud positiva hacia la seguridad operacional y la cultura justa, y existe un buen liderazgo en materia de seguridad operacional, que demuestra el compromiso con la política de seguridad operacional.		
28	Se han definido una política y unos principios de la cultura de equidad.	La política sobre la cultura justa identifica claramente los comportamientos aceptables e inaceptables. Los principios garantizan que la política pueda aplicarse de forma coherente en toda la organización. La política y los principios de la cultura justa son comprensibles y claramente visibles.	Hay pruebas de que la política sobre la cultura justa y los principios que la sustentan se aplican y se promueven entre el personal.	La política sobre la cultura justa se aplica de manera justa y coherente y el personal confía en ella. Hay pruebas de que la línea divisoria entre comportamiento aceptable e inaceptable se ha determinado en consulta con el personal y los representantes del personal.		
	Se han establecido objetivos de seguridad operacional que son coherentes con la política de seguridad operacional y existe un medio para comunicarlos a toda la organización.	Los objetivos de seguridad operacional son relevantes para la organización y sus actividades. Los objetivos de la seguridad operacional son comprensibles y claramente visibles. Los objetivos de seguridad operacional están alineados con el SSP.	Los objetivos de seguridad operacional son revisados periódicamente y comunicados a toda la organización.	El alcance de los objetivos de seguridad operacional está siendo supervisado por la alta dirección y se están tomando medidas para garantizar su cumplimiento.		

		ORIENTACIÓN PARA DETERMINAR E	L NIVEL DE DESEMPEÑO DEL SMS	
Item	Presente (P)	Adecuado (S)	Operativo (O)	Eficaz (E)
31	Se ha nombrado un ejecutivo responsable con plena responsabilidad y con total rendición de cuentas de la gestión del SMS.	El ejecutivo responsable tiene control de los recursos.	El ejecutivo responsable se asegura de que el SMS cuente con los recursos adecuados, se implemente y se mantenga, y tiene la autoridad para detener la operación si existe	El ejecutivo responsable se asegura de que el rendimiento del SMS sea supervisado, revisado y mejorado.
32			un nivel inaceptable de riesgo para la seguridad operacional. El ejecutivo responsable es plenamente consciente de sus funciones y responsabilidades en materia del SMS. El ejecutivo responsable es accesible al personal de la organización.	
33	La obligación de rendición de cuentas, las autoridades y responsabilidades están claramente definidas y documentadas.	Las personas tienen acceso a su responsabilidad en materia de seguridad operacional, autoridades y responsabilidades (por ejemplo, a través de descripciones de puestos de trabajo o de organigramas).	Todos los miembros de la organización conocen y cumplen con sus responsabilidades, sus autoridades y obligaciones de rendición de cuentas en materia de seguridad, y se les anima a contribuir al SMS.	"
35	Se ha nombrado a un gerente de seguridad operacional responsable de la implementación y el mantenimiento del SMS, que depende directamente del ejecutivo responsable.	El gerente de seguridad operacional es competente. Se asignan tiempo y recursos suficientes para mantener el SMS.	comunicación regular con el ejecutivo	El gerente de seguridad operacional es competente para gestionar el SMS e identifica las mejoras de forma oportuna. Existe una estrecha relación de trabajo con el ejecutivo responsable, y el gerente de seguridad operacional es considerado un asesor de confianza al que se le otorga la condición adecuada en la organización.

		ORIENTACIÓN PARA DETERMINAR E	L NIVEL DE DESEMPEÑO DEL SMS	
Item	Presente (P)	Adecuado (S)	Operativo (O)	Eficaz (E)
36	La organización ha establecido comité(s) de seguridad operacional.	La estructura y frecuencia de los comités de seguridad operacional respaldan las funciones de SMS en toda la organización. El alcance de los comités de seguridad operacional incluye riesgos en la seguridad operacional, así como cuestiones de cumplimiento. La asistencia del comité de seguridad operacional del más alto nivel incluye por lo menos al ejecutivo responsable y a los jefes de las áreas operacionales.	Hay evidencia de reuniones que se llevan a cabo, detallando la asistencia, las discusiones y las acciones a tomar. El comité o comités de seguridad operacional supervisa(n) la eficacia del SMS y la función de supervisión del cumplimiento, revisando que haya recursos suficientes. Se están supervisando las acciones y se han establecido los objetivos de seguridad operacional y los SPI adecuados.	Los resultados de las reuniones son documentados y comunicados y cualquier
38	Un ERP coordinado ha sido desarrollado y definido.	El personal clave tiene fácil acceso a las partes relevantes del ERP en todo momento. El ERP define los procedimientos, roles, responsabilidades y acciones de las distintas organizaciones y del personal clave. Se definen la frecuencia y los métodos para probar el ERP. La coordinación con otras organizaciones (incluidas las que no son de aviación) se define con los mecanismos adecuados.	Se revisa el ERP y se prueba para asegurarse de que esté actualizado. Existen pruebas de coordinación con otras organizaciones, según proceda.	Se analizan los resultados de la revisión y evaluación al ERP y se adopta medidas para mejorar su eficacia.
	La documentación del SMS incluye las políticas y procesos que describen el SMS y los procesos de la organización. La documentación SMS define los productos SMS y los registros de las actividades SMS que se almacenarán. Se identifica los registros que deben almacenarse, el período de almacenamiento y la ubicación.	La documentación SMS está fácilmente disponible para todo el personal pertinente. La documentación SMS es comprensible. La documentación SMS es coherente con otros sistemas de gestión interna y representativa de los procesos reales existentes. Se han definido normas de protección de datos y de confidencialidad.	Se gestionan los cambios en la documentación SMS. Todos están familiarizados con las partes relevantes de la documentación SMS, y las siguen. Las actividades SMS son almacenadas adecuadamente y se comprueba que son completas y coherentes con las normas de protección de datos y de control de la confidencialidad.	La documentación SMS es revisada de forma proactiva para mejorarla. Los registros SMS se utilizan rutinariamente como datos para efectuar tareas relacionadas con la gestión de la seguridad operacional y la mejora continua del SMS.

	ORIENTACIÓN PARA DETERMINAR EL NIVEL DE DESEMPEÑO DEL SMS					
Item	Presente (P)	Adecuado (S)	Operativo (O)	Eficaz (E)		
41	Existe un programa de instrucción SMS que incluye instrucción inicial y periódica.	, •		La instrucción SMS se evalúa en todos sus aspectos (objetivos de aprendizaje, contenido, métodos y estilos de enseñanza, pruebas, etc.) y está vinculada a la evaluación de competencias. La instrucción es revisada rutinariamente		
42		capacitación se adaptan a la audiencia e incluyen factores humanos.		para tener en cuenta los comentarios de diferentes fuentes.		
43		Se identifica a todo el personal que requiere instrucción.				
44	Se define un marco de competencias para todo el personal, incluidos los instructores.	Existe un proceso para evaluar periódicamente la competencia real del personal en relación al marco de trabajo.	Hay pruebas de que el proceso se está utilizando y registrando.	El programa y proceso de evaluación de competencias se revisa y mejora de forma rutinaria. La evaluación de las competencias adopta las medidas correctivas adecuadas cuando es necesario y se incorpora al programa de		
45				instrucción.		
46	Existe un proceso para comunicar información crítica sobre la seguridad operacional.	El proceso determinó qué, cuándo y cómo debe comunicarse la información sobre la seguridad operacional. El proceso incluye, en su caso, a las organizaciones y al personal contratado. Los medios de comunicación se adaptan al público y al significado de lo que se está comunicando.	La información crítica sobre la seguridad operacional se identifica y se comunica en toda la organización a todo el personal, según proceda, incluidas las organizaciones contratadas y el personal, cuando proceda.	La organización analiza y comunica la información crítica sobre la seguridad operacional de manera efectiva, a través de una variedad de métodos apropiados para maximizar su comprensión. La comunicación de la seguridad operacional se evalúa para determinar cómo se está utilizando y entendiendo, para mejorarla cuando sea necesario.		

	ORIENTACIÓN PARA DETERMINAR EL NIVEL DE DESEMPEÑO DEL SMS						
Item	Presente (P)	Adecuado (S)	Operativo (O)	Eficaz (E)			
47	La organización ha identificado y documentado las interfaces internas y externas relevantes y la naturaleza crítica de dichas interfaces.	relevantes. La forma en que se gestionan las interfaces es apropiada para la criticidad en términos de seguridad operacional. Se definen los medios para comunicar la	La organización está gestionando las interfaces a través de la identificación de peligros y la gestión de riesgos. Existe una actividad de aseguramiento para evaluar las mitigaciones de riesgo que están siendo entregadas por organizaciones externas.	La organización tiene un buen conocimiento de la gestión de la interfaz y existen pruebas de que se están identificando los riesgos de la interfaz y se está actuando en consecuencia. Las organizaciones que interactúan entre sí comparten información sobre seguridad operacional y toman medidas cuando es necesario.			



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE BOLIVIA DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA UNIDAD AGA



FORMULARIO DGAC-DNA-AGA-014 LISTA DE VERIFICACIÓN – INSPECCIÓN A PROCESOS DE DATOS DE AFRÓDROMO

DATOS DE ALKODIKOMO		
NOMBRE DE AERÓDROMO:	CÓDIGO OACI:	
LUGAR/CIUDAD:	DEPARTAMENTO:	
OPERADOR DE AERÓDROMO:	FECHA:	HORA:
INSPECTOR A CARGO DE LA ACTIVIDAD:	FIRMA:	

Item N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
0005	RAB 137 137.101	¿El operador de aeródromo proporciona los datos sobre el aeródromo de acuerdo a los requisitos establecidos?	Verificar que el operador tiene establecido, un proceso para la determinación y notificación de datos de aeródromo. Verificar que el procedimiento prevé que la determinación y notificación se efectúen conforme a la clasificación de exactitud e integridad que se requiere para satisfacer las necesidades del usuario final de los datos aeronáuticos. Verificar que el proceso asegura la calidad de los datos de aeródromo desde el origen (determinación) hasta su transferencia (suministro al AIS. Requerir evidencia de la aplicación del procedimiento.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		B.1
0010	RAB 137 137.105	¿El aeródromo notifica el punto de referencia del aeródromo?	Verificar que: - Se ha establecido un ARP El operador de aeródromo ha determinado la ubicación del ARP y la ha notificado al AIS, en grados, minutos y segundos.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		B.2
0015	RAB 137 137.110	¿El aeródromo notifica las elevaciones del aeródromo y de la pista?	Examinar pruebas documentales de que el operador de aeródromo ha determinado y notificado al AIS: La elevación del aeródromo. La elevación de cada extremo de pista (y de puntos intermedios cuando amerite). La ondulación geoidal en la posición de la elevación del aeródromo y en cada extremo de pista. Examinar pruebas documentales de que los datos hayan sido notificados con la exactitud acorde lo requerido en la RAB.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		B.2
0020	RAB 137 137.115	¿El aeródromo notifica la temperatura de referencia del aeródromo?	Examinar pruebas documentales de que el operador de aeródromo ha determinado y ha proporcionado al AIS, la temperatura de referencia en grados Celsius.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		B.2
0025	RAB 137 137.120 (a)	¿El operador de aeródromo proporciona la información sobre las características físicas del aeródromo?	Examinar pruebas documentales de que el operador de aeródromo suministra y notifica 1. Los siguientes datos de la pista: - marcación verdadera de cada umbral redondeada a centésimas de grado, - número de designación de cada umbral,	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		B.2

Form. DGAC-DNA-AGA 014 Página № 1 de 3

Item N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
			 longitud y ancho redondeados al metro más próximo, si se tiene umbral desplazado, su emplazamiento redondeado al metro más próximo, pendiente longitudinal, tipo de superficie, tipo de pista (tipo de aproximación) en el caso de una pista para aproximaciones de precisión de Categoría I, si se proporciona una zona despejada de obstáculos (OFZ) 2. La longitud y el ancho (redondeados al metro más próximo) así como el tipo de superficie de los siguientes elementos: Franja de pista RESA de cada umbral Zona de parada (si se proporciona) 3. Si existe un sistema de parada, la ubicación (en qué extremo de pista) y descripción. 4. La designación, el ancho (redondeado al metro más próximo) y el tipo de superficie, de todas las calles de rodaje. 5. El tipo de superficie y puestos de estacionamiento de la(s) plataforma(s). 6. Si la pista cuenta con zona(s) libre de obstáculos, la longitud y el perfil de terreno de esa(s) zona(s). 			
0030	RAB 137 137.120 (b)	¿El operador de aeródromo ha medido y notificado las coordenadas geográficas de cada umbral?	Verificar que el operador de aeródromo: - haya medido las coordenadas geográficas de cada umbral - las haya notificado a los servicios de información aeronáutica en grados, minutos, segundos y centésimas de segundo Nota Verificar en la AIP si están publicadas, caso contrario verificar en otro documento de información aeronáutica.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		B.2
0035	RAB 137 137.120 (d)	¿El operador de aeródromo notifica sobre la presencia de obstáculos en las inmediaciones del aeródromo?	1. Verificar que los obstáculos aeronáuticos que se emplazan dentro del aeródromo estén publicados notificando: - coordenadas geográficas en grados, minutos, segundos y décima de segundos - elevación máxima. - el tipo, señalamiento e iluminación. 2. En caso de que existan obstáculos fuera del aeródromo, verificar que los mismos estén publicados notificando: - coordenadas geográficas en grados, minutos, segundos y décima de segundos - elevación máxima. - el tipo, señalamiento e iluminación.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		B.2
0040	RAB 137 137.125	¿El operador de aeródromo notifica la resistencia de pavimentos de pista, calles de rodaje y plataforma?	Verificar que para los pavimentos destinados a aeronaves de masa en plataforma superior a 5.700 [Kg], la resistencia se notifica mediante el PCN. Verificar que para los pavimentos destinados a las aeronaves de hasta 5.700 [Kg] de masa en plataforma, se notifica la resistencia mediante la masa máxima permisible de la aeronave y la presión máxima permisible de los neumáticos.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		B.2

Form. DGAC-DNA-AGA 014 Página Nº 2 de 3

Item N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
0045	RAB 137 137.135	Si el aeródromo es utilizado en operaciones de transporte aéreo comercial ¿El operador de aeródromo ha notificado las distancias declaradas?	Verificar que el operador de aeródromo ha determinado y notificado las siguientes distancias, redondeadas al metro más próximo: 1. Recorrido de despegue disponible (TORA); 2. Distancia de despegue disponible (TODA) 3. Distancia de aceleración-parada disponible (ASDA); y 4. Distancia disponible de aterrizaje (LDA). Nota para el inspector En caso de pistas unidireccionales, las distancias declaradas deberán reflejar esta condición.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		B.2
0050	RAB 137 137.140	¿El operador de aeródromo proporciona información relativa a la instalación de sistemas PAPI?	Verificar que el operador de aeródromo proporciona la siguiente información relativa a la instalación de sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación: 1. Número de designación de la pista correspondiente a cada sistema PAPI; 2. Tipo de sistema visual (PAPI o APAPI); 3. El lado de la pista (derecha o izquierda) en el cual están instalados los elementos luminosos; 4. Ángulo nominal de la pendiente de aproximación; 5. Altura mínima desde la vista del piloto sobre el umbral de la señal de posición en pendiente. 6. Si el eje del sistema no es paralelo al eje de la pista, ángulo de divergencia y sentido de tal divergencia. Nota para el inspector Para considerarse satisfactoria, el operador de aeródromo, al proporcionar la información, deberá haber aplicado los criterios establecidos en RAB 137.410.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		B.2

Form. DGAC-DNA-AGA 014 Página Nº 3 de 3



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE BOLIVIA

	DIRECCION DE NAVEGACION AEREA			
	UNIDAD AGA			
	FORMULARIO DGAC-DNA-AGA-015 LISTA DE VERIFICACIÓN – INSPECCIÓN DE CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE AERÓDROMO		DIRECCION GENERAL	DE AERONAUTICA ((VI)
NOMBRE DE AERÓDROMO:		CÓDIGO OACI:		
LUGAR/CIUDAD:		DEPARTA	MENTO:	
OPERADOR DE AERÓDROMO:		FECHA:		HORA:
INSPECTOR A CARGO DE LA INSPECCIÓN:				

N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
CLAVE DE REFERENCIA						
0103	RAB 137 137.020	¿Se ha determinado una Clave de Referencia seleccionada de la Tabla A-1 de RAB 137, de acuerdo con las características de los aviones para los que se destine la instalación del aeródromo?	Verificar que: 1. La determinación de la Clave de Referencia del aeródromo está documentada y registrada. 2. La clave de referencia consiste en un código alfanumérico, acorde a los números y letras de la Tabla A-1 de RAB 137. 3. El número de clave que corresponde al valor más elevado de las longitudes de campo de referencia de los aviones para los que se destina la pista. 4. La letra de clave corresponde a la envergadura más grande de los aviones para los que se destina la instalación.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		B.2
CARATERÍSTICAS FÍSICAS						
0105	RAB 137 137.201 (a) – (d)	¿El número y orientación de la(s) pista(s) en el aeródromo permiten la utilización del aeródromo con llegadas y salidas de aeronaves la mayor parte del tiempo, sin que se vean impedidas por una componente transversal del viento excesiva?	1. Verificar que el aeródromo cuenta con un estudio meteorológico de vientos, el cual sustente que el número y orientación de pistas, son tales que el coeficiente de utilización del aeródromo no es inferior al 95% para los aviones que el aeródromo está destinado a servir. 2. Revisar que en el estudio donde se define la orientación de la pista, las derrotas de llegada y salida reduzcan al mínimo posible la interferencia respecto a zonas sensibles al ruido, siempre que sea posible.	□ Satisfactorio □ Insatisfactorio □ No aplica □ No observado		A.1
0110	RAB 137 137.201 (e)	¿Los umbrales están emplazados en cada extremo de pista?	Verificar que cada umbral esté situado en el extremo de cada pista, salvo se haya establecido formalmente y notificado el desplazamiento de uno o más umbrales. Nota El emplazamiento de cada umbral está declarado mediante las coordenadas del punto sobre el eje de pista a partir del cual las aeronaves pueden aterrizar. No debe confundirse con la señal de umbral a cual está demarcada a cierta distancia del umbral, de acuerdo a los requisitos de emplazamiento establecidos en RAB 137 405 Capítulo E	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1

Form. DGAC-DNA-AGA-015 Página Nº 1 de 8

N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
0115	RAB 137 137.201 (f)	Si alguno de los umbrales está desplazado, ya sea de manera permanente o temporal, ¿el operador de aeródromo ha tomado en cuenta los diversos factores que pueden incidir sobre el emplazamiento del mismo?	Verificar que el operador de aeródromo haya documentado las consideraciones de carácter operacional que sustentan la necesidad del desplazamiento del umbral (Ej Informe de análisis de emplazamiento de umbral). Verificar que se provea un área despejada y nivelada antes del umbral desplazado, de características y dimensiones acordes a los requisitos de franja y RESA.	☐ Satisfactorio ☐ Insatisfactorio ☐ No aplica ☐ No observado		E.1
0120	RAB 137 137.201 (g) – (i)	¿La longitud de la pista principal y las pistas secundarias (si hubiera) satisface los requisitos operacionales de los aviones para los que se proyectó?	Verificar que 1. La longitud de pista no sea menor a la longitud más larga determinada por la aplicación de las operaciones de las correcciones correspondientes a las condiciones locales y características de performance de los aviones. Nota En caso de estar considerado una zona de parada SWY o una zona libre de obstáculos CWY, la longitud de pista puede ser menor a la requerida, pero la longitud de pista compensada (longitud de pista construida + CWY/SWY), debe cumplir con los requisitos de operación de los aviones para los que está prevista. 2. La pista secundaria (si la hubiere) tenga por lo menos un coeficiente de utilización de 95%. 3. Las distancias declaradas publicadas concuerdan con la situación en el terreno.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A. 1
0125	RAB 137 137.201 (j)	¿El ancho de pista está determinado de acuerdo con la clave de referencia del aeródromo establecido por norma?	Verificar si el ancho de la pista está determinado en función al número de clave de referencia del aeródromo y a la anchura exterior entre ruedas del tren de aterrizaje	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
0130	RAB 137 137.201 (k) – (l)	¿La distancia entre pistas paralelas (si las hubiera) cumple con los requisitos establecidos en norma?	Verificar que la separación mínima entre los ejes de las pistas paralelas esté de acuerdo con la norma, considerando si están previstas operaciones visuales o instrumentales, y si se realizan operaciones simultáneas dependientes o independientes.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
0135	RAB 137 137.201 (m) – (t)	¿Las pendientes longitudinales y transversales de pista cumplen con las condiciones requeridas en norma?	Revisar la documentación técnica disponible proporcionada por el interesado como evidencia (Ej informes técnicos de ingeniería, planos as built, o similares) verificando que: 1. La pendiente longitudinal no exceda el 1% para clave de referencia 3 y 4, y el 2% para clave de referencia 1 y 2. 2. En ninguna parte de la pista la pendiente longitudinal excede del: - 1,25% cuando el número de clave sea 4, excepto en el primero y último cuartos de la longitud de la pista, en los cuales la pendiente no debe exceder del 0,8%; - 1,5% cuando el número de clave sea 3, excepto en el primer y último cuartos de la longitud de una pista para aproximaciones de precisión de Categoría II o III en los cuales la pendiente no debe exceder del 0,8%; y - 2% cuando el número de clave sea 1 ó 2	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1

Form. DGAC-DNA-AGA-015 Página Nº 2 de 8

N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
			 3. Si existen cambios de pendiente longitudinal, éste no exceda 1,5% para clave 3 ó 4, y 2% para clave 1 ó 2. 4. Las transiciones de pendiente (si las hubiera) estén dadas por una superficie curva de 			
			acuerdo con lo establecido en norma. 5. En caso de cambio de pendiente, se cumple la			
			distancia visible establecida en norma de acuerdo con la clave de referencia.			
			 Las pendientes transversales de las pistas pavimentadas sea 1,5% para clave C, D, E o F, y 2% para clave 1 ó 2. 			
			7. Las pendientes transversales de las pistas no pavimentadas estén entre 1% y 2%			
			La pendiente transversal sea uniforme a lo largo de toda la pista, salvo en las intersecciones. Descriptiones.			
			 Revisar la documentación técnica disponible proporcionada por el Solicitante (Ej estudios de ingeniería de diseño del pavimento, planos as built del pavimento construido, informes de evaluación del pavimento o similares), 	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		
0140	RAB 137 137.201 (u)	¿La pista puede soportar el tránsito de los aviones para los	Nota Algunos aeropuertos construidos hace bastante tiempo pueden no contar con documentación de la obra ejecutada, en cuyo caso el operador de aeródromo deberá proporcionar los informes técnicos de sus especialistas que avalen el cumplimiento del requisito. Dichos especialistas deberán ser profesionales competentes en el campo de pavimentos aeroportuarios.			A.1
	107.201 (a)	que está prevista?	Verificar que el estado de la pista muestre características que evidencien que la resistencia de la pista está acorde al tránsito de aviones que opera u operará en ella;			
			 Verificar el operador de aeródromo haya establecido un procedimiento para asegurarse que las aeronaves que operan tengan ACN acorde al PCN publicado. 			
			Nota al inspector El procedimiento deberá incluir los criterios para controlar las operaciones en sobrecarga, en caso de que se permitan ese tipo de operaciones.			
		¿La superficie de la	Verificar que la pista no tenga irregularidades que generen rebotes, efectos de oscilación ("cabeceo") o vibración excesiva, en la operación de aeronaves.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica		
0145	RAB 137 137.201 (v) – (z)	pista está sin irregularidades y en condiciones tales que eviten afectar los	Nota En el Adjunto A, Cap. 5 Lisura de la superficie de las pistas, se tiene orientación sobre las tolerancias de proyecto.	☐ No observado		A.1
	(* <i>)</i> (<i>Ł)</i>	despegues y aterrizajes de aeronaves?	Verificar que se han comprobado las que las características de rozamiento de la pista son superiores al mínimo establecido por el Estado.			
			Verificar que, para la medición de las características de rozamiento de la pista, se ha			

Form. DGAC-DNA-AGA-015 Página Nº 3 de 8

N°	Referencia	Pregunta del reguisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
			utilizado un dispositivo de medición continua con elementos de humectación automática. 4. En caso de que la superficie de la pista sea estriada o escarificada, verificar que las mismas sean perpendiculares al eje de pista.			
0150	RAB 137 137.205	En caso de que la letra de la clave de referencia del aeródromo sea D, E o F ¿Se proporcionan márgenes de pista acorde a la RAB?	Verificar que: 1. Se proporcionen márgenes acordes a los requisitos reglamentarios aplicables y a la clave de referencia, en cuanto a:	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
0155	RAB 137 137.210	Si el extremo de una pista no dispone de una calle de rodaje o de una curva de viraje en la calle de rodaje ¿se proporciona una plataforma de viraje en condiciones que permita operaciones seguras, regulares y eficientes?	Verificar que: 1. Se proporciona una plataforma de viraje en la pista, adyacente al pavimento, en cada extremo que lo requiera, para facilitar el viraje de 180° de los aviones. 2. Cada plataforma de viraje está ubicada en el lado izquierdo de la pista de forma de facilitar el inicio del viraje considerando que el asiento de la izquierda es la ubicación normal del piloto al mando. 3. Las plataformas de viraje en la pista se ajustan a los requisitos reglamentarios aplicables, en cuanto a: - ángulo de intersección con la pista, - ángulo de guía del tren de proa utilizado en el diseño, - trazado geométrico, - pendientes, - resistencia, - superficie, - márgenes 4. La superficie de las plataformas de viraje en la pista, no tienen irregularidades que puedan ocasionar daños a la estructura de los aviones que las utilicen.	□ Satisfactorio □ Insatisfactorio □ No aplica □ No observado		A.1
0160	RAB 137 137.215	¿El operador de aeródromo provee una franja de pista acorde al tipo de operaciones que se efectúan?	 Verificar que: La longitud de las franjas de pista se extienda antes y más allá de cada extremo de pista o de la zona de parada hasta una distancia acorde al número de clave de referencia de las aeronaves que operan en la pista. El ancho de las franjas de pista se extienda lateralmente a cada lado del eje de la pista y de su prolongación a lo largo de la franja, una distancia acorde al número de clave de referencia de las aeronaves que operan en la pista y del tipo de pista notificada (instrumental o visual). No existen objetos en las franjas de pista con excepción de las ayudas visuales para fines de navegación aérea o de seguridad operacional de las aeronaves y siempre que sean frangibles. 	☐ Satisfactorio ☐ Insatisfactorio ☐ No aplica ☐ No observado		A.1

Form. DGAC-DNA-AGA-015 Página Nº 4 de 8

N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
			4. Toda franja de pista cuenta con un área nivelada, resistente y sin irregularidades, cuyas dimensiones, superficie, resistencia y plataforma antichorro, se ajustan a los requisitos reglamentarios acordes para los aviones a que está destinada la pista, de manera que se reduzcan al mínimo los peligros en el caso de que un avión se salga de pista.			
			Nota La resistencia del área nivelada de una franja puede demostrarse mediante estudios técnicos o una evaluación en el sitio.			
			5. Las pendientes longitudinales y transversales de la franja se ajustan a los requisitos reglamentarios especificados de manera acorde al número de clave de referencia de los aviones que operan en la pista, en cuanto a: - pendientes longitudinales en el área nivelada de la franja - pendientes transversales en el área nivelada de la franja - pendientes transversales en cualquier parte de una franja más allá del área nivelada de la franja, medida en el sentido de alejamiento de la pista.			
0165	RAB 137 137.220	¿El operador de aeródromo provee un área de seguridad extremo de pista (RESA) en cada extremo de la franja de pista?	Verificar que: 1. La longitud del RESA se extienda desde el extremo de la franja hasta una distancia acorde al número de clave de referencia de las aeronaves que operan en la pista; 2. El ancho del RESA sea por lo menos el mínimo requerido para el tipo de aeródromo. 3. El RESA cumple los requisitos reglamentarios aplicables, de forma acorde a los aviones que va a servir, en el caso de que un avión efectúe un aterrizaje demasiado corto o se salga del extremo de la pista. Esto incluye que: - no existan objetos que puedan poner en peligro a los aviones, - superficie del RESA despejada y nivelada, - pendientes longitudinales y transversales de acuerdo con lo especificado en norma, - RESA resistente, preparada o construida de modo que: • reduzca el riesgo de daño de un avión que efectúe un aterrizaje demasiado corto o que se salga del extremo de la pista, • intensifique la deceleración del avión, y • facilite el movimiento de los vehículos SEI.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
0170	RAB 137 137.225	Si se provee una zona libre de obstáculos (CWY) ¿la misma se ajusta a los requisitos aplicables?	Verificar que la CWY esté acorde a lo notificado y cumpla los requisitos reglamentarios en cuanto a emplazamiento, longitud, ancho y pendientes. Verificar que en la CWY no existen objetos que puedan poner en peligro a los aviones en vuelo.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1

Form. DGAC-DNA-AGA-015 Página Nº 5 de 8

N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
0175	RAB 137 137.230	Si se provee una zona de parada (SWY) ¿la misma se ajusta a los requisitos aplicables?	Verificar que la SWY esté acorde a lo notificado. Verificar que la SWY presenta condiciones tales que en el caso de un despegue interrumpido, pueda soportar el peso de los aviones que operan en la pista, sin ocasionar daños estructurales a los mismos.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
0180	RAB 137 137.235	¿Se proveen calles de rodaje que permitan el movimiento seguro y rápido de las aeronaves en la superficie?	 Verificar que: Se proveen suficientes calles de rodaje de entrada y salida para dar rapidez al movimiento de los aviones hacia la pista y desde ésta. En los casos de gran densidad de tránsito, se disponen de calles de salida rápida. Verificar que las calles de rodaje se ajustan a los requisitos reglamentarios aplicables en cuanto a: distancia libre entre la rueda exterior del tren principal del avión y el borde de la calle de rodaje ancho curvas uniones e intersecciones distancias de separación entre ejes de calles de rodaje y eje de pista esté acorde con lo establecido en la Tabla C-1 de la RAB 137 pendientes longitudinales de las calles de rodaje no excedan 1,5% en clave C, D, E o F, y 3% en clave A o B pendientes transversales de las calles de rodaje no excedan 1,5% en clave C, D, E o F, y 2% en clave A o B resistencia igual o mayor que la pista superficie calles de rodaje en puentes (si corresponde) 	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
0185	RAB 137 137.240	En caso de que la letra de la clave de referencia del aeródromo sea D, E o F ¿Se proporcionan márgenes de calle de rodaje acorde a norma y en condiciones físicas que permitan operaciones seguras, regulares y eficientes?	Verificar que las calles de rodaje que sirvan a pistas de letra de clave C, D, E o F tengan márgenes que se extiendan simétricamente a ambos lados de la calle de rodaje, de modo que: - el ancho total de la calle de rodaje y sus márgenes en las partes rectilíneas no sea menor del requerido en norma - en las curvas, uniones e intersecciones de las calles de rodaje en que se proporcione pavimento adicional, el ancho de los márgenes no sea inferior a la correspondiente a los tramos rectilíneos adyacentes de la calle de rodaje - están libre de objetos que puedan poner en peligro a los aviones en rodaje - la superficie de los márgenes de las calles de rodaje, destinadas a ser utilizadas por aviones equipados con turbinas, está preparada de modo que resista a la erosión y no dé lugar a la ingestión de materiales sueltos de la superficie por los motores de los aviones	□ Satisfactorio □ Insatisfactorio □ No aplica □ No observado		A.1
0190	RAB 137 137.245	¿Se proporcionan franjas a las calles de rodaje acorde a norma y en condiciones físicas que permitan	Verificar que todas las calles de rodaje, excepto las calles de acceso al puesto de estacionamiento, cuentan con las franjas de calle de rodaje, que se ajustan a los requisitos normativos en cuanto a: - Ancho de las franjas de las calles de rodaje - Objetos de las franjas de las calles de rodaje	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1

Form. DGAC-DNA-AGA-015 Página Nº 6 de 8

N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
		operaciones seguras, regulares y eficientes?	 Nivelación de las franjas de las calles de rodaje Pendientes de las franjas de las calles de rodaje 			
0193	RAB 137 137.250	¿El aeródromo tiene establecidos apartaderos y puntos de espera acorde a norma y en condiciones físicas que permitan operaciones seguras, regulares y eficientes?	Verificar que: 1. En caso de que se determine necesario debido a una gran densidad de tránsito, se provea uno o más apartaderos de espera, u otras áreas de desvío, de tamaño suficiente y construcción adecuada, para hacer posibles las desviaciones en la secuencia de salida. 2. Los puntos de espera de la pista estén establecidos en las calles de rodaje (o en la intersección con otra pista cuando forme parte de una ruta normalizada para el rodaje) y en las vías de vehículos, de manera tal que una aeronave o vehículo en espera no infrinja las superficies limitadoras de obstáculos o interferir en el funcionamiento de las radioayudas. 3. Cuando sea conveniente definir un límite de espera específico, se ha establecido un punto de espera intermedio. 4. Todo: - apartadero de espera, - punto de espera en la vía de vehículos cumple con el emplazamiento acorde al requisito normativo que aplique, según los criterios prescritos en norma.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
0195	RAB 137 137.255	¿El operador de aeródromo provee una o más plataformas, en condiciones físicas que permitan operaciones seguras, regulares y eficientes?	 Verificar que: El aeródromo cuente con al menos una plataforma. El área total de la plataforma sea suficiente para permitir el movimiento rápido del tránsito del aeródromo en periodos de máxima densidad. La plataforma cuente con una resistencia suficiente para soportar el tránsito de las aeronaves. Verificar que todo puesto de estacionamiento proporcione márgenes de separación, entre una aeronave que entra o sale del puesto y: cualquier edificio toda aeronave en otro puesto de estacionamiento otros objetos adyacentes que sea igual o superior al mínimo requerido en norma. 	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
0197	RAB 137 137.260	¿El operador de aeródromo provee un puesto de estacionamiento aislado para aeronaves que puedan ser objeto de interferencia ilícita o que por otras razones necesita ser aislada de	Verificar si en el aeródromo se ha designado un puesto de estacionamiento aislado para aeronaves. Verificar que el puesto de estacionamiento aislado está ubicado a más de 100 metros de los otros puestos de estacionamiento, edificio o áreas públicas, y alejado de servicios de gas, combustible, electricidad o comunicaciones.	☐ Satisfactorio ☐ Insatisfactorio ☐ No aplica ☐ No observado		A.1

Form. DGAC-DNA-AGA-015 Página Nº 7 de 8

N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
N°	Referencia	requisito las actividades normales del aeródromo? En caso de que se prevean condiciones	Verificar que las instalaciones de deshielo/antihielo: 1. Están emplazadas en los puestos de estacionamiento de aeronaves o en áreas distantes específicas a lo largo de la calle de rodaje que conduce a la pista destinada a despegue. 2. Estén emplazadas fuera de las superficies limitadoras de obstáculos y no causen interferencia en las radioayudas para la navegación. 3. Sean claramente visibles desde la torre de control	□ Satisfactorio □ Insatisfactorio □ No aplica □ No observado	Observaciones	E. I.
0199	RAB 137 137.265	prevean condiciones de engelamiento en el aeródromo ¿Se proveen instalaciones de deshielo/antihielo en condiciones físicas que permitan operaciones seguras, regulares y eficientes?	 4. Estén ubicadas de modo que permitan la circulación expedita de tránsito y no requieran maniobras de rodaje no habituales. 5. Tengan un área igual al área de estacionamiento que requiere el avión más exigente en una categoría dada, con una zona pavimentada libre de por lo menos 3,8 m para el movimiento de los vehículos de deshielo/antihielo. 6. Tengan pendientes suficientes para permitir recoger el líquido excedente que se derrama de la aeronave, y estén acondicionadas de modo que el excedente del líquido que se derrama de las aeronaves se recoja separadamente y no se mezcle con el escurrimiento normal para evitar la contaminación del terreno. 7. Tengan una resistencia con la capacidad de soportar el tráfico de las aeronaves para las cuales está previsto. 8. Proveen las distancias de separación mínimas especificadas. 			A.1

Form. DGAC-DNA-AGA-015 Página Nº 8 de 8



NOMBRE DE AERÓDROMO:

OPERADOR DE AERÓDROMO:

INSPECTOR A CARGO DE LA ACTIVIDAD:

LUGAR/CIUDAD:

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE BOLIVIA DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA

UNIDAD AGA



√IA	DGAC	
RAS	DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL	
CÓDIGO C	ACI:	

HORA:

DEPARTAMENTO:

FECHA:

FIRMA:

Ítem N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
			SUPERFICIES LIMITADORAS DE OBSTÁCU	LOS		,
0200	RAB 137 137.310 (a) - (u)	¿El operador de aeródromo cuenta con un Plano de las Superficies Limitadoras de Obstáculos del Aeródromo, donde se establecen las restricciones de alturas acordes a los requisitos establecidos en la RAB para el tipo de pista correspondiente y clave de referencia?	1. Verificar que se han establecido las siguientes superficies en las pistas destinadas únicamente a aterrizajes con aproximaciones visuales: - superficie horizontal interna; - superficie de aproximación visual; y - superficies de transición. con las ubicaciones, dimensiones, alturas, pendientes y demás características de las OLS establecidas en la tabla D-1 de la RAB 137.310. 2. Si el AD cuenta con pistas destinadas a aterrizajes con aproximaciones instrumentales que no son de precisión, verificar que se han establecido las siguientes superficies: - superficie cónica; - superficie de aproximación instrumental; y - superficie de aproximación instrumental; y - superficies de transición. con las ubicaciones, dimensiones, alturas, pendientes y demás características de las OLS establecidas en la tabla D-1 de la RAB 137.310 excepto en el caso de la sección horizontal de la superficie de aproximación. Véase 137.305 (i). 3. Si el AD tiene pistas destinadas a aterrizajes con aproximaciones instrumentales de precisión, verificar que se han establecido las siguientes OLS: Categoría I, II o III - superficie de aproximación interna; - superficie de aterrizaje interrumpido. con las alturas y pendientes de las OLS establecidas en la tabla D-1 de la RAB 137.310, excepto en el caso de la sección horizontal de la superficie de aproximación. Véase 137.305 (q). 4. Verificar que la Zona Despejada de Obstáculos (OFZ), compuesta por las superficies de transición interna, superficie de aterrizaje interrumpido, esté aproximación interna, superficie de aterrizaje interrumpido, esté	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		B.1.

Form. DGAC-DNA-AGA 016 Página Nº 1 de 7

Ítem N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
			definida en el aeródromo (si procede), y que ningún objeto la penetre, salvo que sea fundamental para la seguridad operacional de la navegación aérea y sea frangible. Además que se notifica mediante la AIP que el aeródromo cuenta con OFZ.			
			Verificar que, en caso de existir objetos por encima de cualquiera de las superficies prescritas, se cumplan las siguientes condiciones: Dichos objetos son inamovibles o están apantallado por objetos inamovibles. Se haya evaluado el impacto en las operaciones aéreas, mediante el estudio aeronáutico correspondiente, donde se determine que no se compromete la seguridad operacional, ni se afecta de modo importante la regularidad de las operaciones de aviones. Dichos objetos está señalizado e iluminado de acuerdo a norma Se han implementado las medidas operacionales adecuadas, incluyendo la aplicación de restricciones operacionales (si procede) y la publicación a través del AIS de obstáculos.			
0205	RAB 137 137.310 (v) - (aa)	¿El operador de aeródromo cuenta con un Plano de las Superficies Limitadoras de Obstáculos del Aeródromo, en pistas destinadas al despegue?	1. Verificar que en las pistas destinadas al despegue se ha establecido la superficie limitadora de obstáculos correspondiente a la superficie de ascenso en el despegue, con las alturas y pendientes de las OLS establecidas en la tabla D-2 de la RAB 137.310. 2. Verificar que, en caso de existir objetos por encima de cualquiera de las superficies prescritas para el despegue, se cumplan las siguientes condiciones: - Dichos objetos son inamovibles o están apantallado por objetos inamovibles. - Se haya evaluado el impacto en las operaciones aéreas, mediante el estudio aeronáutico correspondiente, donde se determine que no se compromete la seguridad operacional, ni se afecta de modo importante la regularidad de las operaciones de aviones, habiéndose implementado las medidas operacionales adecuadas, incluyendo la publicación a través del AIS.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		B.1.
0210	RAB 137 137.305 (a) - (c)	¿La OLS-Superficie Cónica del Aeródromo, cumple con las características reglamentarias?	Verificar que: Sea una superficie de pendiente ascendente y hacia afuera que se extiende desde la periferia de la superficie horizontal interna. Un borde inferior coincide con la periferia de la superficie horizontal interna; y Un borde superior situado a una altura determinada sobre la superficie horizontal interna. La pendiente de la superficie cónica se mide en un plano vertical perpendicular a la periferia de la superficie horizontal interna correspondiente.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		B.1.
0215	RAB 137 137.305 (d) - (f)	¿La OLS-Superficie Horizontal Interna del Aeródromo, cumple	Verificar que: Sea una superficie situada en un plano horizontal sobre un aeródromo y sus alrededores.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica		B.1.

Form. DGAC-DNA-AGA 016 Página Nº 2 de 7

Ítem N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
		con las características reglamentarias?	 El radio o límites exteriores de la superficie horizontal interna se miden desde el punto o puntos de referencia que se fijen con este fin. Nota. Para aeródromos con número de clave de referencia 3 o 4, esta zona no es circular, sino que se establece trazando semicírculos externos a la pista, del radio especificado en tabla D-1, con centro en cada umbral de pista, conectados por rectas paralelas al eje de pista paralelas al eje de pista. La zona horizontal no incluye las zonas de aproximación ni las de transición. La altura de la superficie horizontal interna se mide por encima del punto de referencia para la elevación que se fije con este fin en tabla D-1. Nota En caso de existir un desnivel mayor a seis metros entre el punto más alto y el más bajo de la pista, la altura indicada en la tabla D-1 estará referida a la elevación del punto más cercano del eje de pista, generando una superficie paralela a la pista en el área limitada por las rectas tangentes al eje de pista, mientras que la superficie limitada por los semicírculos serán planos horizontales. 	No observado		
0220	RAB 137 137.305 (g) - (j)	¿La OLS-Superficie de Aproximación del Aeródromo, cumple con las características reglamentarias?	1. Verificar que: Sea un plano inclinado, o combinación de planos anteriores al umbral. Un borde interior de longitud específica, horizontal y perpendicular a la prolongación del eje de pista y situado a una distancia determinada antes del umbral; Dos lados que parten de los extremos del borde interior y divergen uniformemente en un ángulo determinado respecto a la prolongación del eje de pista; Un borde exterior paralelo al borde interior; Las superficies mencionadas variarán cuando se realicen aproximaciones con desplazamiento lateral, con desplazamiento o en curva. Específicamente, los dos lados que parten de los extremos del borde interior y divergen uniformemente en un ángulo determinado respecto a la prolongación del eje de la derrota con desplazamiento lateral, con desplazamiento o en curva. La elevación del borde interior será igual a la del punto medio del umbral. La pendiente o pendientes de la superficie de aproximación se medirán en el plano vertical que contenga al eje de pista y continuará conteniendo al eje de toda derrota con desplazamiento lateral o en curva.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		B.1.
0225	RAB 137 137.305 (k) - (l)	¿La OLS-Superficie de Aproximación Interna del Aeródromo, cumple con las características reglamentarias?	Verificar que: Sea la porción rectangular de la superficie de aproximación inmediatamente anterior al umbral. Un borde interior coincide con el emplazamiento del borde interior de la superficie de aproximación pero que posee una longitud propia determinada; Dos lados parten de los extremos del borde interior y se extienden paralelamente al plano vertical que contiene el eje de pista;	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		B.1.

Form. DGAC-DNA-AGA 016 Página Nº 3 de 7

Ítem N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
			- Un borde exterior sea paralelo al borde interior.			
0230	RAB 137 137.305 (m) - (p)	¿La OLS-Superficie de Transición del Aeródromo, cumple con las características reglamentarias?	1. Verificar que: Sea la Superficie compleja que se extiende a lo largo del borde de la franja y parte del borde de la superficie de aproximación, de pendiente ascendente y hacia afuera hasta la superficie horizontal interna. Un borde inferior comience en la intersección del borde de la superficie de aproximación con la superficie horizontal interna y que se extiende siguiendo el borde de la superficie de aproximación hasta el borde interior de la superficie de aproximación hasta el borde interior de la superficie de aproximación y desde allí, por toda la longitud de la franja, paralelamente al eje de pista; y Un borde superior este en el plano de la superficie horizontal interna. La elevación de un punto en el borde inferior será: (1) a lo largo del borde de la superficie de aproximación: igual a la elevación de la superficie de aproximación en dicho punto; y (2) a lo largo de la franja: igual a la elevación del punto más próximo sobre el eje de la pista o de su prolongación. La pendiente de la superficie de transición se mide en un plano vertical perpendicular al eje de la pista.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		B.1.
0235	RAB 137 137.305 (q) - (t)	¿La OLS-Superficie de Transición Interna del Aeródromo, cumple con las características reglamentarias?	1. Verificar que: Sea la Superficie similar a la superficie de transición pero más próxima a la pista. Tenga un borde inferior que comience al final de la superficie de aproximación interna y que se extienda a lo largo del lado de la superficie de aproximación interna hasta el borde interior de esta superficie; desde allí a lo largo de la franja paralela al eje de pista hasta el borde interior de la superficie de aterrizaje interrumpido y desde allí hacia arriba a lo largo del lado de la superficie de aterrizaje interrumpido hasta el punto donde el lado corta la superficie horizontal interna; Tenga un borde superior situado en el plano de la superficie horizontal interna. La elevación de un punto en el borde inferior sea: (1) a lo largo del lado de la superficie de aproximación interna y de la superficie de aterrizaje interrumpido: igual a la elevación de la superficie de aterrizaje interrumpido: igual a la elevación de la superficie de aterrizaje interrumpido: igual a la elevación de la superficie de aterrizaje interrumpido: igual a la elevación de la superficie de aterrizaje interrumpido: igual a la elevación de la superficie de aterrizaje interrumpido: igual a la elevación de la superficie de aterrizaje interrumpido: igual a la elevación de la superficie de aterrizaje interrumpido: igual a la elevación del punto más próximo sobre el eje de pista o de su prolongación. La pendiente de la superficie de transición interna se mida en un plano vertical perpendicular al eje de pista.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		B.1.
0240	RAB 137 137.305 (u) - (x)	¿La OLS-Superficie de Aterrizaje Interrumpido del Aeródromo, cumple con las características reglamentarias?	Verificar que: Sea el plano inclinado situado a una distancia especificada después del umbral, que se extiende entre las superficies de transición internas.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		B.1.

Form. DGAC-DNA-AGA 016 Página Nº 4 de 7

Ítem N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
			Tenga un borde interior horizontal y perpendicular al eje de pista, este situado a una distancia especificada después del umbral; Tenga dos lados que parten de los extremos del borde interior y divergen uniformemente en un ángulo determinado del plano vertical que contiene el eje de pista; y Tenga un borde exterior paralelo al borde interior y situado en el plano de la superficie horizontal interna. La elevación del borde interior sea igual a la del eje de pista en el emplazamiento del borde interior. La pendiente de la superficie de aterrizaje interrumpido se mide en el plano vertical que contenga el eje de la pista.			
0245	RAB 137 137.305 (y) - (cc)	¿La OLS-Superficie de Ascenso en el Despegue del Aeródromo, cumple con las características reglamentarias?	1. Verificar que: Sea el plano inclinado u otra superficie especificada situada más allá del extremo de una pista o zona libre de obstáculos. Tenga un borde interior, horizontal y perpendicular al eje de pista situado a una distancia especificada más allá del extremo de la pista o al extremo de la zona libre de obstáculos, cuando la hubiere, y su longitud excede a la distancia especificada; Tenga dos lados que parten de los extremos del borde interior y que divergen uniformemente, con un ángulo determinado respecto a la derrota de despegue, hasta una anchura final especificada, manteniendo después dicha anchura a lo largo del resto de la superficie de ascenso en el despegue; y Tenga un borde exterior horizontal y perpendicular a la derrota de despegue especificada. La elevación del borde interior sea igual a la del punto más alto de la prolongación del eje de pista entre el extremo de ésta y el borde interior; o a la del punto más alto sobre el suelo en el eje de la zona libre de obstáculos, cuando exista ésta. En el caso de una trayectoria de despegue rectilínea la pendiente de la superficie de ascenso en el despegue se mide en el plano vertical que contenga el eje de pista.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		B.1.
0250	RAB 137 137.313	¿Se ha identificado objetos situados fuera de las Superficies Limitadoras de Obstáculos del Aeródromo?	Verificar en inspección que: Si existen construcciones más allá de los límites de las OLS que sobrepasen los 150m sobre el terreno. De existir construcciones o emplazamientos a una atura mayor a 150m, tengan Estudios Aeronáuticos aceptados por la AAC y cuenten con la respectiva notificación aeronáutica en el AIP o Notam.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		B.2.

Form. DGAC-DNA-AGA 016 Página Nº 5 de 7

Ítem N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
0255	RAB 137 137.315 (c), (d), (e), (g)	¿Se ha definido la Zona de Protección Aeronáutica?	Verificar que: Se cuente con planos OLS oficiales que muestren las dimensiones, pendientes y distancias de las OLS del aeródromo acorde a la clave de referencia y tipo de aproximaciones permitidas. Los planos OLS cuentan con las firmas de los responsables de la elaboración, revisión y aprobación de los planos, correspondiendo al Ejecutivo Responsable de la Organización la firma de aprobación. Los planos OLS estén aceptados por la AAC. Los planos OLS estén incluidos en el Manual de Aeródromo. Se incluya el área de las OLS proyectado en un plano horizontal georeferenciado. Se incluya otras áreas que estando fuera de las OLS, requieran restricciones para prevenir la presencia de objetos que comprometan a las ayudas a la navegación aérea o los procedimientos de vuelo. Los planos de la ZPA de cada aeródromo están basados, en primer lugar, en los Planos de OLS, elaborados por el Operador de Aeródromo. El operador de aeródromo proporcionó un ejemplar de los planos aceptados de la ZPA, a los gobiernos municipales que tengan jurisdicción dentro de una la misma. El operador de aeródromo ha gestionado cartas de acuerdo con los gobiernos municipales involucrados.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		B.1.
			SUPERFICIE DE PROTECCIÓN CONTRA OBSTÁ	ACULOS		
0260	RAB 137 137.410 (24) al (28)	Si el aeródromo cuenta con sistema PAPI ¿Se cuenta con una superficie de protección contra obstáculos del sistema visual indicador de pendiente de aproximación?	Verificar que: Las características de la superficie de protección contra obstáculos, es decir, su origen, divergencia, longitud y pendiente, corresponderán a las especificadas en la RAB. Ningún objeto penetra la superficie de protección contra obstáculos, salvo que estuvieran apantallados por un objeto existente inamovible o si tras un estudio aeronáutico se determina que tales objetos no influirían adversamente en la seguridad de las operaciones de los aviones. En ambos casos el operador de aeródromo deberá haber tramitado y conseguido la determinación oficial de la AAC al respecto. Si un estudio aeronáutico indica que un objeto existente que sobresale de la superficie de protección contra obstáculos podría influir adversamente en la seguridad de las operaciones de los aviones, se adoptaron una o varias de las medidas siguientes: • retirar el objeto • aumentar convenientemente la pendiente de aproximación del sistema; • disminuir el ensanchamiento en azimut del sistema de forma que el objeto esté fuera de los confines del haz; • desplazar el eje del sistema de la correspondiente superficie de protección	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1.

Form. DGAC-DNA-AGA 016 Página Nº 6 de 7

Ítem N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
			contra obstáculos en un ángulo no superior a 5°; y • desplazar convenientemente el tramo en contra del viento del umbral de modo que el objeto ya no penetre la OPS			
		EMPLAZAMII	ENTO DE EQUIPO E INSTALACIONES EN LAS ZON	NAS DE OPERACIONES		
0265	RAB 138 138.495	¿La zona de operaciones del aeródromo está libre de obstáculos, a excepción de los que fueran necesarios para la navegación aérea y siempre que cumplan los requisitos de frangibilidad?	1. Verificar que en la zona de operaciones no se han emplazado equipos ni instalaciones a excepción de aquellos que por sus funciones de navegación aérea o de seguridad operacional para las aeronaves deban estar situados en ese lugar. 2. Verificar que todo equipo o instalación requerida para fines de navegación aérea o de seguridad operacional, que esté emplazado en la zona de operaciones, sea frangible y esté montado lo más bajo posible. Nota La zona de operaciones comprende las siguientes zonas (acorde a las características de cada aeródromo): - franjas de pista, - áreas de seguridad de extremo de pista, - franjas de calle de rodaje - el área dentro de las distancias especificadas en la Tabla C-1, columna 11 de la RAB-137 - zona libre de obstáculos - zona de parada, - área de funcionamiento del radioaltímetro, - área anterior al umbral	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		A.1.

Form. DGAC-DNA-AGA 016 Página Nº 7 de 7



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE BOLIVIA DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA UNIDAD AGA



FORMULARIO DGAC-DNA-AGA-017 LISTA DE VERIFICACIÓN – INSPECCIÓN DE AYUDAS VISUALES DE AERÓDROMO

VISUALES DE AERODROMO		
NOMBRE DE AERÓDROMO:	CÓDIGO OACI:	
LUGAR/CIUDAD:	DEPARTAMENTO:	
OPERADOR DE AERÓDROMO:	FECHA:	HORA:
INSPECTOR A CARGO DE LA ACTIVIDAD:	FIRMA:	

Item N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
		·	AYUDAS VISUALES	·		ı
0300	RAB 137 137.401 (a)	¿El operador de aeródromo provee de indicadores y dispositivos de señalización de acuerdo a requisitos normativos?	Verificar que los indicadores de la dirección del viento estén en condiciones que aseguren que: Sea visible desde las aeronaves en vuelo, o desde el área de movimiento. No sufra los efectos de perturbaciones del aire producidas por objetos cercanos. Si el aeródromo está destinado al uso nocturno, se dispone por lo menos la iluminación de un indicador de la dirección del viento.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
0305	RAB 137 137.401 (c)	¿La torre de control dispone de una lámpara de señales?	Verificar que la lámpara de señales pueda producir señales de colores rojo, verde y blanco. Verifica que la lámpara de señales pueda dirigirse manualmente al objetivo deseado Verificar que la lámpara de señales pueda producir cualquiera de los colores seguido de cualquiera de los otros dos.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.2
0310	RAB 137 137.405 (a)	¿El operador de aeródromo provee señalización en la pista y calles de rodaje aplicando la norma en caso de tener intersecciones entre pistas y calles de rodaje?	Verificar que el operador de aeródromo conserva la señalización de la pista más importante. En caso de tener varias pistas, verificar que el operador de aeródromo prioriza la señalización de las pistas en el siguiente orden: i) instrumentales de precisión, ii) de no precisión y iii) visuales. Verificar si el operador de aeródromo conserva las señales de la pista, e interrumpe las señales de calle de rodaje en caso de intersección. Verificar que las señales de pista sean de color blanco. Verificar que las señales de calles de rodaje, plataforma de viraje y puestos de estacionamiento sean de color amarillo. Verificar que las señales de líneas de seguridad de plataforma sean de color rojo En caso de que el aeródromo atienda operaciones nocturnas, verificar que la señalización sobre la superficie del pavimento sea de material reflectante.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1

Form. DGAC-DNA-AGA 017 Página № 1 de 20

Item N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
0315	RAB 137 137.405 (b)	¿El operador de aeródromo provee señal designadora de pista?	Verificar si ambos umbrales de pista cuentan con señales designadoras de pista, ya sea pista pavimentada o no. Verificar si cada señal cuenta con dos números alineados para que se puedan ver desde la aproximación. Verificar si los números de la señal designadora de pista tienen la forma y dimensiones exigidas en norma.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
0317	RAB 137 137.405 (c)	¿El operador de aeródromo provee señal de eje de pista?	 Verificar que la pista cuente con una señal de eje de pista (si es pavimentada). Verificar que los trazos estén uniformemente espaciados, de forma tal que la longitud del trazo más el intervalo no sea menor de 50 ni mayor de 75 m. Verificar que el ancho de los trazos sea 0,9 m. para Cat II y III, 0,45 m. para Cat I y no precisión, y 0,3 m. para aproximaciones de no precisión clave 1 o 2 y visuales. 	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
0319	RAB 137 137.405 (d)	¿El operador de aeródromo provee señal de umbral de pista?	 Verificar que la pista cuente con una señal de umbral. Verificar que las fajas de la señal de umbral se encuentren a 6 metros del umbral. Verificar que las fajas longitudinales de la señal de umbral sean uniformes y simétricas con respecto al eje de pista, y en la cantidad que exige la norma de acuerdo al ancho de pista. Verificar que las fajas se extiendan lateralmente hasta 3 m. del borde de pista o a 27 m. del eje a cada lado. Verificar que el ancho de las fajas y la separación entre ellas sea de 1.8 m. aproximadamente. En caso de que exista umbral desplazado, verificar que existe una faja transversal de por lo menos 1,8 m. de ancho. En caso de umbral desplazado verificar que existe la señalización de umbral y las flechas de acuerdo a norma. 	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
0321	RAB 137 137.405 (e)	En pistas pavimentadas instrumentales clave 1, 2, 3 ó 4, y visuales 3 ó 4. ¿El operador de aeródromo provee señal de punto de visada?	1. Verificar que la pista cuente con una señal de punto de visada en cada extremo de la aproximación. 2. Verificar que la distancia de la señal de punto de visada con respecto del umbral, el largo de las fajas, el ancho de las fajas y su espaciado interno esté acorde a lo especificado en la tabla E-1 de la RAB-137. 3. En caso de existir señal de toma de contacto, verificar que el espaciado lateral entre señales es el mismo que el de la señal de toma de contacto.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
0323	RAB 137 137.405 (f)	En pistas pavimentadas de precisión clave 2, 3 ó 4, y visuales 3 o 4. ¿El operador de aeródromo provee señal de toma de contacto?	 Verificar que la pista tiene señales de toma de contacto. Verificar que la cantidad de pares de fajas está de en función a la distancia entre umbrales definido en norma. Verificar que la longitud de las señales sea de 22,5 m. y el ancho de 3 m. ó 1,8 m (de acuerdo a la config A o B de la Figura E-5 de la RAB 137, según aplique), y el espaciado entre fajas 1,5 m. Si la aproximación es de no precisión clave 2, verificar que la pista cuente con un par adicional de fajas a 150 m. del comienzo de la señal de punto de visada. 	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1

Form. DGAC-DNA-AGA 017 Página Nº 2 de 20

Item N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
0325	RAB 137 137.405 (g)	En pistas pavimentadas que no tengas contraste entre los bordes y el terreno, y en todas las pistas instrumentales de precisión independiente del contraste. ¿El operador de aeródromo provee una señal de faja lateral de pista?	 Verificar que la señal de faja lateral de pista se encuentra a ambos lados de la pista y abarca toda la distancia entre umbrales. Verificar que la señal de faja lateral se encuentra sobre el borde de pista, y en caso de un ancho de pista mayor a 60m. que se encuentre a 30 m. a cada lado del eje de pista. En caso de existir una plataforma de viraje, verificar que las señales de faja lateral continúan de la pista a la plataforma de viraje. Verificar que el ancho de la faja lateral es de 0.90 m. en pistas con ancho de 30 m. o más, y de 0.45 en pistas más estrechas. 	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
0327	RAB 137 137.405 (h)	En calles de rodaje pavimentadas ¿El operador de aeródromo provee una señal de eje de calle de rodaje?	 Verificar que las calles de rodaje cuenten con la señal de eje de calle de rodaje Verificar que la señal de eje de calle de rodaje se encuentra en el centro de la calle de rodaje, tanto en las partes recta como curvas. En caso de intersección con una pista, verificar que la señal de eje de pista, se prolonga paralela al eje de pista a partir del punto de tangencia 60 m. en clave 3 ó 4, y 30 m. en clave 1 ó 2. Verificar que el ancho de la señal de calle de rodaje sea de 0,15 m. y de trazo continuo, excepto en el corte con la señal de punto de espera. 	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
0329	RAB 137 137.405 (i)	¿El operador de aeródromo provee una señal de plataforma de viraje en pista?	 Verificar que la señal de plataforma de viraje permite que el avión complete un viraje de 180° y alinearse al eje de pista. Verificar que el ángulo de intersección entre la señal de plataforma de viraje y el eje de pista no es mayor a 30° Verificar que la señal de plataforma de viraje, se prolonga paralela al eje de pista a partir del punto de tangencia 60 m. en clave 3 ó 4, y 30 m. en clave 1 ó 2. Verificar que la señal de plataforma de viraje tiene un ancho de 0,15 m. y es de trazo continuo. 	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
0331	RAB 137 137.405 (j)	¿El operador de aeródromo provee una señal de punto de espera en pista?	Verificar si existe una señal de punto de espera en todo punto de espera de pista Verificar que las señales de punto de espera estén de acuerdo a lo especificado en norma En caso de intersección de dos pistas, verificar que la señal de punto de espera sea perpendicular al eje de la pista que forma parte de la ruta normalizada para el rodaje.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
0333	RAB 137 137.405 (k)	¿El operador de aeródromo provee una señal de punto de espera intermedio?	Verificar si existe una señal de punto de espera intermedio a la salida de una instalación de hielo/antihielo En caso de intersección de dos calles de rodaje, verificar que la señal de punto de espera intermedio esté a distancia suficiente del borde de la calle de rodaje que la cruce. Verificar que la señal de punto de espera intermedio está de acuerdo a lo especificado en norma.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1

Form. DGAC-DNA-AGA 017 Página № 3 de 20

Item N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
0335	RAB 137 137.405 (l)	¿El operador de aeródromo provee una señal de punto de verificación de del VOR?	 Verificar si existe una señal de punto de verificación de VOR Verificar si la señal de punto de verificación de VOR cuenta con un círculo de 6 m. de diámetro marcado con una línea de 0,15 m. de ancho. Cuando sea preferible que una aeronave se oriente en una dirección determinada, verificar que además exista una línea que pase por el centro del círculo y sobresalga a un lado 6 m. en la dirección del rumbo deseado. Verificar que la señal de punto de verificación de VOR sea de color blanco. 	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
0337	RAB 137 137.405 (m)	¿El operador de aeródromo provee señales de puesto de estacionamiento de aeronaves?	 Verificar si existe señales de puesto de estacionamiento de aeronaves en los lugares de estacionamiento designados y en instalaciones de hielo/antihielo Verificar que la señal de puesto de estacionamiento incluya los elementos de identificación del puesto, línea de entrada, barra de viraje, línea de viraje, barra de alineamiento, línea de parada y línea de salida. Verificar que la señal de identificación del puesto (letra o número) esté después del comienzo de la línea de entrada y a corta distancia de ésta. En caso de existir dos juegos de señales en un puesto, verificar que el operador de aeródromo haya añadido la identificación de las aeronaves a las que se destina cada juego. (Ej. 2A-B747, 2B-F28) Verificar que las líneas de entrada, viraje y salida sean continuas y con ancho no menor a 0.15 m. Si hay dos juegos de señales en un puesto, verificar que las señales de línea de entrada, viraje y salida de la aeronave de mayor exigencia son continuas y las otras segmentadas. Verificar que en todo punto que se desee indicar una iniciación de viraje exista una barra de viraje perpendicular a la línea de entrada al lado izquierdo del puesto de pilotaje, con longitud no menor a 6 m. y 0,15 de ancho. Nota Si se requiere más de una barra de viraje o línea de parada, éstas deben estar codificadas Verificar que exista una barra de alineamiento que coincida con la posición de estacionamiento especificada y sea visible para el piloto, con un ancho no menor a 0,15 m. Verificar que exista una línea de parada perpendicular a la barra de alineamiento al lado izquierdo del puesto de pilotaje, con longitud no menor a 6 m. y 0,15 de ancho. 	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
0339	RAB 137 137.405 (n)	El operador de aeródromo provee líneas de seguridad en plataforma?	Verificar si la plataforma pavimentada cuenta con líneas de seguridad según el requerimiento de estacionamientos e instalaciones terrestres. Verificar que las líneas de seguridad en la plataforma pavimentada incluyan líneas de margen de extremo de ala y límites de calles de servicio. Verificar que las líneas de seguridad tengan un ancho no menor a 0,10 m.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1

Form. DGAC-DNA-AGA 017 Página Nº 4 de 20

Item N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
0341	RAB 137 137.405 (o)	¿El operador de aeródromo provee señal de punto de espera de vehículos?	Verificar si se tiene señal de punto de espera de vehículos en la vía de vehículos de acceso a la pista Verificar que la señal de punto de espera de vehículos sea perpendicular a la vía de vehículos. Verificar que la señal de punto de espera de vehículos sea semejante a la establecida en la normativa de tránsito vigente.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
0343	RAB 137 137.405 (p)	Cuando no sea posible instalar letreros con instrucciones obligatorias ¿El operador de aeródromo provee señales con instrucciones obligatorias?	 Verificar que las señales con instrucciones obligatorias en calles de rodaje clave A, B, C o D, se coloquen transversales al eje de la calle de rodaje y centradas sobre el eje. Verificar que las señales con instrucciones obligatorias en calles de rodaje clave E o F, se coloquen transversales al eje de la calle de rodaje y ubicadas a ambos lados del eje de la calle de rodaje y a una distancia de por lo menos 1 m. del eje o punto de espera. Verificar que las señales con instrucciones obligatorias sean blancas sobre un fondo rojo. En caso de no existir suficiente contraste entre la señal de instrucciones obligatorias y el pavimento, verificar que exista un reborde blanco o negro. Verificar que la altura de los caracteres en pistas clave C, D, E o F sean de 4 m. de alto, y de 2 m. en calve A o B. Verificar que el fondo sea rectangular y se extienda mínimamente 0,5 m. de los bordes de la inscripción. 	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
0345	RAB 137 137.405 (q)	Cuando no sea posible instalar letreros de información ¿El operador de aeródromo provee señales de información?	 Verificar que las señales de información estén instaladas antes de las intersecciones complejas en las pistas de rodaje y después de las mismas. Verificar que las señales de información estén instaladas a intervalos regulares a lo largo de una calle de rodaje de gran longitud. Verificar que las señales de información estén emplazadas transversalmente a la calle de rodaje para que pueda leerse desde el puesto de pilotaje. Verificar que las señales de información estén inscritas en color amarillo con fondo negro cuando reemplaza o complementa a un letrero de emplazamiento Verificar que las señales de información estén inscritas en negro con fondo amarillo cuando reemplaza o complementa a un letrero de dirección o destino. En caso de no existir suficiente contraste entre la señal de información y el pavimento, verificar que exista un reborde negro en el fondo amarillo, o un reborde amarillo en el fondo negro. Verificar que la altura de los caracteres en sean de 4 m. de alto. 	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
0347	RAB 137 137.410 (a) (1)-(3)	¿El operador de aeródromo controla y remueve las luces que pueden ser peligrosas para la seguridad de aeronaves?	Verificar que el operador controla, remueve, apantalla las luces no aeronáuticas situadas cerca del aeródromo que pueden causar peligro. Verificar que el operador de aeródromo tiene definidas la zona de vuelo sin rayos láser LFFZ, la zona de vuelo crítica de rayos laser LCFZ y la zona de vuelo sensible de rayos láser LSFZ.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		B.1

Form. DGAC-DNA-AGA 017 Página Nº 5 de 20

Item N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
			3. Verificar que el operador de aeródromo controla que no existan luces no aeronáuticas que puedan causar confusión en las siguientes zonas: i. Pistas clave 4, 4500 m. desde el umbral y un ancho de 750 a cada lado de la prolongación del eje de pista. ii. Pistas clave 2 ó 3, longitud no menor a 3000 m. iii. Pistas clave 1 y visuales, dentro del área de aproximación.			
0349	RAB 137 137.410 (a) (4) –(8)	¿El operador de aeródromo provee en las luces del aeródromo estructuras de soporte adecuadas a la operación de aeronaves?	1. En el caso de tener luces de aproximación elevadas, verificar si el operador de aeródromo provee estructuras de soporte frangibles. 2. Verificar si las luces elevadas de pista son lo suficientemente bajas para respetar la distancia de guarda de las hélices y barquillas de los motores. 3. Verificar que las luces empotradas en la superficie de las pistas, zonas de parada, calles de rodaje y plataforma soportan el paso de las ruedas de una aeronave sin producir daños a las aeronaves o las luces.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
0351	RAB 137 137.410 (a) (10) –(13)	¿El operador de aeródromo garantiza que las luces del aeródromo tengan la intensidad adecuada para la operación de aeronaves?	Verificar si el operador de aeródromo realiza el control de las intensidades de luces en el aeródromo para garantizar operaciones seguras. Verificar si el operador elabora registro de las mediciones de intensidad de las luces, y de las acciones correctivas que realiza.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		B.2
0353	RAB 137 137.410 (b)	En caso de no contar con una fuente secundaria de energía ¿El operador de aeródromo cuenta con un sistema de iluminación de emergencia?	Verificar si el operador de aeródromo dispone de la cantidad suficiente de luces de emergencia para instalarlas al menos en la pista primaria en caso de falla del sistema principal. Verificar que las luces de emergencia se ajustan a los requisitos de iluminación en pista, es decir de color blanco.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.2
0355	RAB 137 137.410 (c)(1)(7)	En caso de aeródromos que prevean operaciones nocturnas ¿el operador de aeródromo provee un faro aeronáutico?	1. Verificar que el aeródromo cuente con un faro aeronáutico cuando se cumplan una o más de las siguientes condiciones: i) aeronaves que vuelen predominantemente con ayudas visuales, ii) a menudo visibilidad reducida, iii) dificultad para ubicar el aeródromo debido a luces circundantes o topografía 2. Verificar que el faro aeronáutico está ubicado en las proximidades del aeródromo, en una zona de baja iluminación de fondo 3. Verificar que el faro aeronáutico emita destellos de color verde y blanco o sólo blanco, a intervalos de 20 a 30 por minuto. 4. Verificar que el operador de aeródromo controle que la intensidad del faro aeronáutico sea de por lo menos 2000 cd.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1

Form. DGAC-DNA-AGA 017 Página № 6 de 20

Item N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
0357	RAB 137 137.410 (c)(8)(14)	En caso de aeródromos que prevean operaciones nocturnas y no pueda identificarse fácilmente por las luces existentes ¿el operador de aeródromo provee un faro de identificación?	Verificar que el faro identificación está ubicado en las proximidades del aeródromo, en una zona de baja iluminación de fondo Verificar que el faro de identificación esté emplazado de modo que no se apantalle en las direcciones importantes y no deslumbre al piloto Verificar que el operador de aeródromo controle que la intensidad del faro aeronáutico sea de por lo menos 2000 cd. Verificar que el faro de identificación emita destellos verdes si es aeródromo terrestre y amarillos si es un hidroaeródromo. Verificar que los caracteres de identificación se transmiten en código morse internacional.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
0359	RAB 137 137.410 (d) (1)-(9)	En caso de pistas de vuelo visual y de aproximaciones de no precisión, cuando sea materialmente posible ¿El operador de aeródromo provee un sistema sencillo de luces de aproximación?	 Verificar que el aeródromo cuente con una fila de luces en la prolongación del eje de pista a una distancia no menor a 420 m. desde el umbral, con una fila de luces transversal de 18 ó 30 m. Verificar que las luces de la fila transversal a la fila de luces central, están espaciadas entre 1 y 4 m. Verificar que las luces colocadas sobre la línea central están espaciadas a intervalos de 30 m. La luz más cercana al umbral podrá estar a 60 m. o 30 m. Verificar que las luces del sistema de aproximación sean luces fijas Verificar que el operador de aeródromo controla la intensidad de las luces de aproximación. 	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
0361	RAB 137 137.410 (d)(10)-(21)	En caso de pistas instrumentales de precisión Cat. I ¿EI operador de aeródromo provee un sistema de iluminación de aproximación (ALS) Categoría I?	 Verificar que: Se cuenta con un ALS consistente en una fila de luces situada en la prolongación del eje de pista, que se extiende (donde sea posible) hasta una distancia de 900 [m] a partir del umbral. El ALS cuenta con una fila de luces que formen una barra transversal de 30 [m] de longitud a una distancia de 300 [m] del umbral. Las luces de la barra transversal siguen una línea recta horizontal (siempre que sea posible), perpendicular a la fila de luces de la línea central y bisecada por ella. Las luces de la barra transversal están espaciadas de forma que producen un efecto lineal, pudiendo dejarse espacios vacíos a cada lado de la línea central, en cuyo caso, estos espacios vacíos se mantienen reducidos al mínimo necesario para satisfacer las necesidades locales y cada uno de ellos no excede de 6 m. Las luces colocadas sobre la línea central están espaciadas a intervalos de 30 m. La luz más cercana al umbral debe estar a 30 m. Las luces estén tan cerca como sea posible del plano horizontal, de modo que: ningún objeto, salvo la antena azimutal ILS, sobresalga del plano de luces dentro de una distancia de 60 m. a partir del eje del sistema ninguna luz, salvo la luz emplazada en la parte central de una barra transversal o de una barreta de línea central (no las luces de los extremos), quedará oculta para las aeronaves que realicen la aproximación. 	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1

Form. DGAC-DNA-AGA 017 Página Nº 7 de 20

Item N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
			 Las luces sean fijas de color blanco, y que las luces de la línea central estén ubicadas de la siguiente manera: Una sola luz en los 300 m. internos de la línea central, dos luces en los 300 m. intermedios y tres luces en los 300 m. externos de la línea central, o bien ii. una barreta. Si se demostró el funcionamiento de las luces ALS de acuerdo a 138.705 (j), cada posición de luz de línea central sea:			
0363	RAB 137 137.410 (d)(22)-(39)	¿El operador de aeródromo provee un sistema de iluminación de aproximación Categoría II y III?	1. Se cuenta con un ALS consistente en una fila de luces situada en la prolongación del eje de pista, que se extiende (donde sea posible) hasta una distancia de 900 [m] a partir del umbral. 2. El sistema ALS cuente con dos filas laterales de luces que se extiendan hasta 270 m. del umbral, y dos barras transversales ubicadas a 150 m. y 300 m. del umbral. (Si el sistema cumple con lo establecido en la RAB 1348.705 (g), el ALS puede contar con dos filas laterales de luces que se extiendan hasta los 240 m. con barras transversales ubicadas a 150 m. y 300 m. del umbral) 3. Las luces colocadas sobre la línea central estén espaciadas a intervalos de 30 m. y que la luz más cercana al umbral esté a 30 m. 4. Las luces de las filas laterales estén espaciadas a intervalos de 30 m., y que la luz más cercana al umbral esté a 30 m. (si el	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1

Form. DGAC-DNA-AGA 017 Página Nº 8 de 20

Item N° Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
		sistema cumple con lo establecido en la RAB 1348.705 (g), las luces de las filas laterales pueden estar espaciadas a 60 m., y la luz más cercana a 60 m. del umbral. 5. En los primeros 300 m a partir del umbral, las barretas de la línea central del ALS sea de color blanco variable, excepto cuando el umbral esté desplazado 300 m o más, en cuyo caso la línea central puede consistir en elementos de una sola luz de color blanco variable. Si el cumple con lo establecido en la RAB 1348.705 (g), la línea central del sistema hasta los primeros 300 m. puede constar de una de las siguientes opciones: i. Barretas, cuando la línea central 300 m. más allá del umbral consta de barretas. ii. luces individuales alternando con barretas, cuando la línea central 300 m más allá del umbral consta de luces solas, con la luz sola de más adentro emplazada a 30 m y la barreta de más adentro emplazada a 60 m del umbral; iii. Luces solas cuando el umbral esté desplazado 300 m. o más. (en todos los casos deben ser blanco variable)			
		 variable) 6. Más allá de 300 m del umbral, cada posición de luz de la línea central consista en: i. una barreta como las utilizadas en los 300 m. internos; o ii. dos luces en los 300 m. intermedios de la línea central y tres luces en los 300 m externos de la línea central. (en ambos casos deben ser blanco variable) Si se cumple con lo establecido en la RAB 138.705 (g), más allá de los 300 m. a partir del umbral la posición de la luz de la línea central puede consistir en una barreta o una sola luz (ambas de color blanco variable) 7. Las barretas tengan una longitud mínima de 4 m. y separación de máxima entre luces de 1,5 m. 8. Si la línea central más allá de 300 m. a partir del umbral consiste en barretas, cada barreta más allá de los 300 m. se suplemente con una luz de destellos. (excepto cuando se considere innecesario, por las características del sistema y condiciones meteorológicas). 9. Cada luz de destellos emita dos destellos por segundo, comenzando por la más alejada del sistema y continuando en sucesión hasta la más cercana del umbral, y que el circuito eléctrico permita que estas luces trabajen independientemente del resto de las luces ALS. 10. La fila conste de barretas rojas, cuya longitud y espaciado entre sus luces sean iguales a los de las barretas luminosas de la zona de toma de contacto. 11. Las luces que forman las barras transversales sean luces fijas de color blanco variable, y que las luces se separen uniformemente a intervalos de no más de 2,7 m. 12. La intensidad de las luces rojas sea compatible con la intensidad de las luces blancas. 			

Form. DGAC-DNA-AGA 017 Página № 9 de 20

Item N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
0365	RAB 137 137.410 (d)(41)	¿El operador de aeródromo provee un sistema de iluminación de aproximación Categoría I MALSR?	1. Cuando las condiciones del terreno no permitan materialmente la instalación del Sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría I, verificar que se instaló un sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría I MALSR, de acuerdo a lo establecido en la RAB 137.410 (d)(40)(55). 2. Verificar que previamente se haya realizado un Estudio de Evaluación de Seguridad Operacional tal cual se establece en el Capítulo I de RAB 138, que resulte aceptable a la AAC, el cual determine concluyentemente que el sistema garantiza que las operaciones de aproximación se desarrollarán en forma segura.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
0367	RAB 137 137.410 (e)	¿El operador de aeródromo provee sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación PAPI?	 Verificar si el operador de aeródromo provee un sistema PAPI Verificar que el sistema PAPI consta de 4 luces, emplazadas a intervalos iguales, y ubicado a la izquierda de la pista. Verificar que las luces del PAPI estén colocadas de modo que el piloto que realiza la aproximación vea: Las dos luces más cercanas rojas, y las dos luces más lejanas blancas cuando esté en la pendiente de aproximación. La luz más cercana roja, y las otras tres blancas cuando se encuentre por encima de la pendiente de aproximación Las tres luces más cercanas rojas y la cuarta blanca si está por debajo de la pendiente de aproximación. Verificar que las luces sean visibles, tanto de día como de noche Verificar que la intensidad de las luces sea adecuada de modo que no deslumbre a los pilotos Verificar que los elementos del PAPI estén separados 9 m (± 1) y a una distancia del borde de pista de 15 m (± 1), o cuando la clave sea 1 o 2, los elementos estén separados 6 m (± 1) y a una distancia del borde de pista de por lo menos 10 m (± 1). Si el aeródromo tiene un sistema ILS, verificar que el ángulo de elevación de los elementos luminosos se ajuste lo más posible a la trayectoria de planeo del ILS. Verificar que se tienen definidas las superficies de protección contra obstáculos, de acuerdo a lo establecido en norma, y el operador las mantiene libre de obstáculos. Nota Las superficies de protección de los elementos la RAB-137.410. 	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
0369	RAB 137 137.410 (f)	Cuando los sistemas existentes de iluminación de aproximación no permitan a la aeronave identificar la pista ¿El operador de aeródromo provee luces de guía para el vuelo en circuito?	Verificar que el sistema de luces guía para el vuelo en circuito comprenda luces que indiquen la prolongación del eje de pista, luces que indiquen la posición del umbral y luces que indiquen el emplazamiento de la pista Verificar que las luces guía para el vuelo en circuito sean blancas y fijas Verificar que las luces guía para el vuelo no deslumbran ni confunden al piloto	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1

Form. DGAC-DNA-AGA 017 Página Nº 10 de 20

Item N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
0371	RAB 137 137.410 (g)	¿El operador de aeródromo provee luces de entrada de pista?	Verificar que el sistema esté integrado por luces dispuestos de manera que delimiten la trayectoria de aproximación, y que la distancia entre grupos no sea mayor a 1600 m. Verificar que cada grupo esté conformado por un mínimo de 3 luces de destellos dispuestos en línea y de color blanco.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
0373	RAB 137 137.410 (h)	Cuando se tiene aproximaciones de no precisión y no se pueden instalar otras ayudas luminosas, o con umbral desplazado permanente ¿El operador de aeródromo provee luces de identificación de umbral de pista?	Verificar que las luces de identificación de umbral están dispuestas simétricamente respecto al eje de pista, están alineadas con el umbral y a 10 m. de cada borde exterior de pista. Verificar que las luces de identificación de umbral sean luces de destellos blancos con frecuencia de destello de 60 a 120 por minuto. Verificar que las luces sean visibles sólo del sentido de aproximación.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
0375	RAB 137 137.410 (i)	¿El operador de aeródromo provee luces de borde de pista? Para pistas de uso nocturno, para pistas de aproximaciones precisión diurno o nocturno, y pistas con visibilidad menor a 800 m.	 Verificar que las luces de borde están emplazadas en todo el largo de pista, en dos filas paralelas equidistantes al eje. Verificar que las luces de borde de pista estén emplazadas a máximo tres metros del borde de pista. Verificar que las luces en cada fila estén uniformemente espaciadas a intervalos de 60 m. en una pista por instrumentos, o intervalos no mayores a 100 m. en pistas visuales. Verificar que las luces de borde sean de color blanco, rojas en caso de existir umbral desplazado. Verificar que las luces de borde son visibles en ambos sentidos de aproximación. 	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
0377	RAB 137 137.410 (j)(1)-(5)	¿El operador de aeródromo provee luces de umbral de pista? Para pistas con luces de borde de pista.	 Verificar que las luces de umbral estén ubicadas lo más cerca del extremo de pista, en una fila perpendicular al eje de pista y a una distancia no mayor a 3 m. En caso de umbral desplazado, verificar que las luces de umbral estén ubicadas en una fila perpendicular al eje de pista coincidiendo en el umbral desplazado. Verificar que las luces de umbral sean por lo menos 6 en pistas visuales. En una pista de precisión Cat. I, Il y III verificar que la cantidad de luces sean las necesarias si estuvieran espaciadas a intervalos de 3 metros entre las luces de borde, y ubicadas simétricamente con respecto al eje de pista. 	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
0379	RAB 137 137.410 (j)(6)-(11)	¿El operador de aeródromo provee luces de barra de ala? Nota Para pistas con aproximaciones de precisión si se estima conveniente. Para pistas visuales y de no precisión si hay umbral desplazado sin luces de umbral	1. Verificar que las luces de barra de ala estén colocadas simétricamente respecto al eje de pista, una a cada lado, por lo menos sobre 10 m. a partir del borde, y que la luz ubicada al interior de cada ala coincida con la fila de luces de borde de pista. 2. Verificar que cada barra de ala cuente por lo menos con 5 luces 3. Verificar que las luces de barra de ala sean unidireccionales, de color verde y visibles en la dirección de aproximación.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
0381	RAB 137 137.410 (k)	¿El operador de aeródromo provee luces de extremo de pista?	Verificar que las luces de extremo de pista estén emplazadas en línea perpendicular al eje de pista, lo más cerca del extremo, máximo a 3 m. de distancia.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1

Form. DGAC-DNA-AGA 017 Página № 11 de 20

Item N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
		Nota Para pistas con luces de borde de pista	Verificar que la fila de luces de extremo de pista conste de por lo menos 6 luces y estén uniformemente distribuidas entre las dos filas de luces de borde. Asimismo, distribuidas de manera simétrica con respecto al eje de pista. Verificar que las luces de extremo de pista sean luces unidireccionales de color rojo y visibles desde la pista.			
0383	RAB 137 137.410 (l)	¿El operador de aeródromo provee luces de eje de pista? Nota Para pistas con aproximación de precisión Cat. Il y III, pistas Cat I con distancias mayores de 50 m. entre filas de luces de borde	Verificar que las luces de eje de pista están emplazadas sobre el eje de pista o a una variación máxima de 60 cm., desde el eje de pista. Verificar que las luces de eje de pista estén con un espaciado longitudinal de 15 m. Nota Si el alcance visual en pista es de 350 m. el espaciado puede ser de 30 m. Verificar que las luces de eje de pista sean luces fijas de color blanco desde el umbral hasta 900 m. Asimismo, verificar que desde los 900 m. hasta 300 m. antes del extremo de pista las luces de eje deben ser alternadas rojas y blancas, y luces rojas los 300 m. antes del extremo de pista. Nota En caso de pistas de longitud menor a 1800 m. las luces alternadas rojo y blanco se extenderán desde la mitad de la pista hasta los 300 m. anteriores al extremo.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
0385	RAB 137 137.410 (m)	¿El operador de aeródromo provee luces de zona de toma de contacto en la pista? Nota Para pistas con aproximación de precisión Cat. II y III.	1. Verificar que las luces de zona de toma de contacto se extiendan desde el umbral hasta 900 m. en pares de barretas simétricamente colocadas con respecto al eje de pista. 2. Verificar que el espaciado longitudinal entre los pares de barretas es de 30 m. ó 60 m. 3. Verificar que cada barreta cuente con 3 luces como mínimo y una separación de 1,5 m. entre ellas. 4. Verificar que la longitud de las barretas tenga una longitud entre 3 y 4,5 m.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
0387	RAB 137 137.410 (o)	¿El operador de aeródromo provee luces simples de toma de contacto en la pista? Nota Para pistas que no tengan luces de zona de toma de contacto	Verificar que las luces simples de toma de contacto estén situadas a ambos lados del eje de pista a 0.3 m. del borde de en contra del viento de la última señal de toma de contacto. Verificar que el espaciado entre luces del mismo par no exceda 1,5 m. Verificar que las luces simples de toma de contacto sean de color blanco unidireccionales, de modo que sean visibles para el piloto en dirección de la aproximación.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
0389	RAB 137 137.410 (p)	¿El operador de aeródromo provee luces indicadoras de calle de salida rápida? Nota Para pistas con calle de salida rápida	 Verificar que las luces de calle de salida rápida estén ubicadas al lado del eje de la pista asociada con la calle de salida rápida. Verificar que en cada juego de luces, las mismas estén espaciadas a intervalos de 2 m. y la luz más cercana al eje de pista a 2 m. Verificar que las luces indicadoras de calle de salida rápida sean fijas de color amarillo, y unidireccionales en sentido de aproximación. 	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1

Form. DGAC-DNA-AGA 017 Página Nº 12 de 20

Item N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
0391	RAB 137 137.410 (q)	¿El operador de aeródromo provee luces de zona de parada? Nota Para pistas con zonas de parada	 Verificar que las luces de zona de parada estén dispuestas en toda la longitud de la zona de parada. Verificar que las luces de zona de parada estén dispuestas en dos filas equidistantes al eje de pista coincidentes con las luces de borde. Verificar que exista una fila de luces perpendicular al eje de pista sobre el extremo de la zona de parada a no más de 3 m. del borde. Verificar que las luces de la zona de parada sean fijas, de color rojo, y unidireccionales en el sentido de la pista. 	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
0393	RAB 137 137.410 (r)	¿El operador de aeródromo provee luces de eje de calle de rodaje?	 Verificar que las luces de eje de calle de rodaje sean fijas y de color vede y amarillo alternadas Verificar que las luces de eje de calle de rodaje estén instaladas sobre el eje de la calle de rodaje, o con una variación máxima de 0,30 m. Verificar que las luces de eje de calle de rodaje estén espaciadas longitudinalmente a 30 m. en espacios rectilíneos largos, o inferiores a 30 m. en espacios rectilíneos cortos. Verificar que las luces de eje de calle de rodaje estén espaciadas longitudinalmente a 15 m. en caso de un RVR menor a 350 m. y en las curvas puede ser menor a 15 m. Si se tiene un RVR menor a 350 m. verificar que el espaciamiento longitudinal de 15 m. se prolongue hasta 60 m. antes y después de la curva. 	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
0395	RAB 137 137.410 (s)	¿El operador de aeródromo provee luces de borde de calle de rodaje?	1. Verificar que las luces de borde de calle de rodaje estén espaciadas longitudinalmente a 60 m., y en las curvas a distancias menores de 60 m. 2. Verificar que el espaciado longitudinal de las luces de borde de calle de rodaje en los apartaderos de espera, instalaciones de deshielo/antihielo sea de 60 m. 3. Verificar que las luces de borde de calle de rodaje estén ubicadas lo más cerca de los bordes de la calle de rodaje, y que no exceda de 3 m de separación del exterior del borde. 4. Verificar que las luces de borde de calle de rodaje en una plataforma de viraje tengan un espaciado longitudinal de 30 m. 5. Verificar que las luces de borde de calle de rodaje sean fijas de color azul. 6. Verificar que la intensidad de las luces de borde de calle de rodaje sea de 2 cd. en sentido vertical (0° a 6°) y 0,2 cd. en cualquier ángulo vertical (6° a 75°)	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
0397	RAB 137 137.410 (t)	¿El operador de aeródromo provee luces de plataforma de viraje en la pista? Nota Para pistas con alcance visual en pista menores a 350 m.	Verificar que, en un tramo rectilíneo, las luces estén espaciadas longitudinalmente de no más de 15 m. Verificar que, en un tramo curvo, las luces estén espaciadas longitudinalmente de no más de 7,5 m. Verificar que las luces sean fijas unidireccionales de color verde.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1

Form. DGAC-DNA-AGA 017 Página Nº 13 de 20

Item N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
0399	RAB 137 137.410 (u)	¿El operador de aeródromo provee luces de barra de parada? Nota Para pistas con alcance visual en pista menores a 350 m.	 Verificar que luces de barra de parada estén dispuestas en cada punto de espera de pista. Verificar que las barras de parada estén dispuestas transversales al eje de calle de rodaje en el punto de espera. Verificar que las luces de barra de parada sean unidireccionales de color rojo visibles en el sentido de la aproximación a la intersección o punto de espera de la pista, espaciadas a intervalos de no más de 3 m. Verificar que, el circuito para las barras de parada, sean de conmutación selectiva y que las barras para salida sean de conmutación independiente. Verificar que el circuito esté diseñado para que no puedan fallar todas las barras de parada al mismo tiempo. 	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A .1
0401	RAB 137 137.410 (v)	¿El operador de aeródromo provee luces de punto de espera intermedio? Nota Para pistas con alcance visual en pista menores a 350 m., y si no se tiene barras de parada.	 Verificar que luces de punto de espera intermedio estén ubicados en las señales de punto de espera intermedio a una distancia de 0,3 m. Verificar que las luces de punto de espera intermedio sean 3, unidireccionales de color amarillo. Verificar que las luces estén dispuestas simétricamente a ambos lados del eje de la calle de rodaje, separadas a una distancia de 1,5 m. 	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
0403	RAB 137 137.410 (w)	¿El operador de aeródromo provee luces de salida de instalación de deshielo/antihielo?	 Verificar que luces de salida de la instalación deshielo/antihielo estén ubicadas a 0,3 m. dentro de la señal de punto de espera intermedio. Verificar que las luces de salida sean fijas, unidireccionales, espaciadas a 6 m. de color amarillo, y visibles en el sentido de salida. 	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
0405	RAB 137 137.410 (x)	¿El operador de aeródromo provee luces de protección de pista? Nota En pistas con alcance visual menor a 550 m., o alcance visual entre 550 y 1200 m. con densidad de tránsito intensa.	 Verificar que luces de salida de protección de pista estén instaladas con Configuración A (un par de luces a cada costado de la calle de rodaje) o Configuración B (sobre la calle de rodaje) Si se tiene una Configuración A o B, verificar que las luces sean de color amarillo. Si la Configuración es B, verificar que las luces estén espaciadas a 3m. Si es Configuración A, verificar que los elementos se encienden y apagan alternativamente. Si es Configuración B, verificar que las luces adyacentes se enciendan y apaguen alternativamente; y las luces alternas se enciendan y apaguen simultáneamente. 	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
0407	RAB 137 137.410 (y)	¿El operador de aeródromo provee barra de prohibición de acceso?	 Verificar que la barra de prohibición de acceso sea controlada manualmente por los servicios de tránsito aéreo. Verificar que la barra de prohibición de acceso esté ubicada al final de la calle de rodaje destinada como calle de rodaje de salida. Verificar que la barra conste de luces de color rojo, espaciadas a intervalos uniformes de no más de 3 m., unidireccionales en sentido de la aproximación de pista. Nota se puede añadir un par de luces elevadas en cada extremo de la barra en caso de poca visibilidad del piloto. 	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1

Form. DGAC-DNA-AGA 017 Página Nº 14 de 20

Item N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
			4. Verificar que el circuito esté diseñado de modo que: i. Las barras de prohibición de acceso sean de conmutación selectiva. ii. Cuando se ilumine la barra de prohibición, las luces de eje de calle de rodaje instaladas más allá de la barra se apaguen hasta 90 m. iii. Cuando se ilumine una barra de prohibición de acceso, se apaguen las barras de parada instaladas entre la barra de prohibición y la pista.			
0409	RAB 137 137.410 (z)	¿El operador de aeródromo provee iluminación de plataforma con proyectores? Nota Para plataformas e instalaciones de deshielo/antihielo	Verificar que las luces de iluminación en plataforma generen un mínimo de deslumbramiento a los pilotos, y que cada puesto de estacionamiento reciba luz de dos o más direcciones. Verificar que la iluminación horizontal sea de 20 lux, y la vertical de 20 lux a una altura de 2 m. Verificar que la iluminación en otras áreas de plataforma sea el 50 % de la iluminación media de los puestos de estacionamiento.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
0411	RAB 137 137.410 (aa)	¿El operador de aeródromo provee un sistema de guía visual para el atraque? Nota Cuando no haya señaleros, o cuando se requiera mayor precisión por el tipo de aeronaves, meteorología o espacio disponible.	1. Verificar que el sistema proporcione una guía de azimut y una guía de parada, y que sean adecuados en cualquier condición meteorológica, visibilidad, horario sin que deslumbren al piloto. 2. Verificar que ambos sistemas guía permitan que el piloto se dé cuenta si alguno no funciona, y que ambos puedan desconectarse 3. Verificar que el sistema pueda ser utilizado por cualquier tipo de aeronave. Unidad de guía de azimut 4. Verificar que la guía de azimut esté emplazada en la prolongación de la línea central del puesto de estacionamiento 5. Verificar que la guía de azimut esté emplazada de modo que la utilice el piloto como el copiloto 6. Si la guía está indicada por medio de cambio de color, verificar que se use verde para informar que se sigue la línea central y rojo para informar las desviaciones de la línea central. Indicador de posición de parada 7. Verificar que el indicador de parada esté colocado junto a la unidad guía de azimut 8. Verificar que el indicador de parada pueda ser utilizado por ambos pilotos. 9. Verificar que el indicador proporcione un régimen de acercamiento a la aeronave, por lo menos a lo largo de una distancia de 10 m. 10. Cuando la guía de parada se indique por cambio de color, verificar que se indica con color verde que la aeronave puede continuar y con color rojo que la aeronave debe detenerse.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
0413	RAB 137 137.410 (bb)	¿El operador de aeródromo provee luces de guía para maniobras en los puestos de estacionamiento de aeronaves?	Verificar que las luces de guía para maniobras estén instaladas en el mismo lugar de las señales de puesto de estacionamiento. Verificar que las luces de guía para estacionamiento sean luces fijas de color amarillo y visibles en todos los sectores donde se proporcione guía.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1

Form. DGAC-DNA-AGA 017 Página Nº 15 de 20

Item N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
		Nota Para mejorar la precisión de estacionamiento o en las instalaciones de deshielo/antihielo	Verificar que las luces empleadas para indicar las líneas de entrada, viraje y salida estén separadas por intervalos no mayores a 7,5 en las curvas y 15 m. en tramos rectos. Verificar que el circuito esté diseñado de modo que puedan encenderse los puestos de estacionamiento en uso y apagarlos cuando no estén.			
0415	RAB 137 137.410 (cc)	¿El operador de aeródromo provee luces de punto de espera de vehículos? Nota Para pistas con alcance visual entre 350 m. y 550 m.	1. Verificar que las luces estén instaladas en todos los puntos de espera de vehículos. 2. Verificar que las luces de punto de espera de vehículos estén ubicadas al lado de la señal de punto de espera, a una distancia de 1,5 m (± 0,5 m.), al lado que corresponda según reglamento de tránsito. 3. Verificar que las luces de punto de espera de vehículos estén en un semáforo controlable rojo y verde, y una luz roja de destellos. 4. Verificar que las luces del punto de espera de vehículos sean unidireccionales, alineadas para que puedan ser vistas por el conductor. 5. Verificar que las luces de punto de espera de vehículos no deslumbren al conductor. 6. Verificar que la frecuencia de destellos de la luz roja de destellos sea de 30 a 60 en un minuto.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
0417	RAB 137 137.410 (dd)	Cuando operacionalmente sea conveniente confirmar el tipo correcto de aeronave al cual se proporciona guía y/o el eje del puesto de estacionamiento en caso que haya más de uno ¿El operador de aeródromo provee un sistema avanzado de guía visual para el atraque? Nota Esto generalmente se presenta en aeródromos donde el atraque de aeronaves depende de un sistema automatizado.	1. Verificar si en el aeródromo existe necesidad de confirmar el tipo correcto de aeronave al cual se y en atención a lo cual se proporciona un sistema avanzado de guía visual para el atraque. 2. Verificar que el A-VDGS: - sirve para todos los tipos de aeronave para los cuales esté destinado el puesto de estacionamiento de aeronaves. - se usa únicamente en las condiciones meteorológicas, de visibilidad y de iluminación de fondo, tanto diurnas como nocturnas para las que esté especificado su rendimiento operacional. - Proporciona información compatible con la proporcionada por un sistema de guía convencional en el puesto de estacionamiento de aeronaves, si se cuenta con ambos tipos y los dos están en uso operacional. Se proporcionará un medio para indicar que el A-VDGS no está en operación o está fuera de servicio 3. Verificar que el A-VDGS se emplaza de modo que la persona responsable del atraque de la aeronave y las que ayudan durante toda la maniobra reciban guía sin obstrucciones y de manera inequívoca. 4. Verificar que el A-VDGS proporciona, como mínimo y en la etapa pertinente de la maniobra de atraque, la información de guía siguiente: a) indicación de parada de emergencia; b) tipo y modelo de aeronave a la cual se proporciona guía; c) indicación del desplazamiento lateral de la aeronave con respecto al eje del puesto de estacionamiento; d) dirección de la corrección de azimut necesaria para corregir un desplazamiento con respecto al eje del puesto de estacionamiento;	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1

Form. DGAC-DNA-AGA 017 Página № 16 de 20

Item N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
			e) indicación de la distancia a la posición de parada; f) indicación de que la aeronave ha llegado a la posición de parada correcta; y g) advertencia si la aeronave sobrepasa la posición de parada apropiada. 5. El operador de aeródromo presenta evidencia que el A- VDGS cumple las características y especificaciones técnicas requeridas en RAB-137.410 (dd)			
0419	RAB 137 137.410 (ee)	¿El operador de aeródromo provee luces de situación de la pista (RWSL)? Nota Los dos componentes visuales del RWSL son el REL (Luces de entrada a pista) y el THL (Luces de espera de despegue)	 Cuando se proporcione REL verificar que tenga un desplazamiento de 0,6 m. con respecto al eje de calle de rodaje y comiencen 0,6 m. después del punto de espera Verificar que se coloque una luz adicional en la pista a 0,6 m. del eje de la misma alineada con las últimas dos REL de la calle de rodaje. Verificar que la REL cuente por lo menos con 5 unidades de luces con intervalos entre 3,8 m. y 15,2 m. dependiendo de largo de la calle de rodaje, a excepción de la luz única instalada en la pista. Verificar que la luces REL estén sobre una sola línea de luces fijas sobre el pavimento, de color rojo en dirección de la aeronave que se aproxima a pista. Verificar que la luces REL se iluminen en menos de 2 segundos después de que el sistema determine que se requiere una advertencia. Si se proporciona THL, verificar que las luces estén emplazadas a 1,8 m. de cada lado de las luces de eje de pista, y que se extiendan por pares desde un punto ubicado a 115 m. del inicio de pista hasta por lo menos 450 m., y que estén dispuestas cada 30 m. Verificar que la luces THL estén sobre 2 líneas de luces fijas sobre el pavimento, de color rojo en dirección de la aeronave que despega. Verificar que la luces THL se iluminen en menos de 2 segundos después de que el sistema determine que se requiere una advertencia. 	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
0421	RAB 137 137.415 (a)	¿El operador de aeródromo provee letreros en el aeródromo?	1. Verificar que los letreros estén situados cerca de una pista o de una calle de rodaje sean frangibles, además de ser lo suficientemente bajos como para conservar la distancia de guarda respecto a las hélices y las barquillas de los reactores. 2. Verificar que los letreros del aeródromo sean de forma rectangular, con el lado más largo en posición horizontal. 3. Verificar que los letreros sean iluminados cuando se tenga operaciones nocturnas por instrumentos, aeródromos con visibilidad menor a 800 m, o con operaciones visuales en clave 3 ó 4. 4. En caso de letreros con mensaje variable, verificar que, en caso de falla, no muestren ningún mensaje. 5. En caso de letreros con mensaje variable, verificar que, el intervalo de tiempo para cambiar de un mensaje a otro debe ser lo más breve posible y no exceder de 5 segundos.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.2

Form. DGAC-DNA-AGA 017 Página Nº 17 de 20

Item N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
0423	RAB 137 137.415 (d)	¿El operador de aeródromo provee letrero de punto de verificación de VOR? Nota Cuando se establezca un punto de verificación VOR	Verificar que el letrero de punto de verificación de VOR se encuentre situado lo más cerca posible del punto de verificación, de modo que sea visible para el piloto. Verificar que el letrero de punto de verificación de VOR sea una inscripción negra sobre fondo amarillo.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.2
0425	RAB 137 137.415 (e)	¿El operador de aeródromo provee letrero de identificación de aeródromo?	Verificar que letrero de identificación de aeródromo en lo posible puede leerse desde todos los ángulos sobre la horizontal. Verificar que el letrero de identificación contenga el nombre del aeródromo. Verificar que el color del letrero sea perceptible sobre el fondo que presenta. Verificar que los caracteres del letrero no tengan menos de tres metros de altura.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.2
0427	RAB 137 137.415 (f)	¿El operador de aeródromo provee letrero de identificación de puestos de estacionamiento de aeronaves?	Verificar que los letreros estén emplazados de modo que sea claramente visible desde el puesto de pilotaje. Verificar que los letreros de puesto de estacionamiento consistan en letras negras sobre fondo amarillo.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.2
0429	RAB 137 137.415 (g)	¿El operador de aeródromo provee letrero de punto de espera en la vía de vehículos?	Verificar que los letreros estén emplazados a 1,5 m. al lado de la vía, izquierda o derecha de acuerdo al reglamento de tránsito. Verificar que los letreros sean con inscripciones blancas sobre fondo rojo. En caso de operaciones nocturnas, verificar que los letreros sean retrorreflactantes o iluminados	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.2
0431	RAB 137 137.420 (a)	¿El operador de aeródromo provee balizas en el aeródromo?	Verificar que las balizas sean frangibles y que las que estén situadas cerca de una pista o calle de rodaje sean lo suficientemente bajas como para conservar la distancia de guarda respecto a las hélices y las barquillas de los reactores.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
0433	RAB 137 137.420 (b)	¿El operador de aeródromo provee balizas de borde de pistas sin pavimentar? Nota Cuando el borde de pista no está claramente delimitado	 Cuando no haya luces, verificar que las balizas sean planas, de forma rectangular o cónica, de modo que delimiten claramente la pista. Verificar que las balizas planas rectangulares tengan dimensiones mínimas de 1 m por 3 m y deben colocarse de modo que su lado más largo sea paralelo al eje de la pista. Verificar que si las balizas son cónicas tengan una altura que no exceda de 50 cm. 	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
0435	RAB 137 137.420 (c)	¿El operador de aeródromo provee balizas de borde de zona de parada? Nota Cuando la superficie de esta zona no se destaque claramente del terreno adyacente.	Verificar que las balizas de borde de zona de parada se diferencien suficientemente de todas las señales de borde de pista que se utilicen. Verificar que las balizas estén formadas por pequeños tableros verticales cuyo reverso visto desde la pista esté enmascarado.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1

Form. DGAC-DNA-AGA 017 Página Nº 18 de 20

Item N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
0437	RAB 137 137.420 (d)	¿El operador de aeródromo provee balizas de borde para pistas cubiertas de nieve?	Verificar que las balizas estén colocadas a lo largo de los bordes de la pista, a intervalos no superiores a 100 m, simétricamente respecto al eje de la pista y suficientemente alejadas del mismo para conservar una distancia de guarda apropiada con relación a los extremos de las alas y de los sistemas motopropulsores. Verificar que se instale número suficiente de balizas en el umbral y en el extremo opuesto de la pista, perpendicularmente a su eje. Verificar que las balizas de borde para pistas cubiertas de nieve sean visibles, tales como árboles coníferos de 1,5 m de alto aproximadamente, o balizas ligeras.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A .1
0439	RAB 137 137.420 (e)	¿El operador de aeródromo provee balizas de borde de calle de rodaje? Nota Para pistas de clave 1 ó 2 y en aquellas que no estén provistas de luces, de eje o de borde, de calle de rodaje o de balizas de eje de calle de rodaje.	 Verificar que las balizas de borde de calle de rodaje sean de color azul retrorreflectante. Verificar que la superficie señalizada sea vista por el piloto como un rectángulo y su área mínima visible debe ser de 150 cm2. Verificar que las balizas de borde de calle de rodaje sean frangibles y que sus alturas sean tan escasas que puedan ser franqueada por las hélices y las góndolas de los motores de aeronaves de reacción. 	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
0441	RAB 137 137.420 (f)	¿El operador de aeródromo provee balizas de eje de calle de rodaje? Nota 1 Para pistas de clave 1 ó 2 y en aquellas que no estén provistas de luces, de eje o de borde, de calle de rodaje o de balizas de eje de calle de rodaje. Nota 2 En las pistas de clave sea 3 ó 4, siempre que sea necesario mejorar la guía proporcionada por las señales de eje de calle de rodaje	 Verificar que las balizas de eje de calle de rodaje estén como mínimo en el mismo lugar en el que estén las luces de eje de calle de rodaje. Verificar que las balizas de eje de calle de rodaje estén emplazadas en las señales de eje de calle de rodaje estén emplazadas en las señales de no exceda de 30 cm. Verificar que las balizas de eje de calle de rodaje sean de color verde retrorreflactante Verificar que la superficie señalizada sea vista por el piloto como un rectángulo y su área mínima visible sea de 20 cm2. Verificar que las balizas de eje de calle de rodaje estén diseñadas y montadas de manera que puedan resistir el paso de las ruedas de un avión sin que éste ni las balizas sufran daños. 	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A .1
0443	RAB 137 137.420 (g)	¿El operador de aeródromo provee balizas de borde de calle de rodaje sin pavimentar? Nota Cuando el borde de calle de rodaje sin pavimentar no está claramente delimitado	Cuando no haya luces de calle de rodaje, verificar que se dispongan balizas cónicas, de modo que delimiten claramente la calle de rodaje.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1

Form. DGAC-DNA-AGA 017 Página Nº 19 de 20

Item N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
0445	RAB 137 137.420 (h)	¿El operador de aeródromo provee balizas delimitadoras? Nota En aeródromos que no tengan pista en el área de aterrizaje.	 Verificar que las balizas delimitadoras se instalen a lo largo de los límites del área de aterrizaje con un espaciado no mayor de 200 m. o con un espaciado de 90 m. aproximadamente, si se usan balizas cónicas. Si las balizas delimitadoras son de sección triangular, verificar que tengan un alto de 0,5 m., un ancho de 1 m. y largo de 3 m. Si las balizas delimitadoras son de forma cónica, verificar que cuyas dimensiones mínimas sean de 50 cm de alto y 75 cm de diámetro en la base. Verificar que las balizas delimitadoras sean de un color que contraste con el fondo contra el cual se hayan de ver. Verificar que las balizas delimitadoras usen un solo color, el anaranjado o el rojo, o dos colores que contrasten, anaranjado y blanco, o bien rojo y blanco, siempre que tales colores no se confundan con el fondo. 	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1

Form. DGAC-DNA-AGA 017 Página Nº 20 de 20



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE BOLIVIA DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA

UNIDAD AGA



FORMULARIO DGAC-DNA-AGA-018 LISTA DE VERIFICACIÓN - INSPECCIÓN DE AYUDAS VISUALES INDICADORAS DE OBSTÁCULOS EN AERÓDROMOS

ALICONICO		
NOMBRE DE AERÓDROMO:	CÓDIGO OACI:	
LUGAR/CIUDAD:	DEPARTAMENTO:	
OPERADOR DE AERÓDROMO:	FECHA:	HORA:
INSPECTOR A CARGO DE LA ACTIVIDAD:	FIRMA:	

Item N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
0500	RAB 137 137.515	¿El operador de aeródromo identifica los objetos que son obstáculos que hay que señalar o iluminar, dentro del aeródromo?	Inspeccionar si los obstáculos, que se encuentren en el área de movimiento están señalizados como obstáculos. Si el aeródromo atiende operaciones nocturnas (incluso si es a requerimiento), observar si los obstáculos están iluminados, incluyendo vehículos y otros objetos móviles considerados como obstáculos cuando estén en el área de maniobras.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.2
0505	RAB 137 137.520	¿El operador de aeródromo se asegura que se cumplan los requisitos de iluminación de obstáculos, dentro del aeródromo?	Inspeccionar si los objetos móviles considerados como obstáculos están señalados con colores, con banderas o iluminados, conforme corresponda. Inspeccionar si los objetos fijos considerados como obstáculos están señalados con colores, con banderas o iluminados, conforme corresponda. Verificar si el operador de aeródromo se cerciora que las luces de los objetos móviles y objetos fijos siguen lo indicado en la tabla F-1 de características de las luces de obstáculos y F-2 de distribución de la luz para luces de obstáculos de baja intensidad.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.2.
0510	RAB 138 138.215	¿El operador de aeródromo realiza el control de ayudas visuales indicadoras de obstáculos?	Verificar si el operador de aeródromo dentro de los predios controla que los objetos en altura que pueden representar un riesgo estén señalizados.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		E.1.
0520	RAB 139 139.345 (b) (3)	¿El operador de aeródromo coordina con la autoridad municipal la colocación de luces de obstáculos en inmediaciones del aeropuerto?	Verificar que el operador de aeródromo coordina con la autoridad municipal la colocación de luces de obstáculos en inmediaciones del aeropuerto para su cumplimiento.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		E.1.

Form. DGAC-DNA-AGA-018 Página Nº 1 de 1





FORMULARIO DGAC-DNA-AGA-019 LISTA DE VERIFICACIÓN – INSPECCIÓN DE SISTEMAS ELÉCTRICOS DE AERÓDROMO

LLEGITIOGO DE ALKODIONIO	ELECTRICOS DE ALRODROMO					
NOMBRE DE AERÓDROMO:	RÓDROMO: CÓDIGO OACI:					
LUGAR/CIUDAD:	DEPARTAMENTO:					
OPERADOR DE AERÓDROMO: FECHA: HORA:		HORA:				
INSPECTOR A CARGO DE LA ACTIVIDAD:	FIRMA:					

Item	Referencia	Pregunta del	Orientación	Estado de	Observaciones	E. I.
0600	RAB 137 137.601 (a), (b)	requisito Para el suministro de energía eléctrica al aeródromo ¿se disponen de fuentes de energía que permitan operaciones seguras, regulares y eficientes?	Inspeccionar el sistema eléctrico del aeródromo para comprobar que: - se dispone de una fuente primaria adecuada de energía - la fuente primaria de energía esté funcionando adecuadamente; - en el diseño de la instalación de los sistemas eléctricos se tiene en cuenta los factores que pueden provocar fallas.	implantación Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.2
0605	RAB 137 137.601 (c), (d), (f), (g), (h), (i)	En caso de falla de la fuente primaria de energía eléctrica, ¿se dispone de fuente de energía secundaria?	Verificar que: - La fuente secundaria se encuentra en funcionamiento. - Existe evidencia que, en caso de falla de la fuente primaria de energía eléctrica, las instalaciones se conmutarán automáticamente a la fuente secundaria de energía eléctrica. - El tiempo de conmutación cumple los requisitos de Tabla H-1 de RAB 137.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.2
0610	RAB 137 137.601 (j)	La fuente secundaria de energía eléctrica en caso de falla de la fuente primaria, ¿suministra energía a las instalaciones del aeródromo?	Verificar que las instalaciones del aeródromo que son alimentadas con energía eléctrica de la fuente secundaria, en caso de falla de la fuente primaria, al menos son: (1) la lámpara de señales y alumbrado mínimo necesario para el control de tránsito aéreo. (2) todas las luces de obstáculos que sean indispensables para garantizar la seguridad de las operaciones de las aeronaves; (3) la iluminación de aproximación, de pista y de calle de rodaje, (4) el equipo meteorológico; (5) la iluminación indispensable para fines de seguridad; (6) equipo e instalaciones esenciales del aeródromo que atienden a casos de emergencia; (7) iluminación con proyectores de los puestos aislados que hayan sido designados para estacionamiento de aeronaves; (8) iluminación de las áreas de la plataforma sobre las que podrían caminar los pasajeros.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1

Form. DGAC-DNA-AGA 019 Página № 1 de 2

Item N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
0615	RAB 137 137.601 (k)	La fuente secundaria de energía eléctrica, ¿cumple con los requisitos relativos?	Verificar que la fuente secundaria de energía: Es una red independiente al servicio público, desde una subestación distinta. Está constituida por grupos electrógenos, baterías, etc., de las que se pueda obtener energía eléctrica.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.2
0620	RAB 137 137.605	El sistema eléctrico de los sistemas de suministro de energía, ¿están diseñados para que las operaciones posean información adecuada sobre las ayudas visuales- luces y el control de luces en casos de falla?	Verificar que: - La fuente de energía secundaria es independiente al sistema principal siendo autónoma. - Cuando algún sector del área de maniobras disponga a la vez de luces de pista y luces de calles de rodaje, sus sistemas eléctricos están interconectados, para evitar que funcionen simultáneamente.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
0625	RAB 137 137.610	El operador dispone de un dispositivo monitor del sistema de iluminación	Verificar que el operador de aeródromo presente evidencia que asegure que: - Cuenta con dispositivo monitor para indicar que el sistema de iluminación está en correcto funcionamiento. - Cuando se utilizan sistemas de iluminación para controlar las aeronaves, dichos sistemas están controlados automáticamente, de modo que indican toda falla de índole tal que pudiera afectar a las funciones de control. Además, esta información se retransmite inmediatamente a la dependencia ATS. - Cuando ocurre un cambio de funcionamiento de las luces, se proporciona una indicación en menos de dos segundos para la barra de parada en el punto de espera de la pista y en menos de cinco segundos para todos los demás tipos de ayudas visuales - Para condiciones de alcance visual inferior a 550m, los sistemas de iluminación están controlados automáticamente de modo que se indica si alguno de sus elementos funciona por debajo del mínimo especificado en la RAB 137.143(g) a (k) u otra disposición pertinente. Además, esta información se retransmite automáticamente a mantenimiento, al servicio ATS y aparece en un lugar prominente.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.2

Form. DGAC-DNA-AGA 019 Página Nº 2 de 2



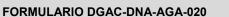
NOMBRE DE AERÓDROMO:

OPERADOR DE AERÓDROMO:

LUGAR/CIUDAD:

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE BOLIVIA DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA

UNIDAD AGA



CÓDIGO OACI:

FECHA:

DEPARTAMENTO:



F	300			7
-				
	DO	GA	C	
DIDELL			ONSCHICKS	

HORA DE INICIO:

INSPEC	CTOR A CARGO	DE LA ACTIVIDAD:	FIRMA:			
Item N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
1005	RAB 139.201	¿El Operador de Aeródromo cuenta y conserva el Manual de Aeródromo actualizado?	Examinar el Manual de Aeródromo para verificar que el operador de aeródromo se asegura que la información contenida en el mismo permanece correcta, estando acorde a la estructura organizacional, personal clave, las condiciones y características del aeródromo (salvo variaciones temporales notificadas por otros medios, Ej. Notam).	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		B.1
1010	RAB 139.203	¿El Manual de Aeródromo es el medio por el cual el personal del aeródromo recibe toda la información necesaria relativa a sus obligaciones y responsabilidades?	Verificar que el personal del aeródromo, de las áreas operaciones, mantenimiento y SMS: a. Conoce la información contenida en el Manual de Aeródromo, relacionada a sus tareas b. Aplica los procedimientos prescritos en el Manual de Aeródromos, que le sean pertinentes.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		B.1
1015	RAB 139.205	¿El Manual de Aeródromo ha sido distribuido en la organización según se tiene previsto en el mismo?	Examinar pruebas documentales para verificar que el operador de aeródromo: - Ha suministrado las partes aplicables del manual de aeródromo, al personal responsable del área correspondiente del aeródromo, para su ejecución y cumplimiento - Mantiene registro de la distribución de ejemplares completos o partes del Manual de Aeródromo - Durante la inspección, puso a disposición de la DGAC, el ejemplar oficialmente aceptado.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		B.1
1020	RAB 139.215	En caso de que se haya enmendado el manual de aeródromo desde la última revisión, ¿se ha cumplido el procedimiento formal previsto en el Manual de Aeródromo para este efecto?	Examinar pruebas documentales para verificar que: - El Manual de Aeródromo fue actualizado de acuerdo al proceso definido, lo que incluye el registro de la(s) enmienda(s) efectuada(s), fechas de entrada en vigor y aceptación de la enmienda. - El operador de aeródromo se asegura que todos los miembros del personal de operaciones y mantenimiento, tengan acceso a las partes pertinentes del manual enmendado. - El manual de aeródromo se mantiene de manera íntegra, con un control de sus páginas foliadas y sin alteración de la información recogida en contenido, salvo aquella que haya sido previamente autorizada por la AAC. - Las enmiendas introducidas en el Manual correspondan a la última vigente aceptada por la DGAC.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		B.1

Form. DGAC-DNA-AGA 020 Página Nº 1 de 8

Item N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
1025	RAB 139.305 (c) CA N° DGAC-030/2018 1. Gestión Institucional de la Organización 1.1 Compromiso Gerencial 1.1.3 Designación de la alta Dirección	¿El Ejecutivo responsable (Máxima Autoridad Ejecutiva de la organización), ha sido designado con atribuciones y autoridad delegada suficientes para tomar medidas acordes a las obligaciones y responsabilidades en la operación y mantenimiento de aeródromo a su cargo?	Verificar que el Manual de Aeródromo define las funciones, atribuciones de la MAE, definiendo la autoridad delegada suficientes para tomar medidas acordes a las obligaciones y responsabilidades en la operación y mantenimiento del aeródromo a su cargo. La Máxima Autoridad Ejecutiva de la organización está claramente identificada. Si existen diferentes niveles de toma de decisión en la organización (Ej Directorio, Gerencias o Direcciones Regionales), cada nivel cuenta con el responsable designado y claramente identificado.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		D.1
1030	RAB 139.301 (c) CA N° DGAC-030/2018 2. Competencia del Personal 2.1 Dotación	¿La organización cuenta con, y mantiene, el personal suficiente para llevar a cabo sus funciones y desempeñar su mandato adecuadamente?	El operador de aeródromo tiene una metodología para determinar el número de personal técnico necesario para la operación y mantenimiento del(los) aeródromo(s) a su cargo. Se ha determinado el personal técnico necesario considerando todas las tareas de operación y mantenimiento, incluidos los procedimientos operativos estandarizados (SOP's), y procesos del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional. La organización ha dotado de personal técnico operativo, acorde al personal requerido que se ha determinado.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		C.2
1035	RAB 139.301 (d)	¿El operador de aeródromo cumple con la obligación de reportar a la AAC, todo reemplazo en el Personal Clave declarado en el manual de aeródromo?	En caso de que se hayan producido cambios en el personal clave declarado en el Manual de Aeródromo, examinar pruebas documentales de que dichos cambios hayan sido comunicados oportunamente a al DGAC.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		E.1
1040	RAB 139.305 (f) CA N° DGAC- 030/2018 DNA- 0295/2018 1. Gestión Institucional de la Organización 1.1 Compromiso Gerencial 1.1.2 Responsabilid ad Y Autoridad	¿Las responsabilidades y autoridad dentro de la organización están apropiadamente definidas, comunicadas y aplicadas?	El operador de aeródromo ha definido su estructura organizacional en un documento oficial debidamente aprobado donde se establezcan claramente las atribuciones y funciones de las áreas encargadas de la operación y mantenimiento del aeródromo (EjManual de Aeródromo o documento equivalente). La autoridad y responsabilidad sobre las actividades y procesos está definida y divulgada dentro de la organización. (Ver Manual de Aeródromo o documento equivalente) Si existen diferentes niveles de toma de decisión en la organización (Ej Directorio, Gerencias o Direcciones Regionales), se establece claramente la responsabilidad y el nivel de autoridad de cada instancia con poder de decisión. incluyendo la responsabilidad y obligación de rendición de cuentas sobre la operación y mantenimiento del(los) aeródromo(s) a su cargo	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		D.1

Form. DGAC-DNA-AGA 020 Página Nº 2 de 8

Item N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
1045	RAB 139.305 (b), (d) y (e) CA N° DGAC- 030/2018 2. Competencia del Personal 2.2 Perfiles y descripción de puestos	¿Los perfiles del personal clave del operador de aeródromo aseguran sus capacidades para atender sus obligaciones?	1. El operador de aeródromo ha establecido el perfil de todo el personal técnico de operación y mantenimiento, en un documento oficialmente aprobado por la organización (Ej. Manual de Aeródromo o documento equivalente), incluyendo los requisitos mínimos para ocupar los puestos, lineas de dependencia, líneas de responsabilidad y funciones, de acuerdo a las actividades críticas a atenderse. 2. Se ha identificado y declarado cada puesto correspondiente al Personal Clave en el Manual de Aeródromo. 3. La competencia necesaria para cada puesto del Personal Clave está definida en base a requisitos mínimos de cualificación (formación académica y/o aeronáutica) y experiencia para ocupar el puesto. 4. Los perfiles de puesto acredita que se dispone de una combinación adecuada de disciplinas técnico-operativas para atender al tamaño y magnitud de las actividades de operación y mantenimiento. 5. Todos los procesos relacionados con las actividades críticas para la operación y mantenimiento del aeródromo, tienen asignado un responsable de su efectiva aplicación y/o de los resultados de los mismos, lo que incluye: a) notificaciones de aeródromo; b) acceso al área de movimiento; c) plan de emergencia del aeródromo; d) salvamento y extinción de incendios (RFF); e) inspección del área de movimiento y de la superficie limitadora de obstáculos (OLS); f) ayudas visuales y sistemas eléctricos del aeródromo; g) mantenimiento del área de movimiento; h) trabajos en el aeródromo — seguridad; i) gestión de la plataforma y control de estacionamientos; j) control de obstáculos; m) traslado de aeronaves inutilizadas; n) manipulación de materiales peligrosos; o) operaciones en condiciones de visibilidad reducida; p) protección de emplazamientos de radar y de las ayudas a la navegación (NAVAIDS). (Ver MA o documento equivalente). El operador de aeródromo se asegura que todo el personal clave cumpla con los requisitos mínimos de cualificación y experiencia establecidos.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		C.1
1050	RAB 139.305 (g) y (h) CA N° DGAC-030/2018 2. Competencia del Personal 2.3 Capacitación (instrucción y entrenamiento)	¿El personal técnico de operaciones y mantenimiento recibe la Instrucción adecuada para sus funciones?	1. El operador de aeródromo ha elaborado un programa oficial de instrucción donde se detalle el tipo de instrucción que debe proporcionarse al personal técnico de operación y mantenimiento. 2. El programa de instrucción considera: Instrucción inicial, Instrucción periódica Instrucción especializada 3. El programa de instrucción indica: Cursos y contenidos considerados, La duración de cada tipo de actividad, La instrucción y entrenamiento que debe recibir el personal técnico, Frecuencia prevista para la instrucción periódica Previsiones para instructores 4. El tipo y la frecuencia de la instrucción son suficientes para que el personal técnico adquiera y mantenga un nivel de conocimientos, habilidades, competencia y cualificaciones acorde con las funciones y responsabilidades de cada puesto técnico operativo. 5. Para aplicar el programa de instrucción, se elaboran planes de instrucción periódicos (Ej anual) donde se detalle, en orden de prioridad, el tipo de instrucción que se impartirá durante el período establecido.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		C.1

Form. DGAC-DNA-AGA 020 Página Nº 3 de 8

Item N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
			 6. Se aplica el programa de instrucción y se ejecutan los planes periódicos de manera apropiada. 7. El operador de aeródromo aplica un sistema para llevar registro de la instrucción de su personal técnico. 			
1055	RAB 139.305 (i), (j) CA N° DGAC- 030/2018 DNA- 0295/2018 3. Medios de trabajo	¿La organización cuenta con la infraestructura, medios físicos e información documentada apropiados para para cumplir con las actividades de operación y mantenimiento del aeródromo?	1. Se cuenta con oficinas, instalaciones y ambientes de trabajo en general, adecuados para el desempeño satisfactorio del personal de las áreas de operaciones y mantenimiento. Nota Esta orientación no está directamente relacionada a los requisitos de características físicas o instalaciones, establecidos en la RAB sobre aeródromos, los cuales son evaluados dentro de los procesos de certificación y vigilancia por parte de la AAC, empleando otros formularios. Sin embargo, en caso de que existiera algun incumplimiento a requisitos normativos de la RAB que incida también en la capacidad del operador de aeródromo en cumplir sus funciones, se considera que esta orientación también es insatisfactoria. 2. Se cuenta con suficiente equipo, materiales y herramientas (incluyendo hardware y software), para que el personal de operaciones y mantenimiento, cumpla sus funciones a cabalidad. Nota Esta orientación no está directamente referida a los requisitos de equipamiento establecidos en la RAB sobre aeródromos (Ej. equipamiento para el SEI, equipamiento COE, etc.), los cuales son evaluados dentro de los procesos de certificación y vigilancia por parte de la AAC empleando otros formularios. Sin embargo, en caso de que se incumpliera el requisito normativo de la RAB, esta orientación se considera insatisfactoria. 3. La organización tiene un sistema de manejo de toda la información y documentación técnica relacionada a la operación y mantenimiento del(los) aeródromo(s) a su cargo, para asegurar su disponibilidad y acceso además del adecuado archivo. Esta información (en formato físico o electrónico) comprende, entre otros: Políticas institucionales, procedimientos establecidos por la organización, manuales de la organización, manuales de la organización, manuales de la organización, Panauales de la organización en la RAB sobre aeródromos (Ej. Manuales de aeródromo, registros, cartas de acuerdo, etc.), los cuales son evaluados dentro de los procesos de certificación y vigilancia por parte de la AAC empleando otros f	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		A.1
1060	RAB 139.310	¿El operador de aeródromo opera y mantiene el aeródromo con arreglo a los procedimientos establecidos en el manual de aeródromo?	Verificar que las actividades de operación y mantenimiento del aeródromo se ajusten a los procedimientos prescritos en el manual de aeródromo. Nota El estado de implantación de esta pregunta puede verse afectado por el resultado de otras verificaciones requeridas en formularios específicos.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		E.1

Form. DGAC-DNA-AGA 020 Página Nº 4 de 8

Item N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
	Referencia RAB 139.315	•	1. Examinar pruebas documentales de que acrediten que el operador de aeródromo ha concluido satisfactoriamente todas las fases previstas en el Plan de Implementación del SIMS, (Ejemplo de estas pruebas son comunicaciones oficiales de la AAC donde se acepte el cumplimiento de cada fase de implementación). 2. Verificar que el SIMS del aeródromo esté implantado de conformidad con los elementos del marco que figuran en el Apéndice 1 de RAB-138, examinando pruebas documentales de que: COMPONENTE 1: • El compromiso de la administración respecto de la seguridad operacional se demuestra mediante la toma de decisiones de la administración y la asignación de recursos, evidenciando coherencia con la política y objetivos de seguridad operacional a efectos de desarrollar una cultura de seguridad operacional positiva. • La administración superior de la organización cumple su responsabilidad de comunicar la política de seguridad operacional a toda la organización para asegurar que todo el personal comprende y trabaja con arreglo a dicha política (Para esto, el inspector puede efectuar consultas aleatorias al personal sobre política y objetivos.) • La política y los objetivos de seguridad operacional se revisan periódicamente para asegurar que permanecen vigentes (por ejemplo, un cambio de ejecutivo responsable requeriría este tipo de revisión). • El gerente (gestor) de seguridad operacional asesora al ejecutivo responsable y a los gerentes de linea respecto de asuntos de gestión de la seguridad operacional, además de coordinar y comunicar los problemas de seguridad operacional dentro de la organización, así como con los miembros externos de la comunidad aeronautica. • El comité de seguridad operacional se reúne y trata de asuntos de alto nivel relacionados con las políticas de seguridad operacional; b) SPI y gráficos relacionados: o) registros de auditoría interna del sistema, como ser. a) registros de auditoría interna: 1) registros de informes de peligros e informes sobre peligros/seguridad operacional; b) SPI y		Observaciones	E.1.

Form. DGAC-DNA-AGA 020 Página Nº 5 de 8

Item N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
			un enfoque coherente y sistemático para la evaluación de dichos riesgos. - un método que contribuya a determinar qué tipo de riesgo es aceptable o inaceptable y priorizar las medidas pertinentes - un proceso de toma de decisiones basada en datos para determinar los tipos de controles de riesgos de seguridad operacional que se necesitan, una vez evaluados los riesgos de seguridad operacional que se necesitan, una vez evaluados los riesgos de seguridad operacional. • El operador de aeródromo emplea diversas fuentes para la identificación de peligros, entre las cuales están: FUENTES INTERNAS: a) Observación normal de las operaciones; b) Sistemas automáticos de observación; c) Sistemas de notificación voluntaria y obligatoria de seguridad operacional; d) Auditorías; e) Comentarios procedentes de la instrucción; f) Investigaciones de la seguridad operacional del operador de aeródromo; FUENTES EXTERNAS: a) Observación normal de las operaciones; b) Sistema estatal de notificación obligatoria y voluntaria de seguridad operacional; c) Inspecciones y auditorías de la DGAC; d) Auditorías de terceras partes; e) Asociaciones comerciales y sistemas de intercambio de información • Se cuentan con expedientes de cada peligro analizado desde su identificación hasta la gestión de los riesgos generados, lo que incluye el análisis y determinación de los riesgos y todas las medidas			
			adoptadas para controlar dichos riesgos. COMPONENTE 3: • El operador de aeródromo mantiene los medios para verificar el rendimiento en materia de seguridad operacional de la organización y para confirmar la eficacia de los controles de riesgo de seguridad operacional. • La observación y medición del rendimiento en materia de seguridad operacional: - se lleva a cabo mediante la recopilación de datos e información sobre seguridad operacional de varias fuentes disponibles, incluyendo el sistema de notificación de seguridad operacional - se basa en el uso de los indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional - se basa en el uso de los indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional - permate decisiones en materia de riesgos de seguridad operacional - permite determinar al operador de aeródromo si su SMS funciona de acuerdo con las expectativas y los requisitos. • El operador aplica procesos de gestión de cambios cuando ciertos factores sufren modificaciones, identificando peligros, evaluando y controlando los riesgos de seguridad operacional conexos. Los factores de cambios incluyen, entre otros: a) expansión o contracción institucional; b) variaciones empresariales que puede tener consecuencias para la seguridad operación de la organización; d) cambios a las interfaces del SMS con organizaciones externas; y e) cambios a las interfaces del SMS con organización; d) cambios a las interfaces del SMS con organización; of cambios normativos externos, cambios económicos y riesgos emergentes.			

Form. DGAC-DNA-AGA 020 Página Nº 6 de 8

Item N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
			estratos más altos de la organización y la habilitación de conductos de comunicación "jerárquica ascendente" que fomenta los comentarios abiertos y constructivos de todo el personal. El operador de aeródromo cumple su programa y plan de instrucción en seguridad operacional, garantizando que el personal cuente con la instrucción y las competencias necesarias para cumplir sus funciones en el marco del SMS La instrucción SMS se basa en evaluaciones de las necesidades de instrucción (TNA) del personal con funciones de seguridad operacional. Las actividades de promoción de la seguridad operacional se llevan a cabo durante todo el ciclo de vida del SMS, y no solo al comienzo de este. El operador de aeródromo comunica los objetivos y procedimientos del SMS de la organización a todo el personal apropiado. Existe una estrategia de comunicación que permita que la comunicación de seguridad operacional sea transmitida por el método más apropiado sobre la base de la función de cada individuo y su necesidad de recibir dicha información (EjCirculares informativas, avisos, boletines, sesiones informativas o cursos de instrucción). El gestor SMS se asegura que las enseñanzas extraídas de investigaciones y casos prácticos o experiencias, tanto internos como de otras organizaciones, se distribuyen ampliamente.			
1070	RAB 139.320	¿El operador de aeródromo lleva a cabo auditorías internas del sistema de gestión de la seguridad operacional?	1. Verificar que el operador de aeródromo ha efectuado auditorias internas al menos cada 24 meses, que incluyan inspecciones y evaluaciones de las instalaciones y equipo del aeródromo, para determinar que las condiciones de operación del aeródromo son conformes con los requisitos normativos, las disposiciones del Manual de Aeródromo y el SMS. 2. Verificar que se mantiene registros de las auditorias y de sus resultados, así como de las evidencias de que se realizaron las correcciones y se tomaron las acciones correctivas necesarias. 3. El operador de aeródromo efectúa auditorías externas a otros usuarios del aeródromo, para evaluar que todos los usuarios del aeródromo, incluyendo a los operadores aéreos con base fija, las agencias de servicios de escala y otras organizaciones que realicen actividades independientes en el aeródromo con relación a los vuelos o abastecimiento de las aeronaves, se ajusten a los requisitos establecidos por el aeródromo con respecto a la seguridad operacional del mismo.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		E.3
1075	RAB 139.325	¿El operador de aeródromo facilita el acceso de los inspectores de la DGAC?	Verificar que se garantiza el acceso de los inspectores de la AAC, a cualquier parte o instalación del aeródromo, incluyendo equipos, registros y documentos con la finalidad inspeccionar y realizar ensayos en las instalaciones, servicios y equipo del aeródromo, revisar los documentos y registros del operador de aeródromo y verificar el sistema de gestión de la seguridad operacional del aeródromo de forma anunciada y no anunciada.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		D.1
1080	RAB 139.330	¿El operador de aeródromo se asegura que la información promulgada mediante el AIS sea correcta y cónsona con la promulgada en el manual de aeródromo y las características y condiciones existentes?	Examinar pruebas de que el operador de aeródromo revisa las publicaciones de información aeronáutica (AIP), suplementos AIP, enmiendas AIP, Información previa al vuelo (PIB), avisos a los aviadores (NOTAM), circulares de información aeronáutica y demás documentos relacionados con las áreas y servicios de su competencia y responsabilidad, notificando acerca de toda información inexacta que en ellos figure y se relacione con el aeródromo. 2. En caso de haber existido modificaciones en las instalaciones, equipo y nivel de servicio del aeródromo que afecten la exactitud de la información que figura en las publicaciones AIS sobre el aeródromo, verificar que se notificaron los cambios a la AAC y al AIS con la debida antelación.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		E.1

Form. DGAC-DNA-AGA 020 Página Nº 7 de 8

Item N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
1085	RAB 139.335	¿El operador de aeródromo inspecciona el aeropuerto, para garantizar la seguridad operacional de la aviación?	Examinar pruebas de que el operador de aeródromo, cumple sus auto-inspecciones, incluyendo inspecciones luego de accidentes e incidentes, inspecciones adlicionales durante periodos de construcción o reparación u otras condiciones que puedan afectar la seguridad operacional.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		E.1
1090	RAB 139.340	¿El operador de aeródromo controla y elimina obstrucciones dentro del aeródromo, para garantizar la seguridad operacional de la aviación?	Verificar que el operador de aeródromo: 1. elimina de la superficie del aeródromo toda obstrucción cuya presencia pueda resultar peligrosa, salvo una evaluación de seguridad operacional no determine lo contrario. 2. señaliza e ilumina en la superficie del aeródromo cualquier obstrucción cuya presencia pueda resultar peligrosa, de acuerdo a lo establecido en el RAB 137.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		E.1
1095	RAB 139.401	En caso de que la AAC haya otorgado una exención al aeródromo ¿ El operador de aeródromo cumple las condiciones de la exención?	1. Verificar que el operador de aeródromo se asegura que: - La exención ha sido comunicada al AIS, para que sea notificada en la publicación de información aeronáutica (AIP). - La exención ha sido incluida en el Manual de Aeródromo. - Se examinan regularmente las exenciones otorgadas, con el propósito de eliminar, cuando sea posible, la necesidad de hacer excepciones y para verificar la validez y solidez de las medidas de atenuación con que se cuenta. 2. Verificar que los resultados de las evaluaciones efectuadas por el operador aseguran que con las exenciones vigentes, el nivel de seguridad operacional del aeródromo es equivalente al requerido por la RAB.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		D.1

Form. DGAC-DNA-AGA 020 Página Nº 8 de 8



UNIDAD AGA



FORMULARIO DGAC-DNA-AGA-021

LISTA DE VERIFICACIÓN – INSPECCIÓN A PROCESOS DE

NOTIFICACION DE CONDICIONES OPERACIO	JNALES	
NOMBRE DE AERÓDROMO:	CÓDIGO OACI:	
LUGAR/CIUDAD:	DEPARTAMENTO:	
OPERADOR DE AERÓDROMO:	FECHA:	HORA DE INICIO:
INSPECTOR A CARGO DE LA ACTIVIDAD:	FIRMA:	

	INFORMACION PROPORCIONADA POR EL OPERADOR SOBRE CONDICIONES DEL AERÓDROMO					
Item N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
1100	RAB 138 138.105	¿El Operador de aeródromo inspecciona con adecuada regularidad y notifica las condiciones del área de movimiento y sus instalaciones a las dependencias apropiadas?	 Verificar y examinar pruebas de que el Operador de Aeródromo: Inspeccione (auto-inspeccione) diariamente las condiciones del estado del área de movimiento y el funcionamiento de las instalaciones relacionadas con la misma. Notifique a las dependencias AIS y ATS apropiadas, cuestiones de importancia operacional, o que afecten la performance de las aeronaves, particularmente respecto a lo descrito en RAB 138.105, para que dichas dependencias puedan facilitar la información necesaria a las aeronaves que lleguen o salgan. Notifica la presencia de agua, describiendo el estado de la pista con los términos HÚMEDA, MOJADA y AGUA ESTANCADA. Cuando existe nieve, nieve fundente, hielo o escarcha en la pista, evalúa y notifica la presencia de estos contaminantes describiendo el estado de la pista con los términos NIEVE SECA, NIEVE MOJADA, NIEVE COMPACTA, NIEVE MOJADA COMPACTA, NIEVE FUNDENTE, HIELO, HIELO MOJADO, ESCARCHA, NIEVE SECA SOBRE HIELO, TRATADA QUIMICAMENTE, ENARENADA Cuando se encuentre nieve seca, nieve mojada o nieve fundente en una pista, evalúa su altura promedio en cada tercio de la misma, con un margen de precisión de unos 2 cm para la nieve seca, 1 cm para la nieve mojada y 0,3 cm para la nieve fundente No notifica mediciones de rozamiento de la superficie realizada en una pista contaminada con nieve fundente, nieve mojada o hielo mojado, a menos de que pueda garantizarse la fiabilidad de la medición correspondiente a su uso operacional. Cuando las mediciones del rozamiento se consideran parte de la evaluación, la performance del dispositivo empleado para medir el rozamiento en superficies cubiertas de nieve compacta o hielo satisface la norma y los criterios de correlación establecidos o aceptados por el Estado. 	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		E.1

Form. DGAC-DNA-AGA 021 Página Nº 1 de 2

		INFORMACION PRO	PORCIONADA POR EL OPERADOR SOBRE COND	DICIONES DEL AERÓDRO	OMO	
Item N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
			8. Ha establecido y aplica un proceso para determinar y facilitar la información pertinente de que una pista o parte de la misma puede ser resbaladiza cuando está mojada, (incluido el nivel mínimo de rozamiento por debajo del cual se notifica que la pista está resbaladiza según se especifica en norma) 9. Notifica a los usuarios del aeródromo cuando el nivel de rozamiento de la pista o una porción de la misma está por debajo del mínimo exigido en norma			
1105	RAB 138 138.110	¿El Operador de aeródromo notifica las variaciones de las condiciones de operación publicadas en el AIP?	Verificar si el operador el operador de aeródromo notifica cualquier variación en las condiciones de operación del aeródromo, que difieran de las publicadas en la AIP, incluyendo cualquier obstáculo que hubiese sido levantado, mientras dure el trámite respectivo para el retiro.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		E.1
1110	RAB 138 138.115	¿El Operador de aeródromo pone a disposición de los explotadores de aeronaves, información sobre el Plan de Traslado de Aeronaves Inutilizadas?	Verificar si el Operador de Aeródromo publica el número de teléfono de la oficina del coordinador de aeródromo encargado de las operaciones de retiro de una aeronave inutilizada en el área de movimiento o en sus proximidades. Verificar si el operador de aeródromo publica información sobre los medios disponibles para el retiro de aeronaves Verificar si el operador de aeródromo publica el tipo de aeronave de mayores dimensiones que el aeródromo está equipado para retirar.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		E.1
1115	RAB 138 138.116	¿El operador de aeródromo suministra información relativa al nivel de protección del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios proporcionado en el aeródromo?	Verificar si el Operador de aeródromo notifica información sobre el nivel de protección SSEI proporcionado en el aeródromo expresado en términos de la categoría de los servicios de salvamento y extinción de incendios tal como se describe en 138.420 y de conformidad con los tipos y cantidades de agentes extintores de que se dispone normalmente en un aeródromo. 2. Verificar si el operador de aeródromo notifica los cambios en el nivel de protección SSEI disponible en el aeródromo a las dependencias apropiadas del aeródromo (ATS y AIS). 3. Verificar que el Operador de aeródromo ha establecido y aplica un procedimiento para proporcionar información sobre los cambios en el nivel de protección (expresado en términos de una nueva categoría), debidos a la disponibilidad de agentes extintores, del equipo para la aplicación de agentes extintores (vehículo SEI) o del personal SSEI.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		E.1
1120	RAB 138 138.120	¿El Operador de aeródromo garantiza que la oficina AlS reciba información oportuna y actualizada?	Verificar si el Operador de aeródromo cuenta con un acuerdo con la autoridad de los Servicios de información aeronáutica para remitir información que permita proporcionar información previa al vuelo actualizada Verificar si el acuerdo entre el Operador de Aeródromo y la autoridad de los servicios de información incluye información sobre condiciones del aeródromo y el estado de funcionamiento de las instalaciones, servicios y ayudas para la navegación	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		E.1

Form. DGAC-DNA-AGA 021 Página Nº 2 de 2









LISTA DE VERIFICACIÓN - INSPECCIÓN A PROCESOS DE
CONTROL DE OBSTÁCULOS Y PROTECCIÓN A EQUIPOS

NOMBRE DE AERÓDROMO:	CÓDIGO OACI:	
LUGAR/CIUDAD:	DEPARTAMENTO:	
OPERADOR DE AERÓDROMO:	FECHA:	HORA DE INICIO:
INSPECTOR A CARGO DE LA ACTIVIDAD:	FIRMA:	

Item N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
1200	RAB 138 138.205	¿El operador de aeródromo aplica los requisitos relativos a las Superficies Limitadoras de Obstáculos OLS dentro del aeródromo?	Verificar si el Operador de aeródromo dentro de los predios del aeródromo hace cumplir las restricciones de altura, distancias libres y la prevención de objetos que comprometan el adecuado funcionamiento de las ayudas a la navegación. Verificar si el operador de aeródromo realiza el control directo de todas las construcciones dentro del aeródromo.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		E.1
1205	RAB 138 138.210 (a) – (l)	¿El operador de aeródromo controla la presencia de objetos en las inmediaciones del aeródromo, que puedan constituir un obstáculo?	1. Verificar si el operador de aeródromo cuenta con un procedimiento para inspeccionar, identificar y registrar obstáculos fuera de los predios del aeródromo 2. Verificar si el Operador de aeródromo tiene un plano de obstáculos actualizado cada cinco años, con información de la identificación del obstáculo, localización, elevación y propietario. 3. Verificar si el operador de aeródromo realiza el apercibimiento a los propietarios de obstáculos para el retiro de obstáculos 4. Verificar si el operador de aeródromo remite a la AAC información sobre los infractores propietarios de obstáculos (nombre, ubicación, coordenadas, elevación, superficie que vulnera, altura que perfora).	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		E.1
1210	RAB 138 138.210 (m), (n)	¿El operador de aeródromo se asegura que el emplazamiento y funcionamiento de las ayudas visuales y no visuales no se ven afectados por objetos que se encuentren por debajo de la superficie de aproximación?	Verificar que no existen objetos que, aun sin sobresalir por encima de la superficie de aproximación, comprometan el emplazamiento o el funcionamiento óptimo de las ayudas visuales o las ayudas no visuales. Verificar que dentro de los predios del aeródromo se considera como obstáculo y se elimina todo lo que tras un estudio aeronáutico se identifique como un peligro para los aviones que se encuentren en el área de movimiento o en vuelo.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		E.1
1215	RAB 138 138.215	¿El operador de aeródromo cumple con los requisitos de señalización e iluminación de obstáculos dentro del aeródromo?	Verificar si el Operador de aeródromo se asegura de que todo objeto (fijo o móvil, temporal o permanente), que constituyan un obstáculo y en general cualquier elemento que de otra manera pudieran ser un peligro para las aeronaves, se encuentre debidamente señalizado e iluminado de acuerdo a la RAB 137.515, 137.520.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		A.2

Form. DGAC-DNA-AGA 022 Página Nº 1 de 2

Item N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
1220	RAB 138 138.495	¿El operador mantiene libre de obstáculos la zona de operaciones dentro del aeródromo, a excepción de los que fueran necesarios para la navegación aérea y siempre que cumplan los requisitos de frangibilidad?	 Verificar que en la zona de operaciones no se han emplazado equipos ni instalaciones a excepción de aquellos que por sus funciones de navegación aérea o de seguridad operacional para las aeronaves deban estar situados en ese lugar. Verificar que todo equipo o instalación (requerida para fines de navegación aérea o de seguridad operacional), que esté emplazado en la zona de operaciones, sea frangible y esté montado lo más bajo posible Nota la zona de operaciones puede comprender uno o más de las siguientes zonas: una franja de pista, una franja de calle de rodaje el área dentro de las distancias especificadas en la Tabla C-1, columna 11 de la RAB-137 una zona libre de obstáculos 	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		A.1

Form. DGAC-DNA-AGA 022 Página Nº 2 de 2





FORMULARIO DGAC-DNA-AGA-023

LISTA DE VERIFICACIÓN – INSPECCIÓN A PROCESOS DE SEÑALIZACIÓN DE ÁREAS DE USO RESTRINGIDO

	0.50	
NOMBRE DE AERÓDROMO:	CÓDIGO OACI:	
LUGAR/CIUDAD:	DEPARTAMENTO:	
OPERADOR DE AERÓDROMO:	FECHA:	HORA DE INICIO:
INSPECTOR A CARGO DE LA ACTIVIDAD:	FIRMA:	

Item N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
1300	RAB 138 138.301	¿El operador de aeródromo señaliza las áreas de uso restringido?	Verificar si el operador de aeródromo señaliza de acuerdo a norma la pista o calles de rodaje cerradas ya sea temporal o permanentemente, Verificar que se borraron las señales normales en caso de que haya señalización de pista o calle de rodaje cerradas Verificar si el Operador de aeródromo corta la iluminación de la pista o calle de rodaje cerrada Verificar si el operador de aeródromo comunica a la comunidad aeronáutica la situación de pista o calles de rodaje cerradas a través de un NOTAM.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		E.1
1305	RAB 138 138.301	¿El operador de aeródromo señaliza las áreas fuera de servicio?	Verificar si el operador de aeródromo señaliza las áreas fuera de servicio en el área de movimiento (por ejemplo: áreas dañadas en pista, áreas de plataforma en reparación). Verificar si las balizas están colocadas a intervalos suficientemente reducidos para delimitar las áreas fuera de servicio.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		E.1

Form. DGAC-DNA-AGA 023 Página № 1 de 1



UNIDAD AGA





	LISTA DE VERIFICACIÓN – INSPECCIÓN A PRO RESPUESTA A EMERGENCIAS	CESOS DE	ON SENERAL DE AERONAS MAR O VIII
NOMBRE DE AERÓDROMO:		CÓDIGO OACI:	
LUGAR/CIUDAD:		DEPARTAMENTO:	
OPERADOR DE AERÓDROMO:		FECHA:	HORA DE INICIO:
INPSECTOR A CARGO DE LA	ACTIVIDAD:	FIRMA:	

Ítem N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
1400	RAB 138 138.401	¿El aeródromo tiene un Plan de Emergencia de Aeródromo - PEA aceptado por la AAC?	Verificar si el PEA coordina la participación de todas las entidades existentes que pudieran ayudar a hacer frente a la emergencia. Verificar que el PEA contiene como mínimo: Tipos de emergencia Entidades que intervienen Responsabilidades de cada una de las entidades en la emergencia Información sobre nombres y números de teléfono de las oficinas o personas que se debe llamar en caso de emergencia Mapa reticular del aeródromo Verificar si el PEA se ajusta a los principios relativos a factores humanos a fin de asegurar que todas las entidades existentes intervengan de la mejor manera posible en la emergencia.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		B.1
1405	RAB 138 138.405	¿El Aeródromo tiene un Centro de Operaciones de Emergencia COE y un puesto de mando móvil PMM?	1. Verificar que el COE es parte de las instalaciones del aeródromo 2. Verificar si el COE mínimamente está cuenta con el siguiente equipamiento: - Sistema de comunicación continua con el PMM, torre de control, otras dependencias del aeródromo y las organizaciones externas que participan en el Plan de Emergencia. - Mapa reticular - Tarjetas de acción para las emergencias - Lista de contactos de otras organizaciones involucradas - Reloj con hora HOB y UTC - Mesa con sillas 3. Verificar si el aeródromo cuenta con una persona que puede ser asignada a cumplir funciones de PMM. 4. Verificar si el aeródromo cuenta con un vehículo que cumpla funciones de Puesto de Mando Móvil 5. Verificar si el PMM cuenta mínimamente con el siguiente equipamiento - Comunicación continua con el COE y otras dependencias - Mapa reticular	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		A.1

Form. DGAC-DNA-AGA 024 Página Nº 1 de 2

Ítem N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
1410	RAB 138 138.410	¿El aeródromo realiza ensayos del Plan de Emergencia de Aeródromo?	Verificar si el operador de aeródromo ha realizado simulacros para poner en práctica el PEA y verificar su eficacia, realizando: a. Simulacros generales en intervalos que no excedan los dos años b. Prácticas parciales en el año siguiente a la práctica completa para corregir las deficiencias. Verificar si el operador de aeródromo tiene registro de todos los simulacros realizados incluyendo (actas de reuniones de preparación, evaluaciones, informes internos de cumplimiento de actividad y mejoras implementadas) Verificar que los ensayos contribuyen a la revisión y mejora del Plan de Emergencia de Aeródromo.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		E.1
			PLAN DE TRASLADO DE AERONAVES INUTII	LIZADAS		
1415	RAB 138 138.465	¿El aeródromo cuenta con un Plan de traslado de aeronaves inutilizadas?	 Verificar si el plan contiene información sobre el responsable de ejecutar el plan (Nombre, puesto, teléfono, dirección). Verificar si el Plan contiene la lista de equipo y personal mínimo y equipo para ejecutar el Plan. Verificar si el Plan contiene: detalle de la organización, lista de equipo disponible en otros aeródromos, lista de personal de contacto del operador, declaración de acuerdos de la aerolínea para el uso de equipo de remoción Verificar si el Plan contiene lista de contratistas locales (nombres y números telefónicos) con capacidad de proporcionar equipo de remoción, disposición final de desechos y combustible descargado. Verificar si en el Manual de aeródromo se incluye convenios firmados entre el Operador de aeródromo y empresas proveedoras de equipo de remoción, con el compromiso de apoyar al aeródromo en caso de requerir el traslado de aeronaves. 	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		B.1
			RESPUESTA A EMISIONES DE CENIZAS VOLO	CÁNICAS		
1420	RAB 138 138.540	¿El Operador de aeródromo tiene planificada su respuesta en caso de emisiones volcánicas que puedan afectar las operaciones?	1. Verificar si el operador de aeródromo cuenta con un plan de contingencia para el control de emisiones volcánicas aprobado por la AAC 2. Verificar si el plan de contingencia incluye procedimientos para proteger: i. Aeronaves en vuelo ii. Aeronaves en tierra iii. Tanques de combustible iv. Vehículos terrestres v. Infraestructura aeronáutica (Radioayudas, comunicaciones, pistas, calles de rodaje, plataformas, terminales, equipos de rampa y energía eléctrica, agua potable)	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		B.1

Form. DGAC-DNA-AGA 024 Página Nº 2 de 2



FORMULARIO DGAC-DNA-AGA-025



LISTA DE VERIFICACIÓN – INSPECCIÓN A SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS (SSEI)

NOMBRE DE AERÓDROMO:	CÓDIGO OACI:	
LUGAR/CIUDAD:	DEPARTAMENTO:	
OPERADOR DE AERÓDROMO:	FECHA:	HORA DE INICIO:
INSPECTOR A CARGO DE LA ACTIVIDAD:	FIRMA:	

Ítem N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
1500	RAB 138 138.415	¿El aeródromo cuenta con un servicio de Salvamento y Extinción de Incendios SSEI?	Verificar que el operador de aeródromo proporcione servicios y equipo de salvamento y de extinción de incendios en el aeródromo. Cuando el aeródromo esté situado cerca de zonas con agua/pantanosas, o en terrenos difíciles, verificar si el Operador de aeródromo dispone de servicio y equipos de salvamento y extinción de incendios especiales adecuados para los peligros y riesgos correspondientes.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		A.1
1505	RAB 138 138.420	¿El aeródromo proporciona un nivel de protección SEI acorde a la categoría SEI definida de acuerdo a norma?	1. Verificar que el nivel de protección proporcionado corresponda a la categoría SEI del aeródromo, calculada de acuerdo a la longitud total o el ancho de fuselaje de la aeronave que mayormente utiliza el aeródromo. 2. Verificar que la categoría SEI esté debidamente declarada en el AIP o PIB 3. Si el aeródromo reduce la categoría durante los períodos en que se prevé una disminución de actividades, verificar que el nivel de protección no es inferior al que se precise para la categoría más elevada de avión que se prevea utilizará el aeródromo durante esos períodos, independientemente del número de movimientos.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		E.1
1510	RAB 138 138.425	¿El aeródromo cuenta con agentes extintores para extinción de incendios?	1. Verificar si el aeródromo cuenta con agentes extintor principal y secundario. 2. Cuando el aeródromo es categoría SEI es 1, 2 ó 3, verificar que el agente principal en el aeródromo sea B ó C. 3. Examinar pruebas de que el nivel de eficacia del agente principal cuenta con un respaldo mediante certificado del fabricante 4. Verificar que el agente complementario sea un polvo químico seco adecuado para extinguir incendios de hidrocarburos. 5. Verificar si el agente complementario es compatible con el agente principal 6. Examinar pruebas documentales para confirmar que las cantidades de agua para la producción de espuma y los agentes complementarios de los vehículos estén de acuerdo a la Tabla E-2 de la RAB 138. 7. Verificar si el aeródromo cuenta con suministros de agua suplementarios para el reaprovisionamiento rápido del SSEI. 8. Verificar si el agente complementario cumple con las especificaciones de la ISO 7202 – Powder).	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		A.2

Form. DGAC-DNA-AGA 025 Página № 1 de 3

Ítem N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
			Verificar si el aeródromo cuenta con el 200% de reserva del concentrado de agente principal. Verificar si el aeródromo cuenta con el 100% de reserva de agente complementario.			
1515	RAB 138 138.430	¿El aeródromo cuenta con equipo suficiente para el trabajo de SEI?	Verificar si el SSEI cuenta con un inventario de las herramientas disponibles para su trabajo. Verificar si el SSEI tiene una lista de requerimiento de herramientas necesarias para su funcionamiento. Verificar si los vehículos SEI están dotados del equipo de salvamento necesario	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		A.2
1520	RAB 138 138.435	¿El SSEI del aeródromo cumple con el tiempo de respuesta?	Verificar que el tiempo de respuesta hasta el umbral más lejano o cualquier parte del área de movimiento del aeródromo no exceda los tres minutos Verificar que el aeródromo tenga un registro de los ejercicios de tiempo de respuesta realizados por el operador de aeródromo periódicamente. Examinar pruebas de que el SSEI tiene procedimientos para los vehículos SEI en caso de condiciones de visibilidad reducida Verificar si existe registro de mantenimiento preventivo de los vehículos SEI.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		E.1
1525	RAB 138 138.440	¿Cuenta el aeródromo con caminos de acceso a la emergencia?	Verificar si el aeródromo cuenta con caminos de emergencia que permitan cumplir el tiempo de respuesta. Verificar que los caminos de emergencia resistan el paso de los vehículos SEI	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		A.1
1530	RAB 138 138.445	¿El aeródromo cuenta con una estación de servicio contra incendio?	 Verificar si los vehículos SEI normalmente se alojan en la estación de bomberos. Verificar que la estación SEI esté ubicada de modo tal que los vehículos SEI tengan acceso directo y expedito al área de la pista. Verificar si la estación SEI es adecuada para la cantidad de personal y de vehículos. Verificar si la estación SEI cuenta con almacén de insumos, sala de capacitación, oficina del comandante, dormitorios, baños, duchas, cocina, sala de descanso. Cuando no sea posible para el aeródromo lograr el tiempo de respuesta con una sola estación SEI, verificar que se han construido estaciones SEI satélite. 	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		A.1
1535	RAB 138 138.450	¿El servicio contra incendios cuenta con sistemas de comunicación independientes?	Verificar si el SEI tiene un sistema de comunicación independiente con la torre de control y con los vehículos SEI. Verificar si la estación SEI cuenta con un sistema de alerta que se puede activar desde la misma estación y desde la torre de control.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		A.2
1540	RAB 138 138.455	¿El SEl cuenta con la cantidad mínima de vehículos?	Verificar si la el SEI tiene la cantidad mínima de vehículos de acuerdo a la categoría SEI declarada, de acuerdo a la Tabla de la RAB 138.455. Examinar pruebas de que los vehículos SEI son equipos expresamente fabricados para combate de incendios. Nota El inspector considerará los vehículos SEI incluidos en el Manual de Aeródromo aceptado por la DGAC como referencia para evaluar el cumplimiento del operador de aeródromo.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		A.2

Form. DGAC-DNA-AGA 025 Página Nº 2 de 3

Ítem N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
1545	RAB 138 138.460 (c), (d), (f)	¿EI SSEI cuenta con suficiente personal?	Verificar si en el Manual de aeródromo se determina la cantidad de personal SEI necesario para las operaciones de salvamento y extinción de incendios, acorde a la categoría del aeródromo y suficiente para que pueda: - manejar todo el equipo a su capacidad máxima, - satisfacer el tiempo de respuesta mínimo y, - lograr la aplicación continua de los agentes extintores a un régimen conveniente 2. Examinar pruebas documentales de que se proporciona el suficiente personal SEI prestablecido en el Manual de Aeródromo. 3. Verificar que el personal SEI cuente con curso de formación en salvamento y extinción de incendios en aeródromos.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		C.2
1550	RAB 138 138.460 (a), (b), (i), (j), (k), (l)	¿El SSEI cuenta con personal entrenado?	Verificar si se tiene un programa de instrucción para personal SEI aceptado por la AAC. Examinar pruebas de que el operador de aeródromo proporciona la instrucción y entrenamiento al personal SEI de acuerdo al programa de instrucción correspondiente. Examinar pruebas documentales de que el personal SEI participa de ejercicios con fuego real por lo menos una vez al año, incluido el adiestramiento en el combate de incendios alimentados por combustible a presión y equipos respiratorios según sea aplicable. 4. Verificar que por lo menos uno de los bomberos sea entrenado en cuidados médicos de emergencia, con un curso de 40 hrs. Mínimo.	□ Satisfactorio □ No satisfactorio □ No aplicable □ No observado		A.1
1555	RAB 138 138.460 (e), (g), (h)	¿El personal del SSEI cuenta con el equipo necesario para cumplir sus funciones?	Verificar si todos los bomberos tienen equipos de protección personal EPP y equipos de respiración autónoma ERA Verificar si el SEI cuenta con cilindros cargados y una compresora de aire para recarga.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		A.2

Form. DGAC-DNA-AGA 025 Página Nº 3 de 3



FORMULARIO DGAC-DNA-AGA-026



	LISTA DE VERIFICACIÓN – INSPECCIÓN A PROC GESTIÓN DEL PELIGRO POR FAUNA	ESOS DE	ON TENERAL DE AEPONAUTICAS VIL-
NOMBRE DE AERÓDROMO:		CÓDIGO OACI:	
LUGAR/CIUDAD:		DEPARTAMENTO:	
OPERADOR DE AERÓDROMO:		FECHA:	HORA DE INICIO:
INSPECTOR A CARGO DE LA A	CTIVIDAD:	FIRMA:	

Ítem N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
			PELIGRO POR FAUNA			
1605	RAB 138 138.470	¿El aeródromo cuenta con un Plan de control de peligro por fauna?	Verificar si el aeródromo tiene un Plan de control de peligro por fauna aprobado por la AAC. Verificar que el Plan tenga el siguiente contenido mínimo i. Nombre de las personas con autoridad y responsabilidad para la implementación. ii. Prioridades para cambios de uso del suelo en las cercanías del aeródromo, identificado en el estudio ecológico. iii. Requerimientos para control de fauna. iv. Identificación de recursos para la implementación del plan. v. Procedimientos por la presencia de fauna durante operaciones de transporte aéreo. vi. Inspecciones permanentes al área de movimiento y otras áreas críticas. vii. Medidas de mitigación para el control de fauna. viii. Procedimientos de comunicación entre el personal de control de fauna y la torre de control de tránsito aéreo en operación en el aeródromo. ix. Evaluación periódica y revisión del plan de manejo de peligro de fauna.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		B.1
1610	RAB 138 138.470	¿El aeródromo cuenta con procedimientos para control de peligro por fauna?	1. Verificar si el aeródromo tiene un procedimiento de registro y notificación de choque con aves u otros animales 2. Verificar si la oficina ARO del aeródromo o la jefatura de aeropuerto cuenta con formulario IBIS para registro de choque con aves 3. Verificar si el Operador de Aeródromo tiene acuerdos con la oficina ARO para que una copia de toda notificación IBIS llegue a la jefatura de aeródromo 4. Verificar si el aeródromo ha realizado gestiones con el Municipio para evitar los focos de atracción de fauna. 5. Verificar si el Operador de Aeródromo tiene definida la Zona de Protección Aeronáutica ZPA de peligro por fauna, 4000 m. desde cada extremo de pista y 750 m. a cada costado de pista.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		B.1

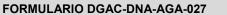
Form. DGAC-DNA-AGA 026 Página Nº 1 de 2

Ítem N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
			 Verificar si el Operador de Aeródromo ha realizado una identificación de actividades y uso de suelo en la ZPA alrededor del aeropuerto que puedan generar peligro por fauna (botaderos, rellenos sanitarios, plantas de transferencia, plantas de tratamiento de aguas, actividad agropecuaria, mercados, venta de comida, etc.) Verificar si el Operador de Aeródromo ha notificado a la AAC acerca de actividades que puedan atraer fauna en la ZPA. 			
1615	RAB 138 138.470	¿El personal del aeródromo está capacitado en la temática de control de peligro por fauna?	Verificar si el operador de aeródromo cuenta con un programa de entrenamiento aceptable para la ACC, para cumplir tareas del plan de peligro por fauna	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		C.1

Form. DGAC-DNA-AGA 026 Página Nº 2 de 2









LISTA DE VERIFICACIÓN - INSPECCIÓN A PROCESOS DE GESTIÓN DE OPERACIONES EN EL ÁREA DE MOVIMIENTO

	-	
NOMBRE DE AERÓDROMO:	CÓDIGO OACI:	
LUGAR/CIUDAD:	DEPARTAMENTO:	
OPERADOR DE AERÓDROMO:	FECHA:	HORA DE INICIO:
INSPECTOR A CARGO DE LA ACTIVIDAD:	FIRMA:	

Ítem N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
			SERVICIO DE DIRECCIÓN EN PLATAFORM	1A		
1700	RAB 138 138.475	¿Cuenta el aeródromo con un Servicio de Dirección en Plataforma?	 Verificar si el Operador de aeródromo ha realizado una evaluación del tránsito aéreo y condiciones de operación del aeródromo que justifique o no un Servicio de Dirección en Plataforma. Verificar si el Servicio de Dirección en Plataforma incluye: reglamentar el movimiento y evitar colisiones entre aeronaves y entre aeronaves y obstáculos; reglamentar la entrada de aeronaves y coordinar con la torre de control del aeródromo su salida de la plataforma; y asegurar el movimiento rápido y seguro de los vehículos y la reglamentación adecuada de otras actividades. Verificar si el Operador de aeródromo tiene establecidos procedimientos de operación con baja visibilidad en los que se restrinja al mínimo esencial el número de personas u vehículos Verificar si el sistema prevé que los vehículos que circulen en situación de emergencia tengan prioridad sobre el resto del tráfico del movimiento en superficie. Verificar si el Sistema cuenta con los procedimientos para que los vehículos que circulen en plataforma cedan el paso a: 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 otros vehículos de conformidad con los reglamentos locales. Verificar si el Sistema establece los procedimientos para vigilar el cumplimiento de aeronaves, para asegurarse de que se proporcionan los márgenes de separación recomendados a las aeronaves que lo utilicen. Si no se proporcionan servicios de dirección en la plataforma, verificar que el operador de aeródromo se cerciora de la seguridad de las operaciones de las aeronaves en las plataformas, teniendo en cuenta el movimiento de los vehículos. 	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		E.1

Form. DGAC-DNA-AGA 027 Página Nº 1 de 4

Ítem N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
			SERVICIO DE AERONAVES EN TIERRA			
1705	RAB 138 138.480	¿Se dispone de suficiente equipo extintor de incendios en plataforma y personal entrenado, al hacer el servicio de las aeronaves en tierra?	1. Verificar si el operador de aeródromo dispone de suficiente equipo extintor en plataforma por lo menos para la intervención inicial en caso de incendio mientras se efectúan actividades de asistencia en tierra a aeronaves. 2. Verificar que el Operador de Aeródromo dispone personal entrenado para utilizar el equipo en caso de incendio durante el servicio de asistencia en tierra a aeronaves. 3. Verificar que el Operador de aeródromo prevé que cuando el re-abastecimiento de combustible se haga mientras haya pasajeros embarcando, 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. (2) disponer de una ruta de escape a partir de cada una de las salidas que han de usarse en caso de emergencia.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		A.2
			OPERACIONES DE LOS VEHICULOS DE AERÓI	DROMO		l I
1710	RAB 138 138.485 (a)	¿El operador de aeródromo aplica procedimientos de control de la circulación de vehículos en el área de movimiento?	Verificar si los caminos del área de movimiento son de uso exclusivo de personal de aeródromo y personal autorizado. Verificar si los vehículos que en el área de movimiento los vehículos circulan con autorización de torre de control.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		E.1
1715	RAB 138 138.485 (b) - (e)	¿El personal del operador está capacitado para circular en vehículos por el área de movimiento?	Verificar si el personal del operador de aeródromo que ingresa al área de movimiento en vehículo cuenta con la capacitación de fraseología aeronáutica y comunicación con torre de control. Verificar si el personal del operador de aeródromo que ingresa al área de movimiento en vehículo cuenta con la capacitación de reglas de conducción en plataforma y área de movimiento, y con las sanciones por incumplimiento.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		C.1
1720	RAB 138 138.485 (f)	¿El operador de aeródromo tiene procedimientos aceptables para la DGAC para controlar el acceso de vehículos al área de movimiento?	1. Verificar si el Operador de aeródromo tiene un procedimiento para limitar el acceso al área de movimiento y áreas de seguridad, a aquellos vehículos de superficie necesarios para las operaciones de aeródromo. 2. Verificar si el Operador de aeródromo tiene un procedimiento para el acceso seguro, ordenado, y operación de vehículos de superficie, en las áreas de movimiento y seguridad, incluyendo previsiones de sanciones ante el incumplimiento de dichos procedimientos por parte de un empleado, residente o contratista; 3. Verificar si el operador de aeródromo asegura que todo vehículo en el área de movimiento sea controlado por comunicación por torre o vehículo escolta con comunicaciones. 4. Verificar si el Operador de aeródromo cuenta con procedimientos basado en signos y señales preconvenidos para circulación de vehículos en área de movimiento en caso de que la torre de control esté fuera de servicio.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		B.1

Form. DGAC-DNA-AGA 027 Página Nº 2 de 4

Ítem N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
1725	RAB 138 138.485 (g)	¿El operador de aeródromo tiene registros de incidentes y accidentes en plataforma?	Verificar si el operador de aeródromo tiene un registro detallado y actualizado de los incidentes y accidentes ocurridos en el área de movimiento con aeronaves y/o vehículos	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		B.2
		SIST	TEMA DE GUIA DE CONTROL DE MOVIMIENTO EN	SUPERFICIE		
1730	RAB 138 138.490	¿El operador de aeródromo cuenta con un Sistema Guía de Control de Movimiento en Superficie SMGCS implementado?	Examinar pruebas documentales de que el aeródromo tiene un SMGCS implementado. Verificar si existen establecidos circuitos directos de comunicación verbal con el ATS, para el movimiento en superficie Verificar si existen directrices internas para su efectiva aplicación (Ej. caso de visibilidad reducida, caso de emergencia) Verificar si se han realizado reuniones para resolver problemas de comunicación (puede ser dentro el RST) Verificar si existen procedimientos para la rápida reparación de defectos en las instalaciones que puedan afectar el SMGCS Verificar si existe registro de la coordinación efectuada con otras organizaciones involucradas con el SMGCS (Ej. correspondencia, actas de reunión, cartas de acuerdo)	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		B.1
1735	RAB 138 Apéndice 8 Capítulo 2	¿El operador de aeródromo cumple con los requisitos para la implementación de un Sistema Guía de Control de Movimiento en Superficie SMGCS?	1. Examinar pruebas documentales de que el diseño del SMGCS ha tomado en cuenta condiciones de visibilidad en las que el operador proyecta mantener el aeródromo abierto para las operaciones; 2. Examinar pruebas documentales de que el diseño del SMGCS ha tomado en cuenta la densidad del tránsito del aeródromo 3. Verificar si existe una revisión anual de las condiciones de visibilidad y de la densidad de tránsito aéreo. 4. Verificar si los vehículos que acceden al área de movimiento cuentan con un equipo que permita comunicación directa con el ATS. 5. Verificar si el Operador de aeródromo cumple con las ayudas visuales necesarias de acuerdo a sus condiciones de visibilidad y densidad de tránsito (tabla 2-2-2 del apéndice 8. 6. Verificar si el Operador de aeródromo cuenta con los siguientes requisitos: - Designación de calles de rodaje - Inspección del área de movimiento - Disposiciones reglamentarias internas del aeródromo para la actuación de personas en el área de movimiento - Disposiciones reglamentarias internas del aeródromo para la aplicación por el personal en tierra de los procedimientos de comunicaciones - Control eléctrico periódico del funcionamiento de las ayudas del SMGCS - Planos de aeródromo - Servicio de dirección en plataforma De acuerdo a la tabla 2-3-2 del apéndice 8. 7. Verificar si el operador de aeródromo tiene una base de datos actualizada con número de operaciones con el fin de determinar si se requiere pasar de un nivel a otro en la densidad de tránsito.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		B.1

Form. DGAC-DNA-AGA 027 Página Nº 3 de 4

Ítem N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
1740	RAB 138 Apéndice 8 Capítulo 3	¿El operador de aeródromo cumple con sus funciones y responsabilidades para la implementación de un Sistema Guía de Control de Movimiento en Superficie SMGCS?	1. Verificar si el operador realiza inspecciones al área de movimiento regularmente y cuando existen procedimientos de visibilidad reducida. 2. Verificar si el personal en tierra del operador que utilice comunicaciones ha recibido el debido adiestramiento para comunicarse. 3. Verificar si el operador de aeródromo cuida del buen estado de funcionamiento de los componentes visuales del SMGCS. 4. Verificar si el operador tiene determinadas las calles de rodaje y designadas las rutas de rodaje normalizadas. 5. Verificar si el operador de aeródromo proporciona la información aeronáutica suficiente para la publicación de rutas normalizadas. 6. Verificar si los conductores que circulan por el área de movimiento reciben la capacitación en normas internas y fraseología. 7. Verificar si el operador de aeródromo ha suscrito una carta de acuerdo operacional con el Servicio de Tránsito Aéreo ATS en la que se establezcan los procedimientos operacionales que son parte del SMGCS: Determinación de rutas de rodaje normalizadas Comunicación y fraseología Volumen de comunicaciones aeronáuticas Control del funcionamiento de las ayudas del sistema SMGCS Funcionamiento de la guía visual y de las ayudas de control Puesta en vigor y cese de la utilización de los procedimientos aplicables en condiciones de visibilidad reducida	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		C.1
			EMISIONES LÁSER			
1745	RAB 138 138.520	¿El Operador de aeródromo controla las emisiones laser?	Verificar si el operador de aeródromo monitorea e informa a la AAC sobre emisiones laser que se detecten e infrinjan la norma.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		B.1
		Ī	OPERACIONES DE SOBRECARGA	T		
1750	RAB 138 138.545	¿El operador de aeródromo controla las operaciones de sobrecarga en el aeródromo?	1. Verificar si el operador de aeródromo, cuando existen operaciones de sobrecarga controla periódicamente las condiciones del pavimento. 2. Verificar si el operador de aeródromo conoce el ACN de las aeronaves que operan en el aeródromo 3. Verificar si el operador controla las operaciones de sobrecarga de acuerdo a los siguientes criterios: 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 debe exceder de un 5%, aproximadamente de los movimientos totales anuales de la aeronave iv. si se desconoce la estructura del pavimento, debe aplicarse una limitación del 5%.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		B.1

Form. DGAC-DNA-AGA 027 Página Nº 4 de 4



UNIDAD AGA

FORMULARIO DGAC-DNA-AGA-028



LISTA DE VERIFICACIÓN – INSPECCION DE INSTALACIONES

AUXILIARES DE AERODROMO		
NOMBRE DE AERÓDROMO:	CÓDIGO OACI:	
LUGAR/CIUDAD:	DEPARTAMENTO:	
OPERADOR DE AERÓDROMO:	FECHA:	HORA DE INICIO:
INSPECTOR A CARGO DE LA ACTIVIDAD:	FIRMA:	

Ítem N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
1755	RAB 138 138.501	¿El aeródromo cuenta con una valla o cerco perimetral?	Verificar si el cerco perimetral rodea al aeródromo en su totalidad y separa el área pública del área restringida. Verificar si el cerco perimetral incluye la instalación de dispositivos adecuados en las cloacas, conductos, túneles u otros, para evitar el ingreso. Verificar si todos los equipos o instalaciones de servicios terrestres que se encuentran fuera del aeródromo cuentan con un cerco perimetral completo. Verificar si el aeródromo cuenta con un camino circundante dentro del cerco perimetral para el mantenimiento e inspecciones de seguridad.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		A.1
1760	RAB 138 138.505	¿El aeródromo cuenta con iluminación de seguridad?	Verificar si el operador de aeródromo ha determinado si existe necesidad de incluir iluminación en algunos sectores de la valla con antecedentes de transgresión (Ej. Informe de evaluación de seguridad). Verificar si están iluminados los sectores de la valla identificados en el estudio de seguridad.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		A.2
1765	RAB 138 138.510	¿El operador de aeródromo brinda información sobre las áreas restringidas al público?	Verificar si todas las áreas restringidas o prohibidas al uso público están señalizadas. Verificar si el cerco perimetral cuenta con carteles que contenga la leyenda "AEROPUERTO-PROHIBIDO LA ENTRADA – ZONA RESERVADA SOLO PERSONAL AUTORIZADO"	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		A.2
1770	RAB 138 138.515	¿El operador de aeródromo ilumina los edificios en las áreas operativas?	Verificar si el operador de aeródromo instaló iluminación en los edificios del área de operaciones en horas de oscuridad	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		A.2

Form. DGAC-DNA-AGA 028 Página Nº 1 de 1





FORMULARIO DGAC-DNA-AGA-029

LISTA DE VERIFICACIÓN – INSPECCIÓN A PROCESOS DE MANTENIMIENTO DEL ÁREA DE MOVIMIENTO

MAN ENIMIENTO DEL AREA DE MOVIMIN	-1110	
NOMBRE DE AERÓDROMO:	CÓDIGO OACI:	
LUGAR/CIUDAD:	DEPARTAMENTO:	
OPERADOR DE AERÓDROMO:	FECHA:	HORA DE INICIO:
INSPECTOR A CARGO DE LA ACTIVIDAD:	FIRMA:	

Ítem N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
1800	RAB 138 138.601 (a) – (d)	¿El operador de aeródromo cuenta con un programa de mantenimiento aceptado por la AAC?	 Verificar si el operador de aeródromo tiene un programa o manual de mantenimiento aceptado por la AAC que incluya tareas, métodos, indicadores y criterios de preservación de instalaciones (pavimentos, ayudas visuales, vallas, sistemas eléctricos y de drenaje y edificios). Verificar si la concepción y aplicación del programa de mantenimiento se ajusta a los principios relativos a factores humanos Verificar si el operador tiene un cronograma de mantenimiento anual presentado a la AAC Verificar si el Programa o Manual de mantenimiento, incluye el mantenimiento de márgenes, franjas y RESAs. Verificar si el estado de las áreas del aeródromo pavimentadas (pista, calle de rodaje, plataforma) y no pavimentadas (márgenes, franjas, RESAs), está acorde con las actividades del cronograma de mantenimiento de la gestión correspondiente. 	□ Satisfactorio □ No satisfactorio □ No aplicable □ No observado		B.1
1805	RAB 138 138.601 (e)	¿El Operador de aeródromo cuenta con personal calificado para las tareas de mantenimiento?	Verificar si el operador de aeródromo efectúa el mantenimiento de las instalaciones con personal calificado de ingenieros y técnicos suficientes y debidamente capacitados Verificar si el personal de mantenimiento especialista se encuentra presente durante las horas de funcionamiento del aeródromo para subsanar cualquier deficiencia que pueda surgir Verificar los registros de capacitación del personal encargado del mantenimiento.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		C.1
1810	RAB 138 138.605	¿El operador de aeródromo realiza vigilancia y mantenimiento de pavimentos del área de movimiento?	 Examinar pruebas documentales de que el operador realice inspecciones al área de movimiento para verificar presencia de FOD, estado de los pavimentos, estado de juntas, irregularidades en la superficie. Verificar que la superficie de una pista se mantiene de forma que se evite la formación de irregularidades perjudiciales Verificar si el operador de aeródromo tiene un registro de todas las inspecciones con el resultado de las mismas. Cuando el pavimento es utilizado por aeronaves grandes o aeronaves con presión de neumáticos correspondiente a las categorías superiores mencionadas en RAB 137.125 f), verificar si el operador de aeródromo pone atención a la integridad de los accesorios de iluminación y a las uniones del pavimento. Verificar si el operador de aeródromo realiza el mantenimiento de todas las deficiencias en los pavimentos del área de movimiento 	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		E.2

Form. DGAC-DNA-AGA 029 Página Nº 1 de 2

Ítem N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
			6. Cuando se destine una calle de rodaje para el uso de aviones de turbina, verificar si el operador de aeródromo mantiene la superficie de los márgenes exenta de piedras sueltas u otros objetos que puedan ser absorbidos por los motores.			
1815	RAB 138 138.610	¿El operador de aeródromo controla las condiciones de rozamiento de la pista?	 Verificar que el Manual de Aeródromo contiene procedimientos y frecuencia de medición de coeficiente de rozamiento en pista. Verificar si el operador de aeródromo realiza la medición del coeficiente de rozamiento en pista, de acuerdo a lo establecido en el Manual de Aeródromo Verificar que la medición del rozamiento se efectúe con un dispositivo de medición continua del rozamiento, dotado de un humectador automático. Verificar si el Operador de aeródromo cuenta con el registro de las mediciones de rozamiento de pista con la firma de aprobación del responsable. Verificar que la frecuencia de estas mediciones sea suficiente para determinar la tendencia de las características de rozamiento de la superficie de la pista (como mínimo dos veces al año). En base a lo anterior, verificar que las pistas pavimentadas se mantienen en condiciones que proporcionen a su superficie características de rozamiento iguales o superiores al nivel mínimo de rozamiento especificado en la RAB. Verificar si el operador efectúa acciones correctivas para mantener la pista con las condiciones de rozamiento requeridas en la norma. Verificar si el operador de aeródromo cuenta con los registros de las actividades realizadas para mejorar el rozamiento. Verificar si el Operador de aeródromo notifica las condiciones de rozamiento cuando están por debajo del mínimo exigido en norma Cuando existan motivos para suponer que las características de drenaje de una pista o partes de ella son insuficientes, verificar que el operador de aeródromo efectúa medidas para mantener las pendientes necesarias en pista para evitar acumulación de aqua 	□ Satisfactorio □ No satisfactorio □ No aplicable □ No observado		E.2
1820	RAB 138 138.615	¿El operador de aeródromo controla la presencia de contaminantes en pista?	1. Verificar si el operador de aeródromo tiene y aplica un procedimiento para la remoción de contaminantes de la pista (nieve fundente, hielo, agua estancada, barro, polvo, arena, aceite, caucho u otras). 2. Verificar que el Manual de Aeródromo establezca los criterios y determinar las condiciones en que deben suspenderse las operaciones de acuerdo al nivel de seguridad operacional, cuando exista presencia de nieve y hielo. 3. Verificar si el operador de aeródromo dispone de procedimientos para eliminar de las superficies de las plataformas pavimentadas en servicio, contaminantes tales como la nieve, nieve fundente, hielo, agua estancada, barro, polvo, arena, aceite, depósitos de caucho y otras materias extrañas. 4. Verificar si el operador de aeródromos utiliza productos químicos destinados a eliminar o a evitar la formación de hielo y de escarcha en los pavimentos de los aeródromos cuando las condiciones y especificaciones del producto indiquen que su uso puede ser eficaz.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		E.2

Form. DGAC-DNA-AGA 029 Página Nº 2 de 2





FORMULARIO DGAC-DNA-AGA-030

LISTA DE VERIFICACIÓN – INSPECCIÓN A PROCESOS DE MANTENIMIENTO DE AYUDAS VISUALES

MANTENIMIENTO DE ATODAS VISSAE		
NOMBRE DE AERÓDROMO:	CÓDIGO OACI:	
LUGAR/CIUDAD:	DEPARTAMENTO:	
OPERADOR DE AERÓDROMO:	FECHA:	HORA DE INICIO:
INSPECTOR A CARGO DE LA ACTIVIDAD:	FIRMA:	

Ítem N°	Referencia	Pregunta del reguisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
1900	RAB 138 138.701 (a), (b)	¿El operador de aeródromo cuenta con programa de mantenimiento de ayudas visuales?	Verificar si el operador del aeródromo tiene programa o Manual de mantenimiento de ayudas visuales (luces, señales, letreros) aceptado por la AAC, de modo que no se afecte la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea. Verificar si el operador de aeródromo cuenta con un procedimiento para inspecciones de servicio de las ayudas visuale Verificar si el Programa de mantenimiento de ayudas visuales contempla la calibración periódica de los PAPIS, en tierra y en aire.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		B.1
1905	RAB 138 138.701 (c), (d)	¿El Operador de aeródromo cuenta con personal calificado para el mantenimiento de ayudas visuales?	Verificar si el Operador de aeródromo cuenta con personal capacitado y con conocimiento completo de todo el sistema. Verificar si el Operador de Aeródromo cuenta con registros de las capacitaciones del personal encargado del mantenimiento de ayudas visuales	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		C.1
1910	RAB 138 138.701 (e)	¿El operador de aeródromo cuenta con las instalaciones y equipos para mantenimiento de ayudas visuales?	1. Verificar si el Operador de aeródromo cuenta con las herramientas necesarias para mantenimiento de ayudas visuales 2. Verificar si el Operador de aeródromo cuenta con equipos de prueba para mantenimiento y solución de problemas de cables de los circuitos de iluminación del aeródromo, localizadores de cables bajo tierra y conductos, medición de temperatura por medio de termómetros infrarrojos, medición de la resistencia de aislamiento de los conductores, medición la resistencia del sistema de puesta a tierra, mediciones fotométricas, medición de voltaje y corriente. 3. Verificar si el operador de aeródromo cuenta con repuestos en stock para sistemas eléctricos, conectores, transformadores, reguladores, balizas, filtros, etc 4. Verificar si el operador de aeródromo cuenta con los planos de circuitos y centrales de energía 5. Verificar si el Operador de aeródromo cuenta con los manuales técnicos aplicables, necesarios para la solución de problemas y la calibración de los reguladores de corriente constante, luminarias y circuitos serie de la iluminación. 6. Verificar si el operador de aeródromo cuenta con manuales técnicos aplicables para la solución de problemas, calibración, luminarias y circuitos.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		A.1

Form. DGAC-DNA-AGA 030 Página № 1 de 3

Ítem N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
1915	RAB 138 138.701 (f)	¿El operador de aeródromo cuenta con documentos para procedimientos de las operaciones de mantenimiento?	Procedimiento de inspecciones de servicio que componen el programa de mantenimiento. Registro de los resultados de cada actividad de mantenimiento, programadas o no programadas. Reparaciones y resolución de problemas del equipo y los resultados de esas acciones, así como detalle de los síntomas relacionados con el mal funcionamiento. Niveles de stock de partes de repuesto.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		B.1
1920	RAB 138 138.705	¿El operador de aeródromo realiza mantenimiento preventivo y correctivo de ayudas visuales?	1. Verificar si el Operador de aeródromo asegura que en los mantenimientos se incluyan como mínimo, la planificación del mantenimiento, las inspecciónes de mantenimiento preventivo, inspección visual, reparación, instalación, calibración y los procedimientos de mantenimiento no programado, que contengan la documentación técnica requerida conforme al fabricante o prácticas recomendadas que proporcione el nivel mínimo requerido para el movimiento seguro y eficiente de la aeronave durante el despegue, aterrizaje y operaciones de rodaje. 2. Verificar si el operador se asegura que las luces tengan un 50% de intensidad especificado en la norma. 3. Verificar si el manual de mantenimiento incluye un sistema de mantenimiento preventivo de ayudas visuales. 4. Cuando el alcance visual en pista es inferior a 350 metros, verificar si el Manual de mantenimiento considera que en las barras de parada en puntos de espera de la pista: o nunca estén fuera de servicio más de dos luces, o que no queden fuera de servicio dos luces adyacentes 5. Cuando el sistema de aproximación es de precisión Cat 1, verificar que esté operable por lo menos el 85% de los siguientes elementos: o Sistema de iluminación de aproximación de precisión ALS o Luces de umbral de pista; o Luces de umbral de pista; o Luces de borde de pista; o Luces de borde de pista; o Luces de extremo de pista. 6. Cuando el alcance visual en pista es inferior a 550 metros, el sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría I, verificar que: o El 95% de las luces de borde de extremo de pista está en buenas condiciones de funcionamiento 7. Cuando el alcance visual en pista es mayor a 550 metros, verificar que por lo menos del 85% de las luces de borde de extremo estén en buenas condiciones de funcionamiento 7. Cuando se efectúen procedimientos en condiciones de poca visibilidad, examinar pruebas de que se restringen las actividades de construcción o mantenimiento llevadas a cabo en lugares próximos a los sistemas eléctricos del aeródromos	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		E.2

Form. DGAC-DNA-AGA 030 Página Nº 2 de 3

Ítem N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
			 Examinar pruebas de que el operador de aeródromo verifica periódicamente que todas las lámparas del sistema PAPI estén encendidas y son de igual intensidad, limpieza de los vidrios difusores, filtros y reglaje en elevación (ángulo vertical) de los dispositivos o de las unidades. 			
			10. Verificar que el Manual de mantenimiento incorpore la frecuencia de las inspecciones a todas las señales en las zonas pavimentadas (por lo menos cada seis meses) dependiendo de las condiciones locales para determinar el deterioro de las señales debido a las condiciones meteorológicas y a la decoloración por acción de los rayos ultravioletas, de la suciedad o debido a la contaminación por caucho de los neumáticos.			
1925	RAB 138 138.725	¿El Operador de aeródromo realiza mantenimiento de los sistemas de suministro de energía eléctrica primaria y secundaria?	Verificar que el Operador de Aeródromo asegura el buen funcionamiento de los sistemas primario y secundario de energía eléctrica Verificar si el Operador de aeródromo realiza inspecciones a los sistemas de energía para la programación de mantenimiento Verificar si el Operador de Aeródromo cuenta con registro de las inspecciones a los sistemas de suministro de energía eléctrica Verificar si el incluye Manual de mantenimiento el control del tiempo que transcurre entre la falla del sistema primario hasta la activación del sistema secundario de suministro de energía eléctrica. Verificar si el Operador de aeródromo cuenta con personal calificado para el mantenimiento de los sistemas eléctricos.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		E.2

Form. DGAC-DNA-AGA 030 Página Nº 3 de 3



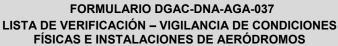
NOMBRE DE AERÓDROMO:

OPERADOR DE AERÓDROMO:

LUGAR/CIUDAD:

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE BOLIVIA DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA

UNIDAD AGA



	1
	GAC
DIRECCION GENE	RAL DE AERONAUTICA CIVII

HORA:

CÓDIGO OACI:

FECHA:

DEPARTAMENTO:

INPSEC	CTOR A CARGO	DE LA INSPECCIÓN:		FIRMA:		
N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
			DATOS DE AERÓDROMO			
125	RAB 137 137.101	¿El operador de aeródromo proporciona los datos sobre el aeródromo de acuerdo a los requisitos establecidos?	Verificar que el operador tiene establecido, un proceso para la determinación y notificación de datos de aeródromo. Verificar que el procedimiento prevé que la determinación y notificación se efectúen conforme a la clasificación de exactitud e integridad que se requiere para satisfacer las necesidades del usuario final de los datos aeronáuticos. Verificar que el proceso asegura la calidad de los datos de aeródromo desde el origen (determinación) hasta su transferencia (suministro) al AIS. Requerir evidencia de la aplicación del procedimiento.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		E.1
130	RAB 137 137.105	¿El aeródromo notifica el punto de referencia del aeródromo?	Verificar que: - Se ha establecido un ARP El operador de aeródromo ha determinado la ubicación del ARP y la ha notificado al AIS, en grados, minutos y segundos.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		E.1
135	RAB 137 137.110	¿El aeródromo notifica las elevaciones del aeródromo y de la pista?	Examinar pruebas documentales de que el operador de aeródromo ha determinado y notificado al AIS: La elevación del aeródromo. La elevación de cada extremo de pista (y de puntos intermedios cuando amerite). La ondulación geoidal en la posición de la elevación del aeródromo y en cada extremo de pista. Examinar pruebas documentales de que los datos hayan sido notificados con la exactitud acorde lo requerido en la RAB.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		E.1
140	RAB 137 137.115	¿El aeródromo notifica la temperatura de referencia del aeródromo?	Examinar pruebas documentales de que el operador de aeródromo ha determinado y ha proporcionado al AIS, la temperatura de referencia en grados Celsius.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		E.1
145	RAB 137 137.120 (a)	¿El operador de aeródromo proporciona la información sobre las características físicas del aeródromo?	Examinar pruebas documentales de que el operador de aeródromo suministra y notifica 1. Los siguientes datos de la pista: - marcación verdadera de cada umbral redondeada a centésimas de grado, - número de designación de cada umbral, - longitud y ancho redondeados al metro más próximo,	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		E.1

Form. DGAC-DNA-AGA 037 Página Nº 1 de 8

N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
			 si se tiene umbral desplazado, su emplazamiento redondeado al metro más próximo, pendiente longitudinal, tipo de superficie, tipo de pista (tipo de aproximación) en el caso de una pista para aproximaciones de precisión de Categoría I, si se proporciona una zona despejada de obstáculos (OFZ) 2. La longitud y el ancho (redondeados al metro más próximo) así como el tipo de superficie de los siguientes elementos: Franja de pista RESA de cada umbral Zona de parada (si se proporciona) 3. Si existe un sistema de parada, la ubicación (en qué extremo de pista) y descripción. 4. La designación, el ancho (redondeado al metro más próximo) y el tipo de superficie, de todas las calles de rodaje. 5. El tipo de superficie y puestos de estacionamiento de la(s) plataforma(s). 6. Si la pista cuenta con zona(s) libre de obstáculos, la longitud y el perfil de terreno de esa(s) zona(s). 			
150	RAB 137 137.120 (b)	¿El operador de aeródromo ha medido y notificado las coordenadas geográficas de cada umbral?	Verificar que el operador de aeródromo: - haya medido las coordenadas geográficas de cada umbral - las haya notificado a los servicios de información aeronáutica en grados, minutos, segundos y centésimas de segundo Nota Verificar en la AIP si están publicadas, caso contrario verificar en otro documento de información aeronáutica.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		E.1
155	RAB 137 137.120 (d)	¿El operador de aeródromo notifica sobre la presencia de obstáculos en las inmediaciones del aeródromo?	Verificar que los obstáculos aeronáuticos que se emplazan dentro del aeródromo estén publicados notificando:	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		E.1
160	RAB 137 137.125	¿El operador de aeródromo notifica la resistencia de pavimentos de pista, calles de rodaje y plataforma?	Verificar que para los pavimentos destinados a aeronaves de masa en plataforma superior a 5.700 [Kg], la resistencia se notifica mediante el PCN. Verificar que para los pavimentos destinados a las aeronaves de hasta 5.700 [Kg] de masa en plataforma, se notifica la resistencia mediante la masa máxima permisible de la aeronave y la presión máxima permisible de los neumáticos.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		E.1

Form. DGAC-DNA-AGA 037 Página Nº 2 de 8

N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
165	RAB 137 137.135	Si el aeródromo es utilizado en operaciones de transporte aéreo comercial ¿El operador de aeródromo ha notificado las distancias declaradas?	Verificar que el operador de aeródromo ha determinado y notificado las siguientes distancias, redondeadas al metro más próximo: 1. Recorrido de despegue disponible (TORA); 2. Distancia de despegue disponible (TODA) 3. Distancia de aceleración-parada disponible (ASDA); y 4. Distancia disponible de aterrizaje (LDA). Nota para el inspector En caso de pistas unidireccionales, las distancias declaradas deberán reflejar esta condición.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		E.1
170	RAB 137 137.140	¿El operador de aeródromo proporciona información relativa a la instalación de sistemas PAPI?	Verificar que el operador de aeródromo proporciona la siguiente información relativa a la instalación de sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación: 1. Número de designación de la pista correspondiente a cada sistema PAPI; 2. Tipo de sistema visual (PAPI o APAPI); 3. El lado de la pista (derecha o izquierda) en el cual están instalados los elementos luminosos; 4. Ángulo nominal de la pendiente de aproximación; 5. Altura mínima desde la vista del piloto sobre el umbral de la señal de posición en pendiente. 6. Si el eje del sistema no es paralelo al eje de la pista, ángulo de divergencia y sentido de tal divergencia. Nota para el inspector Para considerarse satisfactoria, el operador de aeródromo, al proporcionar la información, deberá haber aplicado los criterios establecidos en RAB 137.410.	□ Satisfactorio □ Insatisfactorio □ No aplica □ No observado		E.1
			CARATERÍSTICAS FÍSICAS			
225	RAB 137 137.201 (f)	Si alguno de los umbrales está desplazado, ya sea de manera permanente o temporal, ¿el operador de aeródromo ha tomado en cuenta los diversos factores que pueden incidir sobre el emplazamiento del mismo?	Verificar que el operador de aeródromo haya documentado las consideraciones de carácter operacional que sustentan la necesidad del desplazamiento del umbral (Ej Informe de análisis de emplazamiento de umbral); Verificar que se provea un área despejada y nivelada antes del umbral desplazado, de características y dimensiones acordes a los requisitos de franja y RESA;	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		E.1
230	RAB 137 137.201 (u)	¿La pista puede soportar el tránsito de los aviones para los que está prevista?	Verificar que el estado de la pista muestre características que evidencien que la resistencia de la pista está acorde al tránsito de aviones que opera en ella; Verificar que el operador de aeródromo haya establecido un procedimiento para asegurarse que las aeronaves que operan tengan ACN acorde al PCN publicado. Nota al inspector. El procedimiento deberá incluir los criterios para controlar las operaciones en sobrecarga, en caso de que se permitan ese tipo de operaciones.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1

Form. DGAC-DNA-AGA 037 Página Nº 3 de 8

N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
235	RAB 137 137.205	En caso de que la letra de la clave de referencia del aeródromo sea D, E o F ¿Se proporcionan márgenes de pista acorde a la RAB?	Verificar que se proporcionen márgenes acorde a la letra de la clave de referencia. Verificar que los márgenes presenten condiciones adecuadas de manera que se reduzca al mínimo el peligro que pueda correr un avión que se salga de la pista o de la zona de parada.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		E.1
240	RAB 137 137.210	Si se proporcionan plataformas de viraje, ¿Presentan condiciones que permitan operaciones seguras, regulares y eficientes?	Verificar que la superficie de las plataformas de viraje en la pista no tienen irregularidades que puedan ocasionar daños a la estructura de los aviones que las utilicen.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
245	RAB 137 137.215	¿El operador de aeródromo provee una franja de pista acorde al tipo de operaciones que se efectúan?	1. Verificar que la longitud de la franja se extienda antes y más allá del extremo de la pista o de la zona de parada hasta una distancia acorde al número de clave de referencia de las aeronaves que operan en la pista; 2. Verificar que el ancho de la franja se extienda lateralmente a cada lado del eje de la pista y de su prolongación a lo largo de la franja, una distancia acorde al número de clave de referencia de las aeronaves que operan en la pista y del tipo de pista notificada (instrumental o visual). 3. Verificar que no existen objetos en la franja con excepción de las ayudas visuales para fines de navegación aérea o de seguridad operacional de las aeronaves y siempre que sean frangibles. 4. Verificar que la franja cuenta con un área nivelada resistente y sin irregularidades, de manera que se reduzcan al mínimo los peligros en el caso de que un avión se salga de pista. Nota No es objetivo de la vigilancia efectuar evaluaciones estructurales de la resistencia de la franja limitándose la evaluación a una apreciación visual en el sitio.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
250	RAB 137 137.220	¿El operador de aeródromo provee un área de seguridad extremo de pista (RESA) en cada extremo de la franja de pista?	Verificar que la longitud del RESA se extienda desde el extremo de la franja hasta una distancia acorde al número de clave de referencia de las aeronaves que operan en la pista; Verificar que el ancho del RESA sea por lo menos la mínima requerida para el tipo de aeródromo. Verificar que en el RESA no existen objetos que puedan poner en peligro a los aviones. Verificar que el terreno del RESA presenta condiciones resistentes y sin irregularidades, de manera que se reduzcan al mínimo los peligros en el caso de que un avión se salga de pista. Nota No es objetivo de la vigilancia efectuar evaluaciones estructurales de la resistencia del RESA, limitándose la evaluación a una apreciación visual en el sitio.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
255	RAB 137 137.225	Si se provee una zona libre de obstáculos (CWY) ¿la misma se ajusta a los requisitos aplicables?	Verificar que la CWY esté acorde a lo notificado Verificar que en la CWY no existen objetos que puedan poner en peligro a los aviones en vuelo.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		E.1

Form. DGAC-DNA-AGA 037 Página Nº 4 de 8

N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
260	RAB 137 137.230	Si se provee una zona de parada (SWY) ¿la misma se ajusta a los requisitos aplicables?	Verificar que la SWY esté acorde a lo notificado. Verificar que la SWY presenta condiciones tales que en el caso de un despegue interrumpido, pueda soportar el peso de los aviones que operan en la pista, sin ocasionar daños estructurales a los mismos.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
265	RAB 137 137.235	¿Se proveen calles de rodaje que permitan el movimiento seguro y rápido de las aeronaves en la superficie?	Verificar que las calles de rodaje evidencien proveer una resistencia suficiente para las aeronaves que las emplean Verificar que sus superficies no presentan irregularidades que puedan ocasionar daños a la estructura de los aviones.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
270	RAB 137 137.240	En caso de que la letra de la clave de referencia del aeródromo sea D, E o F ¿Se proporcionan márgenes de calle de rodaje en condiciones físicas que permitan operaciones seguras, regulares y eficientes?	Inspeccionar las condiciones físicas que presentan los márgenes de calle de rodaje.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
275	RAB 137 137.245	¿Se proporcionan franjas a las calles de rodaje en condiciones físicas que permitan operaciones seguras, regulares y eficientes?	Inspeccionar las condiciones físicas que presentan las franjas de calle de rodaje.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
280	RAB 137 137.250	¿El operador de aeródromo tiene establecidos puntos de espera en condiciones físicas que permitan operaciones seguras, regulares y eficientes?	1. Verificar los punto de espera de la pista estén establecidos en las calles de rodaje (o en la intersección con otra pista cuando forme parte de una ruta normalizada para el rodaje) y en las vías de vehículos, de manera tal que una aeronave o vehículo en espera no infrinja las superficies limitadoras de obstáculos o interferir en el funcionamiento de las radioayudas. 2. Verificar que, cuando sea conveniente definir un límite de espera específico, se ha establecido un punto de espera intermedio.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
285	RAB 137 137.255	¿El operador de aeródromo provee una o más plataformas, en condiciones físicas que permitan operaciones seguras, regulares y eficientes?	Verificar que el aeródromo cuente con al menos una plataforma. Verificar que las condiciones físicas de las plataformas permitan que el embarque y desembarque de pasajeros, carga o correo, así como las operaciones de servicio a las aeronaves, puedan efectuarse sin obstaculizar el tránsito del aeródromo.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
290	RAB 137 137.265	En caso de que se prevean condiciones de engelamiento en el aeródromo ¿Se proveen instalaciones de deshielo/antihielo en condiciones físicas que permitan operaciones seguras, regulares y eficientes?	Verificar que las condiciones físicas que presentan las instalaciones de deshielo/antihielo evidencien que cuentan con desagüe adecuado para recoger y eliminar de manera segura el excedente de líquido de deshielo y antihielo.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1

Form. DGAC-DNA-AGA 037 Página Nº 5 de 8

N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
			SUPERFICIES LIMITADORAS DE OBSTÁCU	ILOS		
310	RAB 137 137.315 (d), (e), (f), (g), (h)	¿El operador de aeródromo cuenta con planos de la Zona de Protección Aeronáutica?	Verificar que: Se cuente con planos oficiales que muestren las dimensiones, pendientes y distancias de las OLS del aeródromo acorde a la clave de referencia y tipo de aproximaciones permitidas. Los planos cuentan con las firmas de los responsables de la elaboración, revisión y aprobación de los planos, correspondiendo al Ejecutivo Responsable de la Organización la firma de aprobación. Los planos estén aceptados por la AAC.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.1
			AYUDAS VISUALES			
315	RAB 137 137.401	¿El operador de aeródromo provee de indicadores y dispositivos de señalización de acuerdo a requisitos normativos?	Verificar que los indicadores de la dirección del viento estén en condiciones que aseguren que: Sea visible desde las aeronaves en vuelo, o desde el área de movimiento. No sufra los efectos de perturbaciones del aire producidas por objetos cercanos. Si el aeródromo está destinado al uso nocturno, se dispone por lo menos la iluminación de un indicador de la dirección del viento. Si el aeródromo es controlado, en la torre de control se dispone de una lámpara de señales	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.2
320	RAB 137 137.405	¿Las señales en el área de movimiento requeridas para el tipo de operaciones que se efectúan en el aeródromo, están en condiciones adecuadas de manera que proporcionen a los pilotos, así como a los conductores de vehículos en el área de movimiento, la guía e información requerida?	1. Verificar la existencia y las condiciones de las siguientes señales (según corresponda a la aplicación especificada en la RAB): - señal designadora de pista - señal de umbral - señal de punto de visada - señal de punto de visada - señal de faja lateral de pista - señal de eje de calle de rodaje - señal de punto de espera de la pista - señal de punto de espera de la pista - señal de punto de viraje en la Pista - señal de punto de espera de la VOR en el aeródromo - señal de punto de verificación del VOR en el aeródromo - señales de puesto de estacionamiento de aeronaves - Iíneas de seguridad en las plataformas - señal de punto de espera en la vía de vehículos - señal con instrucciones obligatorias - señal de información 2. Verificar que las señales cumplen requisitos normativos en cuanto a colores y perceptibilidad.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.2
325	RAB 137 137.410	¿El aeródromo cuenta con todas las luces requeridas para el tipo de operaciones que se efectúan en el aeródromo, en condiciones que proporcionen a los pilotos, así como a los conductores de vehículos en el área	Verificar la existencia y las condiciones de las siguientes luces (según corresponda a la aplicación especificada en la RAB): iluminación de emergencia faros aeronáuticos (faro de aeródromo o de un faro de identificación) sistemas de iluminación de aproximación ALS (SENCILLO, CAT I, CAT II/III, CAT I-MALSR) sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación (PAPI O APAPI) luces de guía para el vuelo en circuito	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.2

Form. DGAC-DNA-AGA 037 Página Nº 6 de 8

N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
		de movimiento, la guía e información requeridas?	 sistemas de luces de entrada a la pista 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 luces de zona de toma de contacto en la pista luces simples de toma de contacto luces indicadoras de calle de salida rápida luces de zona de parada luces de je de calle de rodaje luces de borde de calle de rodaje luces de plataforma de viraje en la pista barras de parada luces de salida de la instalación de deshielo/antihielo luces de protección de pista barra de prohibición de acceso iluminación de plataforma con proyectores sistema de guía visual para el atraque luces de punto de espera en la vía de vehículos sistema avanzado de guía visual para el atraque luces de situación de la pista Verificar que las luces se encuentran completas, operables y con intensidades tales que asegure su perceptibilidad acorde a las condiciones de visibilidad previstas. 	implantation.		
330	RAB 137 137.415	¿El aeródromo cuenta con todos los letreros requeridos para el tipo de operaciones que se efectúan en el aeródromo, en condiciones que proporcionen a los pilotos, así como a los conductores de vehículos en el área de movimiento, la guía e información requeridas?	Verificar la existencia y las condiciones de los siguientes letreros (según corresponda a la aplicación especificada en la RAB): letreros con instrucciones obligatorias letreros de información letreros de punto de verificación del VOR en el aeródromo letrero de identificación de los puestos de estacionamiento de aeronaves letrero de punto de espera en la vía de vehículos 2. Verificar que los letreros cumplan requisitos normativos en cuanto a colores, perceptibilidad y ubicación según se requiera, para indicar una instrucción obligatoria, una información sobre un emplazamiento o destino particular en el área de movimiento o para suministrar otra información, a fin de satisfacer los requisitos del SMGCS.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.2
			AYUDAS VISUALES INDICADORAS DE OBSTÁ	ÁCULOS		
335	RAB 137 137.515	¿El operador de aeródromo se asegura que se cumplan los requisitos de señalización o iluminación de obstáculos, dentro del aeródromo?	Inspeccionar si los obstáculos, que se encuentren en el área de movimiento están señalizados como obstáculos. Si el aeródromo atiende operaciones nocturnas (incluso si es a requerimiento), observar si los obstáculos están iluminados, incluyendo vehículos y otros objetos móviles considerados como obstáculos cuando estén en el área de maniobras.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.2

Form. DGAC-DNA-AGA 037 Página Nº 7 de 8

N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
			SISTEMAS ELÉCTRICOS			
340	RAB 137 137.601	Para el suministro de energía eléctrica al aeródromo ¿se disponen de fuentes de energía que permitan operaciones seguras, regulares y eficientes?	Inspeccionar el sistema eléctrico del aeródromo para comprobar que: - la fuente primaria de energía esté funcionando adecuadamente; - existe evidencia que en caso de falla de la fuente primaria de energía eléctrica, las instalaciones se commutarán automáticamente a la fuente secundaria de energía eléctrica.	Satisfactorio Insatisfactorio No aplica No observado		A.2

Form. DGAC-DNA-AGA 037 Página Nº 8 de 8



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE BOLIVIA DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA **UNIDAD AGA**

FORMULARIO DGAC-DNA-AGA-038



LISTA DE VERIFICACIÓN – VIGILANCIA DE CONDICIONES OPERACIONALES DE AERÓDROMOS NO CERTIFICADOS

OF ERAGIONALED DE AERODROMOS NO SER	III IOADOO	
NOMBRE DE AERÓDROMO:	CÓDIGO OACI:	
LUGAR/CIUDAD:	DEPARTAMENTO:	
OPERADOR DE AERÓDROMO:	FECHA:	HORA DE INICIO:
INPSECTOR A CARGO DE LA ACTIVIDAD:	FIRMA:	

N°	Referencia	Pregunta del	Orientación	Estado de	Observaciones	E. I.
<u>'</u>		requisito	 Oporcionada por el operador sobre con	implantación		
345	RAB 138 138.105	¿El Operador de aeródromo inspecciona y notifica a las dependencias apropiadas, las condiciones del estado del área de movimiento y el funcionamiento de las instalaciones relacionadas con las mismas?	Examinar pruebas documentales de que el operador de aeródromo inspeccione (auto-inspeccione) diariamente las condiciones del estado del área de movimiento y el funcionamiento de las instalaciones relacionadas con la misma. Verificar que el operador de aeródromo notifique a las dependencias AIS y ATS apropiadas, cuestiones de importancia operacional, o que afecten la performance de las aeronaves, particularmente respecto a lo descrito en RAB 138.105, para que dichas dependencias puedan facilitar la información necesaria a las aeronaves que lleguen o salgan.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		E.1
350	RAB 138 138.110	¿El Operador de aeródromo notifica a los usuarios del aeródromo las variaciones de las condiciones de operación publicadas en el AIP?	Examinar pruebas documentales de que el operador el operador de aeródromo notifique a los usuarios del aeródromo cualquier variación en las condiciones de operación del aeródromo, que difieran de las publicadas en la AIP, incluyendo cualquier obstáculo que hubiese sido levantado, mientras dure el trámite respectivo para el retiro.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		E.1
355	RAB 138 138.115	¿El Operador de aeródromo publica información aeronáutica sobre el Plan de Traslado de Aeronaves Inutilizadas?	Verificar que se haya publicado el número de teléfono de la oficina a cargo del Plan de Traslado de aeronaves Verificar que se haya publicado información sobre los medios disponibles para el retiro de aeronaves Verificar que se especifique en las publicaciones de información aeronáutica, el tipo de aeronave de mayores dimensiones que el aeródromo está equipado para retirar.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		E.1
360	RAB 138 138.116	¿El operador de aeródromo suministrará información relativa al nivel de protección del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios proporcionado en el aeródromo?	Verificar si el Operador de aeródromo notifica información sobre el nivel de protección SSEI proporcionado en el aeródromo expresado en términos de la categoría de los servicios de salvamento y extinción de incendios tal como se describe en 138.420 y de conformidad con los tipos y cantidades de agentes extintores de que se dispone normalmente en un aeródromo. Verificar si el operador de aeródromo notifica los cambios en el nivel de protección SSEI disponible en el aeródromo a las dependencias apropiadas del aeródromo (ATS y AIS). Verificar que el Operador de aeródromo ha establecido y aplica un procedimiento para proporcionar información sobre los cambios en el nivel de protección (expresado en términos	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		E.1

Form. DGAC-DNA-AGA 038 Página Nº 1 de 10

N°	Referencia	Pregunta del reguisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
			de una nueva categoría), debidos a la disponibilidad de agentes extintores, del equipo para la aplicación de agentes extintores (vehículo SEI) o del personal SSEI.			
		CONTROL	DE OBSTÁCULOS Y PROTECCIÓN A LOS EQUIP	OS DE NAVEGACIÓN		
365	RAB 138 138.205	¿El operador de aeródromo aplica los requisitos relativos a las Superficies Limitadoras de Obstáculos OLS dentro del aeródromo?	Verificar si el Operador de aeródromo dentro de los predios del aeródromo hace cumplir las restricciones de altura, distancias libres y la prevención de objetos que comprometan el adecuado funcionamiento de las ayudas a la navegación. Verificar si el operador de aeródromo realiza el control directo de todas las construcciones dentro del aeródromo.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		E.1
370	RAB 138 138.210	¿El operador de aeródromo controla la presencia de objetos en las inmediaciones del aeródromo, que puedan constituir un obstáculo?	Verificar si el operador de aeródromo cuenta con un procedimiento para inspeccionar, identificar y registrar obstáculos fuera de los predios del aeródromo Verificar si el Operador de aeródromo tiene un plano de obstáculos actualizado cada cinco años, con información de la identificación del obstáculo, localización, elevación y propietario. Verificar si el operador de aeródromo realiza el apercibimiento a los propietario de obstáculos para el retiro de obstáculos Verificar si el operador de aeródromo remite a la AAC información sobre los infractores propietarios de obstáculos (nombre, ubicación, coordenadas, elevación, superficie que vulnera, altura que perfora).	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		E.1
375	RAB 138 138.215	¿El operador de aeródromo realiza el control de ayudas visuales indicadoras de obstáculos?	Verificar si el operador de aeródromo dentro de los predios controla que los objetos en altura que pueden representar un riesgo estén señalizados	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		E.1
			SEÑALIZACIÓN DE ÁREAS DE USO RESTRIN	NGIDO		
380	RAB 138 138.301	¿El operador de aeródromo señaliza las áreas de uso restringido?	Verificar si el operador de aeródromo señaliza la pista o calles de rodaje cerradas ya sea temporal o permanentemente Verificar que se borraron las señales normales en caso de que haya señalización de pista o calle de rodaje cerradas Verificar si el operador de aeródromo comunica la situación de pista o calles de rodaje cerradas	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		E.1
385	RAB 138 138.305	¿El operador de aeródromo señaliza las áreas fuera de servicio?	Verificar si el operador de aeródromo señaliza las áreas fuera de servicio en el área de movimiento (por ejemplo: áreas dañadas en pista, áreas de plataforma en reparación).	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		E.1
			PLAN DE EMERGENCIA DE AERÓDROM	0		
415	RAB 138 138.401	¿El aeródromo tiene un Plan de Emergencia de Aeródromo PEA aprobado por la AAC?	Verificar si el PEA coordina la participación de todas las entidades existentes que pudieran ayudar a hacer frente a la emergencia.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable		B.1

Form. DGAC-DNA-AGA 038 Página Nº 2 de 10

N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
			Verificar que el PEA contiene como mínimo: Tipos de emergencia Entidades que intervienen Responsabilidades de cada una de las entidades en la emergencia Información sobre nombres y números de teléfono de las oficinas o personas que se debe llamar en caso de emergencia Mapa reticular del aeródromo Verificar si el PEA se ajusta a los principios relativos a factores humanos a fin de asegurar que todas las entidades existentes intervengan de la mejor manera posible en la emergencia.	□ No observado		
420	RAB 138 138.405	¿El Aeródromo tiene un Centro de Operaciones de Emergencia COE y un puesto de mando móvil PMM?	Verificar que el COE es parte de las instalaciones del aeródromo Verificar si el COE mínimamente está cuenta con el siguiente equipamiento: Sistema de comunicación continua con el PMM, torre de control, otras dependencias del aeródromo y las organizaciones externas que participan en el Plan de Emergencia. Mapa reticular Tarjetas de acción para las emergencias Lista de contactos de otras organizaciones involucradas Reloj con hora HOB y UTC Mesa con sillas Verificar si el aeródromo cuenta con una persona que puede ser asignada a cumplir funciones de PMM. Verificar si el aeródromo cuenta con un vehículo que cumpla funciones de Puesto de Mando Móvil Verificar si el PMM cuenta mínimamente con el siguiente equipamiento Comunicación continua con el COE y otras dependencias Mapa reticular	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		A.1
425	RAB 138 138.410	¿El aeródromo realiza ensayos del Plan de Emergencia de Aeródromo?	Verificar si el operador de aeródromo ha realizado simulacros para poner en práctica el PEA. Verificar si se realizaron simulacros parciales el primer año y un simulacro general en intervalos que no excedan los tres años. Verificar si el operador de aeródromo tiene registro de todos los simulacros realizados incluyendo (actas de reuniones de preparación, evaluaciones y mejoras)	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		E.1
	1	PROVISIĆ	N DEL SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN	DE INCENDIOS SSEI		
430	RAB 138 138.415	¿El aeródromo cuenta con un servicio de Salvamento y Extinción de Incendios SSEI?	Verificar que el operador de aeródromo proporcione servicios y equipo de salvamento y de extinción de incendios en el aeródromo.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		A.2
435	RAB 138 138.420	¿El aeródromo proporciona un nivel de protección SEI acorde a la categoría SEI definida de acuerdo a norma?	Verificar que el nivel de protección proporcionado corresponda a la categoría SEI del aeródromo, calculada de acuerdo a la longitud total o el ancho de fuselaje de la aeronave que mayormente utiliza el aeródromo. Verificar que la categoría SEI esté debidamente declarada en el AIP o PIB	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		E.1

Form. DGAC-DNA-AGA 038 Página Nº 3 de 10

N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
440	RAB 138 138.425	¿El aeródromo cuenta con agentes extintores para extinción de incendios?	1. Verificar si el aeródromo cuenta con agentes extintor principal y secundario. 2. Cuando el aeródromo es categoría SEI es 1, 2 ó 3, verificar que el agente principal en el aeródromo sea B ó C. 3. Verificar que las cantidades de agua para la producción de espuma y los agentes complementarios de los vehículos esté de acuerdo a la Tabla E-2 de la RAB 138. 4. Categorías 1 y 2 podría sustituirse hasta el 100% del agua por agentes complementarios. 5. Verificar si el aeródromo cuenta con suministros de agua suplementarios para el reaprovisionamiento rápido del SSEI. 6. Verificar si el aeródromo cuenta con el 200% de reserva del concentrado de agente principal. 7. Verificar si el aeródromo cuenta con el 100% de reserva de agente complementario.	□ Satisfactorio □ No satisfactorio □ No aplicable □ No observado		A.2
445	RAB 138 138.430	¿El aeródromo cuenta con equipamiento de herramientas para el trabajo del SEI?	Verificar si el SSEI cuenta con un inventario de las herramientas disponibles para su trabajo.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		A.2
450	RAB 138 138.435	¿El SSEI del aeródromo cumple con el tiempo de respuesta?	Verificar que el aeródromo tenga un registro de los ejercicios de tiempo de respuesta realizados por el operador de aeródromo periódicamente. Verificar que su tiempo de respuesta está de acuerdo a la norma Verificar si existe registro de mantenimiento preventivo de los vehículos SEI.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		E.1
455	RAB 138 138.440	¿Cuenta el aeródromo con caminos de acceso a la emergencia?	Verificar si el aeródromo cuenta con caminos de emergencia, adecuadamente mantenidos que permitan cumplir el tiempo de respuesta Verificar que los caminos de emergencia resistan el paso de los vehículos SEI.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		A.1
460	RAB 138 138.445	¿El aeródromo cuenta con una estación de servicio contra incendio?	Verificar si los vehículos SEI normalmente se alojan en la estación de bomberos. Verificar si los vehículos SEI tienen acceso directo y expedito al área de la pista. Verificar si la estación SEI adecuada para la cantidad de personal y de vehículos SEI. Verificar si la estación SEI cuenta con almacén de insumos, sala de capacitación, oficina del comandante, dormitorios, baños, duchas, cocina, sala de descanso. Verificar si la estación está ubicada en un sitio que permita fácil acceso al área de movimiento.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		A.1
465	RAB 138 138.450	¿El servicio contra incendios cuenta con un sistema de comunicación independiente?	Verificar si el SEI tiene un sistema de comunicación independiente con la torre de control, con los vehículos SEI. Verificar si la estación SEI cuenta con un sistema de alerta que se puede activar desde la misma estación y de la torre de control.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		A.2
470	RAB 138 138.455	¿El SEl cuenta con la cantidad mínima de vehículos?	Verificar si la el SEI tiene la cantidad mínima de vehículos de acuerdo a la categoría SEI declarada.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		A.2

Form. DGAC-DNA-AGA 038 Página Nº 4 de 10

N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
			Verificar si los vehículos SEI son equipos expresamente fabricados para ese propósito y no son acondicionados.			
475	RAB 138 138.460 (c), (d), (f)	¿El SSEI cuenta con suficiente personal?	Verificar si existe suficiente personal SEI para que los equipos trabajen a capacidad máxima.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		C.2
480	RAB 138 138.460 (a), (b), (i), (j), (k), (l)	¿El SSEl cuenta con personal entrenado?	Verificar que el personal SEI cuente con curso de formación en salvamento y extinción de incendios en aeródromos. Verificar si se tiene un programa de instrucción para personal SEI aceptado por la AAC. Examinar pruebas de que el operador de aeródromo proporciona la instrucción y entrenamiento al personal SEI de acuerdo al programa de instrucción correspondiente. Verificar si el personal SEI participa de ejercicios con fuego real por lo menos una vez al año. Verificar que por lo menos uno de los bomberos sea entrenado en cuidados médicos de emergencia, con un curso de 40 hrs. Mínimo.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		C.1
485	RAB 138 138.460 (e), (g), (h)	¿El personal del SSEI cuenta con el equipo necesario para cumplir sus funciones?	Verificar si todos los bomberos tienen equipos de protección personal EPP y equipos de respiración autónoma ERA Verificar si el SEI cuenta con cilindros cargados y una compresora de aire para recarga.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		A.2
	,		PLAN DE TRASLADO DE AERONAVES INUTILI	IZADAS		
490	RAB 138 138.465	¿El aeródromo cuenta con un Plan de traslado de aeronaves inutilizadas?	Verificar si el plan contiene información sobre el responsable de ejecutar el plan (Nombre, puesto, teléfono, dirección). Verificar si el Plan contiene la lista de equipo y personal mínimo y equipo para ejecutar el Plan. Verificar si el Plan contiene: detalle de la organización, lista de equipo disponible en otros aeródromos, lista de personal de contacto del operador, declaración de acuerdos de la aerolíneas para el uso de equipo de remoción, lista de contratistas locales (nombres y números telefónicos) con capacidad de proporcionar equipo de remoción, disposición final de desechos y combustible descargado.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		B.1
			PELIGRO POR FAUNA			
560	RAB 138 138.470 (k), (l)	¿El aeródromo cuenta con un Plan de control de peligro por fauna?	Verificar si el aeródromo tiene un Plan de control de peligro por fauna aceptado por la AAC.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		B.1
565	RAB 138 138.470 (c), (d)	¿El aeródromo aplica procedimientos para control de peligro por fauna?	Verificar si el aeródromo tiene un procedimiento de registro y notificación de choque con aves u otros animales. Verificar si la oficina ARO del aeródromo o la jefatura de aeropuerto cuenta con formulario IBIS para registro de choque con aves.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		B.1

Form. DGAC-DNA-AGA 038 Página № 5 de 10

N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
		104410110	Verificar si el operador de aeródromo ha realizado gestiones con el Municipio para evitar los focos exteriores de atracción de fauna.	ptattasion		
570	RAB 138 138.470 (m)	¿El personal del aeródromo está capacitado en la temática de control de peligro por fauna?	Verificar si el operador de aeródromo cuenta con un programa de entrenamiento aceptable para la ACC, para cumplir tareas del plan de peligro por fauna.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		C.1
			SERVICIO DE DIRECCIÓN EN PLATAFORI	MA		
575	RAB 138 138.475	Si el volumen del tránsito y las condiciones de operación lo justifican, ¿se proporciona un servicio de dirección en la plataforma?	El servicio de dirección en la plataforma establece las reglas relativas a la utilización de aeronaves y vehículos de superficie en las plataformas. Estas reglas son compatibles con las correspondientes al área de maniobras.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		E.1
		l	SERVICIO DE AERONAVES EN TIERRA			
580	RAB 138 138.480	¿Se dispone de suficiente equipo extintor de incendios en plataforma y personal entrenado, al hacer el servicio de las aeronaves en tierra?	Verificar si el operador de aeródromo dispone de suficiente equipo extintor en plataforma por lo menos para la intervención inicial en caso de incendio mientras se efectúan actividades de asistencia en tierra a aeronaves. Verificar que el Operador de Aeródromo dispone personal entrenado para utilizar el equipo en caso de incendio durante el servicio de asistencia en tierra a aeronaves.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		A.2
			OPERACIONES DE LOS VEHÍCULOS DE AERÓ	DROMO		
585	RAB 138 138.485	¿El operador de aeródromo aplica los requisitos de operación de vehículos en el área de movimiento?	 Verificar que se aplican limitaciones para el acceso al área de movimiento y áreas de seguridad, para que únicamente ingresen aquellos vehículos necesarios para las operaciones de aeródromo. Verificar que se han establecido e implementado procedimientos para el acceso seguro, ordenado, y operación de vehículos de superficie, en las áreas de movimiento y seguridad, incluyendo previsiones de sanciones ante el incumplimiento de dichos procedimientos por parte de un empleado, residente o contratista Verificar que los vehículos circulan en el área de maniobras sólo por autorización de la torre de control de aeródromo y en la plataforma por autorización de la dependencia del operador de aeródromo a cargo de gestionar la plataforma. Verificar si los caminos del área de movimiento son de uso exclusivo de personal de aeródromo y personal autorizado. Examinar pruebas de que todos los conductores de vehículos en el área de movimiento estén debidamente adiestrados para las tareas que deben efectuar, incluyendo la capacitación de fraseología aeronáutica y comunicación con torre de control. Verificar que se mantiene actualizado un registro de accidentes o incidentes, en el área de movimiento, relacionados con aeronaves y/o vehículos de superficie. 	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		E.1

Form. DGAC-DNA-AGA 038 Página Nº 6 de 10

N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
		SIS	TEMA DE GUIA DE CONTROL DE MOVIMIENTO EI	N SUPERFICIE		
590	RAB 138 138.490	¿El operador de aeródromo cuenta con un Sistema Guía de Control de Movimiento en Superficie SMGCS implementado?	Examinar pruebas documentales de que el aeródromo tiene un SMGCS implementado. Examinar pruebas documentales de que el diseño del SMGCS ha tomado en cuenta:	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		E.1
			INSTALACIÓN DE EQUIPOS EN LA ZONA DE OPE	RACIONES		
620	RAB 138 138.495	¿El operador tiene libre de obstáculos la zona de operaciones dentro del aeródromo?	Verificar que en la zona de operaciones no se han emplazado equipos ni instalaciones a excepción de aquellos que por sus funciones de navegación aérea o de seguridad operacional para las aeronaves deban estar situados en ese lugar. Verificar que todo equipo o instalación (requerida para fines de navegación aérea o de seguridad operacional), que esté emplazado en la zona de operaciones, sea frangible y esté montado lo más bajo posible Nota la zona de operaciones puede comprender uno o más de las siguientes zonas: una franja de pista, una franja de calle de rodaje el área dentro de las distancias especificadas en la Tabla C-1, columna 11 de la RAB-137 una zona libre de obstáculos	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		E.1
			VALLAS, VÍAS Y CAMINOS			
625	RAB 138 138.501	¿El aeródromo cuenta con un cerco perimetral alrededor de todo el aeródromo?	Verificar si el aeródromo cuenta con un cerco perimetral completo. Verificar si el cerco perimetral del aeródromo no presenta daños Verificar si el cerco perimetral cuenta con un camino perimetral interno completo y transitable.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		A.1
			MANTENIMIENTO DEL ÁREA DE MOVIMIEN	NTO		
630	RAB 138 138.601 (a) – (d)	¿El operador de aeródromo cuenta con un programa de mantenimiento?	Verificar si el operador de aeródromo tiene un programa o manual de mantenimiento que incluya tareas, métodos, indicadores y criterios de preservación de instalaciones (pavimentos, señales, franjas, RESA, caminos, vallas, drenajes, entre otros). Verificar si en la gestión actual, el operador ha presentado a la AAC, un cronograma de mantenimiento anual. Verificar si el estado de las áreas del aeródromo pavimentadas (pista, calle de rodaje, plataforma) y no pavimentadas (márgenes, franjas, RESAs), está acorde con las actividades del cronograma de mantenimiento de la gestión correspondiente.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		B.1

Form. DGAC-DNA-AGA 038 Página № 7 de 10

N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
635	RAB 138 138.601 (e)	¿El Operador de aeródromo cuenta con personal calificado para las tareas de mantenimiento?	Verificar si el operador de aeródromo efectúa el mantenimiento de las instalaciones con personal calificado de ingenieros y técnicos suficientes y debidamente capacitados	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		C.1
640	RAB 138 138.605	¿El operador de aeródromo realiza vigilancia y mantenimiento de pavimentos?	Examinar pruebas documentales de que el operador realice inspecciones al área de movimiento para verificar presencia de FOD, estado de los pavimentos, estado de juntas, irregularidades en la superficie. Verificar que la superficie de una pista se mantiene de forma que se evite la formación de irregularidades perjudiciales. Verificar que el operador se asegura que el ACN de las aeronaves que normalmente operan esté acorde a la resistencia de los pavimentos.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		E.2
645	RAB 138 138.610	¿El operador de aeródromo controla las condiciones de fricción de la pista?	1. Que las pistas pavimentadas se mantienen en condiciones que proporcionen a su superficie características de rozamiento iguales o superiores al nivel mínimo de rozamiento especificado en la RAB. 2. Se miden periódicamente y documentan las características de rozamiento de la superficie de la pista con un dispositivo de medición continua del rozamiento, dotado de un humectador automático, manteniendo registro de las mediciones con la firma de aprobación del responsable. 3. Verificar que la frecuencia de estas mediciones sea suficiente para determinar la tendencia de las características de rozamiento de la superficie de la pista (como mínimo dos veces al año). 4. Verificar si el operador aplica medidas correctivas para mantener la pista con las condiciones de fricción requeridas en la norma. 5. Verificar si el operador de aeródromo cuenta con los registros de las actividades realizadas para mejorar la fricción. 6. Verificar si el Operador de aeródromo notifica las condiciones de fricción cuando están por debajo del mínimo exigido en norma. 7. Verificar si el operador de aeródromo efectúa medidas para mantener las pendientes necesarias en pista para evitar acumulación de agua.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		E.2
650	RAB 138 138.615	¿El operador de aeródromo controla la presencia de contaminantes en pista?	Verificar si el operador de aeródromo tiene y aplica un procedimiento para la remoción de contaminantes de la pista (nieve fundente, hielo, agua estancada, barro, polvo, arena, aceite, caucho u otras).	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		E.2
			MANTENIMIENTO DE AYUDAS VISUALE	S		
655	RAB 138 138.701 (a), (b)	¿El operador de aeródromo cuenta con programa de mantenimiento de ayudas visuales?	Verificar si el operador del aeródromo tiene programa de mantenimiento preventivo y correctivo de ayudas visuales (luces, letreros, sistemas eléctricos). Verificar si el operador de aeródromo cuenta con un procedimiento para inspecciones de servicio de las ayudas visuales Verificar si el Programa de mantenimiento de ayudas visuales contempla la calibración periódica de los PAPIS, en tierra y en aire.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		B.1

Form. DGAC-DNA-AGA 038 Página № 8 de 10

N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
660	RAB 138 138.701 (c), (d)	¿EI Operador de aeródromo cuenta con personal calificado para las tareas de mantenimiento de ayudas visuales?	Verificar si el Operador de aeródromo cuenta con personal capacitado y con conocimiento completo de todo el sistema. Verificar si el Operador de Aeródromo cuenta con registros de las capacitaciones del personal encargado del mantenimiento de ayudas visuales	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		C.1
665	RAB 138 138.701 (e)	¿El operador de aeródromo cuenta con las instalaciones y equipos para mantenimiento de ayudas visuales?	Verificar si el Operador de aeródromo cuenta con la herramientas necesarias para mantenimiento de ayudas visuales Verificar si el Operador de aeródromo cuenta con equipos de prueba para mantenimiento y solución de problemas Verificar si el operador de aeródromo cuenta con repuestos en stock para sistemas eléctricos, conectores, transformadores, reguladores, balizas, filtros, etc. Verificar si el operador de aeródromo cuenta con los planos de circuitos y centrales de energía	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		A.1
670	RAB 138 138.701 (f)	¿El operador de aeródromo cuenta con manuales para mantenimiento?	Verificar si el operador de aeródromo cuenta con manuales técnicos aplicables para la solución de problemas, calibración, luminarias y circuitos	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		B.1
675	RAB 138 138.705	¿El operador de aeródromo realiza mantenimiento preventivo y correctivo de ayudas visuales?	Verificar si el Operador de aeródromo asegura que en los mantenimientos se incluyan como mínimo, la planificación del mantenimiento, las inspecciones de mantenimiento preventivo, inspección visual, reparación, instalación, calibración y los procedimientos de mantenimiento no programado, que contengan la documentación técnica requerida conforme al fabricante o prácticas recomendadas que proporcione el nivel mínimo requerido para el movimiento seguro y eficiente de la aeronave durante el despegue, aterrizaje y operaciones de rodaje 2. Verificar si el operador se asegura que las luces tengan permanentemente al menos un 50% de la intensidad especificada en la norma.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		E.2
680	RAB 138 138.725	¿El Operador de aeródromo realiza mantenimiento de los sistemas de suministro de energía eléctrica primaria y secundaria?	 Verificar si el Operador de aeródromo asegura el buen funcionamiento de los sistemas primario y secundario de energía eléctrica Verificar si el Operador de aeródromo realiza inspecciones a los sistemas de energía para la programación de mantenimiento Verificar si el Operador de Aeródromo cuenta con registro de las inspecciones a los sistemas de suministro de energía eléctrica Verificar si el Manual de mantenimiento incluye el control del tiempo que transcurre entre la falla del sistema primario hasta la activación del sistema secundario de suministro de energía eléctrica Verificar si el Operador de aeródromo cuenta con personal calificado para el mantenimiento de los sistemas eléctricos 	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		E.2

Form. DGAC-DNA-AGA 038 Página Nº 9 de 10

N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.		
	NOTIFICACIÓN PREVIA DE MODIFICACIONES A CARACTERÍSTAS FÍSICAS E INSTALACIONES							
685	RAB 138 138.801	¿El Operador de aeródromo notifica a la AAC las modificaciones en las características físicas y condiciones operacionales del aeródromo?	Verificar si el Operador de aeródromo ha notificado a la AAC las modificaciones en características físicas o condiciones operacionales en aeródromo.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		E.1		

Form. DGAC-DNA-AGA 038 Página Nº 10 de 10



AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL DE BOLIVIA DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA UNIDAD AGA





	LISTA DE VERIFICACIÓN – INSPECCIÓN ADMIN ORGANIZACIONAL DE AERÓDROMO NO CER		ON TENERAL CE ARRONALTILA CALL
NOMBRE DE AERÓDROMO:		CÓDIGO OACI:	
LUGAR/CIUDAD:		DEPARTAMENTO:	
OPERADOR DE AERÓDROMO:		FECHA:	HORA DE INICIO:
INSPECTOR A CARGO DE LA A	CTIVIDAD:	FIRMA:	

N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
730	RAB 139.305 (c) CA N° DGAC- 030/2018 1. Gestión Institucional de la Organización 1.1 Compromiso Gerencial 1.1.3 Designación de la alta Dirección	¿El Ejecutivo responsable (Máxima Autoridad Ejecutiva de la organización) y toda instancia de decisión de la organización, han sido designados con atribuciones y autoridad delegada suficientes para tomar medidas acordes a las obligaciones y responsabilidades en la operación y mantenimiento del(los) aeródromo(s) a su cargo?	Se tiene establecido legalmente el procedimiento de designación de la Máxima Autoridad Ejecutiva. La Máxima Autoridad Ejecutiva de la organización está claramente identificada. Si existen diferentes niveles de toma de decisión en la organización (Ej Directorio, Gerencias o Direcciones Regionales), cada nivel cuenta con el responsable designado y claramente identificado.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		D.1
735	RAB 139.305 (f) CA N° DGAC- 030/2018 DNA- 0295/2018 1. Gestión Institucional de la Organización 1.1 Compromiso Gerencial 1.1.2 Responsabilid ad Y Autoridad	¿Las responsabilidades y autoridad dentro de la organización están apropiadamente definidas, comunicadas y aplicadas?	1. El operador de aeródromo ha definido su estructura organizacional en un documento oficial debidamente aprobado donde se establezcan claramente las atribuciones y funciones de las áreas encargadas de la operación y mantenimiento del aeródromo (EjManual de Organización y Funciones). 2. La autoridad y responsabilidad sobre las actividades y procesos está definida y divulgada dentro de la organización. (Ver MDP) 3. Si existen diferentes niveles de toma de decisión en la organización (Ej Directorio, Gerencias o Direcciones Regionales), se establece claramente la responsabilidad y el nivel de autoridad de cada instancia con poder de decisión. incluyendo la responsabilidad y obligación de rendición de cuentas sobre la operación y mantenimiento del(los) aeródromo(s) a su cargo.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		D.1
740	RAB 139.301 (c) CA N° DGAC- 030/2018 2. Competencia del Personal 2.1 Dotación	¿Cuenta la organización con personal suficiente para llevar a cabo sus funciones y desempeñar su mandato adecuadamente?	El operador de aeródromo tiene una metodología para determinar el número de personal técnico necesario para la operación y mantenimiento del(los) aeródromo(s) a su cargo. Se ha determinado el personal técnico necesario considerando todas las tareas de operación y mantenimiento, incluidos los procedimientos operativos estandarizados (SOP's), y procesos del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional. La organización ha dotado de personal técnico operativo, acorde al personal requerido que se ha determinado.	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		C.2

Form. DGAC-DNA-AGA 039 Página Nº 1 de 3

N°	Referencia	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
745	RAB 139.305 (b), (d) y (e) CA N° DGAC- 030/2018 2. Competencia del Personal 2.2 Perfiles y descripción de puestos	¿Los perfiles del personal clave del operador de aeródromo aseguran sus capacidades para atender sus obligaciones?	 El operador de aeródromo ha establecido el perfil de todo el personal técnico de operación y mantenimiento, en un documento oficialmente aprobado por la organización (Ej. Manual de Puestos), incluyendo los requisitos mínimos para ocupar los puestos, líneas de dependencia, líneas de responsabilidad y funciones, de acuerdo a las actividades críticas a atenderse. Se ha identificado y declarado cada puesto correspondiente al Personal Clave del operador de aeródromo. La competencia necesaria para cada puesto del Personal Clave está definida en base a requisitos mínimos de cualificación (formación académica y/o aeronáutica) y experiencia para ocupar el puesto. Los perfiles de puesto acredita que se dispone de una combinación adecuada de disciplinas técnico-operativas para atender al tamaño y magnitud de las actividades de operación y mantenimiento. Todos los procesos relacionados con las actividades críticas para la operación y mantenimiento del aeródromo, tienen asignado un responsable de su efectiva aplicación y/o de los resultados de los mismos, lo que incluye: a) notificaciones de aeródromo; b) acceso al área de movimiento; c) plan de emergencia del aeródromo; d) salvamento y extinción de incendios (RFF); e) inspección del área de movimiento y de la superficie limitadora de obstáculos (OLS); f) ayudas visuales y sistemas eléctricos del aeródromo; g) gestión de la plataforma y control de estacionamientos; j) control de vehículos en el área de movimientos; j) gestión del peligro de la fauna; j) control de vehículos en el área de movimientos; j) gestión del peligro de la fauna; j) control de obstáculos; m) traslado de aeronaves inutilizadas; n) manipulació	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		C.1
750	RAB 139.305 (g) y (h) CA N° DGAC- 030/2018 2. Competencia del Personal 2.3 Capacitación (instrucción y entrenamiento)	¿El personal técnico de operaciones y mantenimiento recibe la Instrucción adecuada para sus funciones?	1. El operador de aeródromo ha elaborado un programa oficial de instrucción donde se detalle el tipo de instrucción que debe proporcionarse al personal técnico de operación y mantenimiento. 2. El programa de instrucción considera:	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		C.1

Form. DGAC-DNA-AGA 039 Página Nº 2 de 3

N°	Referencia	Pregunta del reguisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	E. I.
			4. El tipo y la frecuencia de la instrucción son suficientes para que el personal técnico adquiera y mantenga un nivel de conocimientos, habilidades, competencia y cualificaciones acorde con las funciones y responsabilidades de cada puesto técnico operativo. 5. Para aplicar el programa de instrucción, se elaboran planes de instrucción periódicos (Ej anual)) donde se detalle, en orden de prioridad, el tipo de instrucción que se impartirá durante el periodo establecido. 6. Se aplica el programa de instrucción y se ejecutan los planes periódicos de manera apropiada. 7. El operador de aeródromo aplica un sistema para llevar registro de la instrucción de su personal técnico.			
755	RAB 139.305 (i), (j) CA N° DGAC- 030/2018 DNA- 0295/2018 3. Medios de trabajo	¿La organización cuenta con la infraestructura, medios físicos e información documentada apropiados para para cumplir con las actividades de operación y mantenimiento del aeródromo?	1. Se cuenta con oficinas, instalaciones y ambientes de trabajo en general, adecuados para el desempeño satisfactorio del personal de las áreas de operaciones y mantenimiento. Nota Esta orientación no está directamente relacionada a los requisitos de características físicas o instalaciones, establecidos en la RAB sobre aeródromos, los cuales son evaluados dentro de los procesos de certificación y vigilancia por parte de la AAC, empleando otros formularios. Sin embargo, en caso de que existiera algún incumplimiento a requisitos normativos de la RAB que incida también en la capacidad del operador de aeródromo en cumplir sus funciones, se considera que esta orientación también es insatisfactoria. 2. Se cuenta con suficiente equipo, materiales y herramientas (incluyendo hardware y software), para que el personal de operaciones y mantenimiento, cumpla sus funciones a cabalidad. Nota Esta orientación no está directamente referida a los requisitos de equipamiento establecidos en la RAB sobre aeródromos (Ej equipamiento para el SEI, equipamiento COE, etc.), los cuales son evaluados dentro de los procesos de certificación y vigilancia por parte de la AAC empleando otros formularios. Sin embargo, en caso de que se incumpliera el requisito normativo de la RAB, esta orientación se considera insatisfactoria. 3. La organización tiene un sistema de manejo de toda la información y documentación técnica relacionada a la operación y mantenimiento del(los) aeródromo(s) a su cargo, para asegurar su disponibilidad y acceso además del adecuado archivo. Esta información (en formato físico o electrónico) comprende, entre otros: > Políticas institucionales, > procedimientos establecidos por la organización, manuales de la organización, manuales de la organización, Panuales de la organización, Albanos tecnicos, Reglamentación Aeronáutica Boliviana Circulares y boletines emitidos por la AAC Directivas, órdenes, circulares y demás publicaciones de la organización	Satisfactorio No satisfactorio No aplicable No observado		B.1

Form. DGAC-DNA-AGA 039 Página Nº 3 de 3