



**REGLAMENTACION  
AERONAUTICA  
BOLIVIANA**

# RAB 139

## Reglamento sobre Certificación de Aeródromos

Segunda edición, Enmienda 2, R.A. N° 032 de 19/02/2021

**Aplicabilidad:**

Esta enmienda reemplaza, desde el 22 de febrero de 2021, todas las enmiendas anteriores del RAB 139.



**RAB – 139**  
**Reglamento sobre Certificación de Aeródromos**

<b><u>Registro de enmienda al RAB-139</u></b>			
<b>Enmienda N°</b>	<b>Fecha de aplicación</b>	<b>Fecha de aprobación</b>	<b>Aprobado por</b>
Original 2da. Edición	19/05/2016	19/05/2016	DGAC
1 2da. Edición	02/01/2019	18/12/2018	DGAC
2 2da. Edición	22/02/2021	19/02/2021	DGAC

**PÁGINA INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

**RAB – 139**  
**Reglamento sobre Certificación de Aeródromos**

<b>Detalle de enmienda al RAB 139</b>			
<b>Enmienda</b>	<b>Origen</b>	<b>Temas</b>	<b>Aplicable</b>
1 (Original)	Adecuación y armonización con el Reglamento Aeronáutico Latinoamericano LAR-139.	<p>Se establece que los aeródromos ya certificados se sometan a un proceso de re-certificación para adecuarse al LAR.</p> <p>Se incluye definiciones de “personal clave” y “actividades críticas”, y “personal de operaciones”, enfocados a los requisitos de competencia organizacional para un operador de aeródromo.</p>	19/05/2016
1 (2da.Edición)	Informe final de la duodécima reunión del panel de expertos del SRVSOP	<p>Se incorporan revisión de requisitos SMS para su compatibilidad con el PANS-AERÓDROMOS.</p> <p>Se estandariza la utilización de términos Estudio aeronáutico, evaluación de la seguridad operacional y estudio de compatibilidad, y se eliminan disposiciones sobre re-certificación.</p>	02/01/2019
2 (2da.Edición)	<p>Ajuste en plazos de certificación de aeródromos nacionales acordado con el operador de aeródromo. Y necesidad de mejoras en función a la experiencia propia y de otros Estados.</p> <p>Se requiere estar acorde a la Edición vigente del Anexo 19 y el Doc. OACI 9859.</p>	<p>Se incorporan definiciones de aeronave crítica, auditoria de la seguridad operacional, competencia operacional, nivel aceptable y nivel equivalente de seguridad operacional. Se introduce acápites de la autoridad de certificación y vigilancia y el tratamiento de incumplimientos. Se mejora y ordena el capítulo D sobre competencias del operador de aeródromo.</p>	22/02/2021

**PÁGINA INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

**RAB – 139**  
**Reglamento sobre Certificación de Aeródromos**

<b>Lista de páginas efectivas del RAB 138</b>			
<b>Detalle</b>	<b>Páginas</b>	<b>Enmienda</b>	<b>Fecha de Aplicación</b>
Preámbulo	139-I a 139-X	2	22/02/2021
Capítulo A	139-A-1 a 139-A-10	2	22/02/2021
Capítulo B	139-B-1 a 139-B-1	2	22/02/2021
Capítulo C	139-C-1 a 139-C-2	1	02/01/2019
Capítulo D	139-D-1 a 139-D-6	2	22/02/2021
Capítulo E	139-E-1 a 139-E-5	2	22/02/2021
Apéndice 1	138-AP1-I	1	02/01/2019
Apéndice 2	139-AP2-I-1 a 139-AP2-2	1	02/01/2019
Apéndice 3	139-AP3-1 a 139-AP3-A3-1	1	02/01/2019
Apéndice 4	139-AP4-1	1	02/01/2019
Apéndice 5	139-AP5-C1-1 a 139-AP5-C2-12	1	02/01/2019
Apéndice 6	138-AP6-1 a 138-AP6-12	2	22/02/2021
Apéndice 7	138-AP7-1 a 138-AP7-7	2	22/02/2021
Apéndice 8	138-AP8-1 a 138-AP8-4	2	22/02/2021

**PÁGINA INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

## INDICE

### REGLAMENTO SOBRE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

*Página*

---

<b>Registro de enmienda al RAB-139.....</b>	<b>II</b>
<b>Detalle de enmienda al RAB 139.....</b>	<b>IV</b>
<b>Lista de páginas efectivas del RAB 138 .....</b>	<b>VI</b>
<b>INDICE .....</b>	<b>VIII</b>
<b>ÍNDICE APÉNDICES .....</b>	<b>X</b>
<b>CAPÍTULO A GENERALIDADES .....</b>	<b>139-A-1</b>
139.001 Definiciones y Acrónimos .....	139-A-1
139.005 Ámbito de Aplicación .....	139-A-4
139.006 Alcance .....	139-A-4
139.010 Registro del aeródromo y clave de referencia .....	139-A-5
139.015 Normas, métodos y procedimientos de cumplimiento.....	139-A-5
139.016 Interfaces y responsabilidades compartidas .....	139-A-5
139.025 Autoridad de Certificación y Vigilancia .....	139-A-6
139.030 Tratamiento de Incumplimientos.....	139-A-6
139.035 Medidas de Precaución para Preservar la Seguridad Operacional .....	139-A-8
139.040 Medidas Sancionatorias .....	139-A-8
<b>CAPÍTULO B CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS .....</b>	<b>139-B-1</b>
139.101 Obligatoriedad de Certificación.....	139-B-1
139.103 Requisitos para la obtención de un Certificado de Aeródromo.....	139-B-1
139.105 Proceso de certificación .....	139-B-2
139.110 Pre-solicitud y tratamiento de la expresión de interés.....	139-B-2
139.115 Solicitud formal de certificación de aeródromo.....	139-B-3
139.120 Evaluación de la solicitud formal de certificación de aeródromo.....	139-B-3
139.125 Evaluación de instalaciones, equipo, servicios y procedimientos operativos de aeródromo .....	139-B-4
139.126 Aceptación del SMS del Aeródromo.....	139-B-5
139.127 Evaluación de la competencia organizacional del operador de aeródromo.....	139-B-5
139.130 Aceptación de las condiciones de operación .....	139-B-5
139.140 Otorgamiento de un Certificado de Aeródromo.....	139-B-6
139.145 Publicación en la AIP de la condición certificada del aeródromo.....	139-B-6
139.150 Duración de un Certificado de Aeródromo.....	139-B-6
139.155 Devolución de un certificado de aeródromo .....	139-B-6
139.160 Transferencia de un Certificado de Aeródromo.....	139-B-7
139.165 Certificado de aeródromo provisional.....	139-B-7
139.170 Suspensión, cancelación o revocatoria de un certificado de aeródromo.....	139-B-8
139.175 Enmienda o actualización de un Certificado de Aeródromo.....	139-B-8
<b>CAPÍTULO C MANUAL DE AERÓDROMO .....</b>	<b>139-C-1</b>
139.201 Obligatoriedad del manual de aeródromo .....	139-C-1
139.203 Alcance del Manual de Aeródromo.....	139-C-1
139.205 Distribución del Manual de Aeródromo .....	139-C-1
139.207 Formato del manual de aeródromo .....	139-C-1

139.210 Contenido del Manual de Aeródromo .....	139-C-2
139.215 Enmienda del Manual de Aeródromo .....	139-C-2
139.220 Notificación de Cambios del manual de Aeródromo .....	139-C-2
139.225 Aceptación por la AAC del Manual de Aeródromo .....	139-C-2
<b>CAPÍTULO D OBLIGACIONES DEL POSEEDOR DE UN CERTIFICADO.....</b>	<b>139-D-1</b>
139.301 Cumplimiento de normas y métodos .....	139-D-1
139.305 Competencia organizacional .....	139-D-1
139.310 Operación y mantenimiento del aeródromo .....	139-D-2
139.315 Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS).....	139-D-2
139.320 Auditorías internas .....	139-D-2
139.323 Notificaciones de seguridad operacional e investigaciones por el operador de aeródromo .....	139-D-3
139.325 Acceso al aeródromo – Inspección de la AAC .....	139-D-3
139.330 Notificación de datos e información del aeródromo .....	139-D-3
139.333 Programa de Inspecciones del Operador de Aeródromo .....	139-D-4
139.335 Inspecciones especiales .....	139-D-4
139.337 Obras en Curso.....	139-D-5
139.340 Control y Eliminación de obstrucciones dentro del aeródromo. ....	139-D-5
139.345 Avisos de advertencia .....	139-D-5
139.350 Conservación de registros .....	139-D-5
<b>CAPÍTULO E EXENCIONES.....</b>	<b>139-E-1</b>
139.401 Exenciones .....	139-E-1
139.405 Estudio de Evaluación de la Seguridad Operacional (EESO).....	139-E-2
139.410 Compatibilidad de Aeródromos .....	139-E-3
139.415 Estudio Aeronáutico (EA) .....	139-E-4

## ÍNDICE APÉNDICES

### APÉNDICES AL REGLAMENTO SOBRE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

	<i>Página</i>
<b>APÉNDICE 1.-</b> FORMULARIO DE PRE-SOLICITUD PARA CERTIFICADO DE AERÓDROMO .....	139-AP 1-1
<b>APÉNDICE 2.-</b> FORMULARIO DE SOLICITUD FORMAL PARA CERTIFICADO DE AERÓDROMO .....	139-AP 2-1
<b>APÉNDICE 3.-</b> MODELO DE CERTIFICADO DE AERÓDROMO .....	139-AP 3-1
<b>APÉNDICE 4.-</b> REGISTRO DE CERTIFICADOS .....	139-AP 4-1
<b>APÉNDICE 5.-</b> MANUAL DE AERÓDROMO .....	139-AP 5-1
<b>APÉNDICE 6.-</b> SMS EN AERÓDROMOS .....	139-AP 6-1
<b>APÉNDICE 7.-</b> COMPETENCIA ORGANIZACIONAL EN AERÓDROMOS .....	139-AP 7-1
<b>APÉNDICE 8.-</b> SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA PARA AERÓDROMOS .....	139-AP 8-1



## **CAPÍTULO A GENERALIDADES**

*El objetivo de las especificaciones descritas en el RAB-139 “Reglamento sobre Certificación de Aeródromos”, es el de establecer requisitos del proceso para certificar un aeródromo, de la competencia organizacional de operador que solicita la certificación y del manual de aeródromo.*

*El objetivo del proceso de certificación es establecer un régimen normativo que permita hacer cumplir en forma eficaz las especificaciones relacionadas a la seguridad operacional en aeródromos. Para este fin, se establece que la Autoridad Aeronáutica Civil constituye la autoridad de certificación, como entidad a cargo de la vigilancia de la seguridad operacional separada de cualquier operador de aeródromo.*

*Cuando se otorga un certificado al aeródromo, para los explotadores de aeronaves y otras organizaciones que operan en él significa que, en el momento de la certificación, cumple las especificaciones relativas a la instalación y a su funcionamiento y que tiene, de acuerdo con la autoridad de certificación, la capacidad de seguir cumpliendo esas especificaciones durante la validez del certificado. El proceso de certificación establece también el punto de referencia para la vigilancia continua del cumplimiento de las especificaciones.*

### **139.001 Definiciones y Acrónimos**

- (a) **Definiciones.** En el presente Reglamento RAB 139 - Certificación de aeródromos, las siguientes definiciones son válidas:
- (1) **Actividad Crítica.-** Toda actividad dentro de la operación o mantenimiento de un aeródromo relacionado a:
    - (i) Procedimientos del Manual de Aeródromo aceptado por la AAC; o
    - (ii) Procesos integrantes del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional SMS del aeródromo; o
    - (iii) Otras tareas necesarias para el cumplimiento de las disposiciones establecidas en RAB 137, RAB138, RAB 139.
  - (2) **Aeronave Crítica.-** Es la aeronave que opera o se prevé opere en determinado aeródromo, y que por sus características técnicas - operativas, exige que en el aeródromo se apliquen los requisitos reglamentarios más estrictos, en comparación con las otras aeronaves previstas.
  - (3) **Aeródromo certificado.-** Aeródromo a cuyo operador se le ha otorgado un Certificado de Aeródromo.
  - (4) **Auditoria de la seguridad operacional.-** Actividad consistente en un examen y revisión de los procesos y actividades de una organización de aviación civil, para verificar conformidad respecto a lo establecido en su SMS. Esto incluye la auto evaluación del operador de aeródromo para identifique peligros a raíz de incumplimientos a los reglamentos.
  - (5) **Autoridad Aeronáutica Civil (AAC).** Es la máxima autoridad técnica operativa del sector aeronáutico civil nacional, ejercida por la Dirección General de Aeronáutica Civil como un organismo autárquico, conforme a las atribuciones y obligaciones fijadas por Ley y normas reglamentarias. La Autoridad Aeronáutica Civil tiene a su cargo la reglamentación, la certificación y la vigilancia de la seguridad operacional en los aeródromos.
  - (6) **Certificado de Aeródromo.-** Certificado otorgado por la AAC, para operar un aeródromo, en el marco del RAB-139, con posterioridad a la aceptación del manual de aeródromo. Constituye el instrumento empleado por la AAC de conformidad con las normas aplicables a la operación de aeródromos, mediante el cual se documenta que, en el momento de la certificación, el aeródromo cumple las especificaciones relativas a la instalación y a su funcionamiento y que tiene, de acuerdo con la AAC, la capacidad de seguir cumpliendo esas especificaciones durante la validez del certificado.

- (7) **Competencia Organizacional.**- Capacidad técnico-operativa de la organización a cargo de la operación y mantenimiento de un aeródromo, para realizar todas las actividades críticas de acuerdo a los requisitos reglamentarios y acorde a los niveles aceptables de seguridad operacional establecidos por el Estado.
- (8) **Ejecutivo Responsable.** Es la persona identificable que tiene la responsabilidad final para el desempeño eficaz y eficiente del SMS de la organización.
- (9) **Estudio Aeronáutico (EA).** Es un estudio detallado de un problema aeronáutico mediante el cual se analizan los efectos adversos sobre la seguridad y regularidad de las operaciones aéreas, determinando las medidas de mitigación y clasificando el impacto de la aplicación de estas medidas en aceptables o inaceptables. Son permitidos únicamente cuando así se especifica en la Reglamentación Aeronáutica Boliviana. Son permitidos únicamente cuando así se especifica en la Reglamentación Aeronáutica Boliviana.
- (10) **Estudio de Compatibilidad.** Estudio realizado por el explotador de aeródromo a fin de abordar la cuestión de las repercusiones de la introducción de un tipo o modelo de avión que resulta nuevo para el aeródromo. Es posible incluir en el estudio de compatibilidad una o varias evaluaciones de la seguridad operacional.
- (11) **Estudio de Evaluación de la Seguridad Operacional (EESO).** Estudio comprensivo basado en la evaluación de la seguridad operacional como un elemento del proceso de gestión de riesgos de un SMS, que se utiliza para evaluar las preocupaciones de seguridad operacional que surgen, entre otras causas, de las desviaciones respecto de las normas y reglamentaciones aplicables, los cambios identificados en un aeródromo o cuando se plantea cualquier otra preocupación de seguridad operacional.
- (12) **Indicador de rendimiento en materia de seguridad operacional (SPI).** Parámetro basado en datos que se utiliza para observar y evaluar el rendimiento en materia de seguridad operacional.
- (13) **Infraestructura del aeródromo.** Elementos físicos e instalaciones conexas del aeródromo.
- (14) **Inspección Técnica.** Verificación visual o por instrumentos del cumplimiento de las especificaciones técnicas relativas a la infraestructura, equipamiento y las operaciones del aeródromo.
- (15) **Manual de Aeródromo (MA).**- El manual que forma parte de la solicitud de un certificado de aeródromo con arreglo al presente reglamento, incluyendo toda enmienda del mismo aceptada por la AAC.
- (16) **Método Aceptable de Cumplimiento (MAC).**- Normas, métodos, procedimientos o prácticas no obligatorias adoptadas por la AAC con el fin de ilustrar los medios que permiten establecer la conformidad con los requisitos reglamentarios sobre aeródromos.
- (17) **Medio de Cumplimiento Alternativo (MCA).**- Prácticas o procedimientos que proponen una alternativa a un Método Aceptable de Cumplimiento (MAC) ya existente o bien nuevos medios para determinar la conformidad con los requisitos reglamentarios sobre aeródromos, para los que la AAC no hubiera adoptado un MAC.
- (18) **Meta de rendimiento en materia de seguridad operacional.**- La meta proyectada o prevista del Estado o proveedor de servicios que se desea conseguir, en cuanto a un indicador de rendimiento en materia de seguridad operacional, en un período de tiempo determinado que coincide con los objetivos de seguridad operacional.
- (19) **Nivel Aceptable de Seguridad Operacional (NASO).**- Es el grado mínimo de seguridad operacional que debe ser garantizado por un sistema en la práctica real
- (20) **Nivel Equivalente de Seguridad Operacional (NESO).**- Condición en que no se cumple literalmente determinado requisito reglamentario, sino que se adoptan medidas compensatorias que logran el propósito del requisito, garantizando así el mismo nivel de seguridad operacional.

- (21) **Nivel de Seguridad Operacional.**- Grado de seguridad operacional de un sistema. Es una propiedad emergente en el sistema, que representa la calidad del mismo con respecto a la seguridad operacional. Se expresa mediante indicadores de desempeño de seguridad operacional.
- (22) **Operador de aeródromo.**- Persona natural o jurídica, de derecho público o privado, a la que se le ha otorgado, aún sin fines de lucro, la explotación comercial, administración, mantenimiento y operación de un aeródromo.
- Nota.- Para efectos de esta Reglamentación y normas complementarias, el término “administrador aeroportuario” es equivalente a “operador de aeródromo”. Asimismo, “explotador” es sinónimo de “operador”.*
- (23) **Peligro.** Condición u objeto que entraña la posibilidad de causar un incidente o accidente de aviación o contribuir al mismo .
- (24) **Personal Clave.**- Personal identificado por el operador de aeródromo y declarado en el Manual, que tiene la responsabilidad de asegurarse del cumplimiento de alguna Actividad Crítica.
- (25) **Probabilidad.**- Posibilidad que un evento o condición insegura pueda ocurrir
- (26) **Promulgación.**- Acción de notificar formalmente información oficial a la comunidad de la aviación
- (27) **Reglamento Aplicable.** Los reglamentos aplicables al aeródromo y el explotador de aeródromo transpuestos de especificaciones internacionales y otros reglamentos pertinentes.
- (28) **Rendimiento en materia de seguridad operacional.** Logro de un Estado o de un proveedor de servicios en lo que respecta a la seguridad operacional, de conformidad con lo definido mediante sus metas e indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional.
- (29) **Riesgo de seguridad operacional.** La probabilidad y la severidad previstas de las consecuencias o resultados de un peligro.
- Nota.- Para efectos del presente Reglamento, el término “riesgo” será utilizado para referirse a “Riesgo de seguridad operacional”.*
- (30) **Seguridad operacional.** Estado en el que los riesgos asociados a las actividades de aviación relativas a la operación de aeronaves, o que apoyan directamente dicha operación, se reducen y controlan a un nivel aceptable.
- (31) **Severidad.** Las potenciales consecuencias de un evento o condición insegura, tomando como referencia la peor situación previsible.
- (32) **Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS).**- Enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional que incluye las estructuras orgánicas, la obligación de rendición de cuentas, las responsabilidades, las políticas y los procedimientos necesarios.
- (33) **Suceso de seguridad operacional.**- Cualquier evento relacionado con la seguridad operacional que pone en peligro o que, si no se corrige o se aborda, podría poner en peligro una aeronave, sus ocupantes o cualquier otra persona e incluye, en particular, los accidentes así como los incidentes graves y leves
- (34) **Transporte aéreo público.** Servicios de transporte aéreo público son aquellos que tienen por objeto el transporte por vía aérea de pasajeros, equipajes, correo y carga, mediante remuneración. Pueden ser internos o internacionales, regulares o no regulares.
- (35) **Transporte aéreo regular.** Servicio de transporte aéreo regular es aquel que se realiza entre dos o más puntos, ajustándose a horarios, tarifas e itinerarios predeterminados y de conocimiento general mediante vuelos tan regulares y frecuentes que pueden reconocerse como sistemáticos.

- (b) **Acrónimos** .- Para los fines de este reglamento los siguientes acrónimos y abreviaturas son válidos:

**AAC:** Autoridad Aeronáutica Civil

**AIP:** Publicación de información aeronáutica

**EA:** Estudio Aeronáutico

**EESO:** Estudio de Evaluación de la Seguridad Operacional

**EC:** Equipo de Certificación

**IAGA:** Inspector de Aeródromo

**MA:** Manual de Aeródromo

**MAC:** Método Aceptable de Cumplimiento

**MCA:** Medio de Cumplimiento Alternativo

**NASO:** Nivel Aceptable de Seguridad Operacional

**NESO:** Nivel Equivalente de Seguridad Operacional

**PANS:** Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea

**PCA:** Plan de certificación de aeródromos

**SEI:** Salvamento y extinción de incendios

**SMS:** Sistema de gestión de la seguridad operacional

**SOP:** Procedimiento Operativo Normalizado/Estandarizado

**SPI:** Indicador de rendimiento en materia de seguridad operacional

### 139.005 Ámbito de Aplicación

- (a) Este reglamento es de obligatorio cumplimiento por todo operador de aeródromo que opera un aeródromo terrestre abierto al uso público dentro del territorio del Estado Plurinacional de Bolivia, en el cual se atienda o pretenda atender:
- (1) Operaciones de aviación civil internacional; u
  - (2) Operaciones de aviación civil nacional regidas por el RAB 121, cuando estas impliquen el transporte aéreo público regular de pasajeros.
- (b) Este reglamento no aplica a helipuertos.

### 139.006 Alcance

El alcance de la certificación incluye, como mínimo, los siguientes temas:

- (a) El cumplimiento de la infraestructura del aeródromo respecto de los reglamentos aplicables a las operaciones que el aeródromo prevé ofrecer;
- (b) Los Procedimientos Operativos Normalizados (SOP) y su aplicación, respecto de:
- (1) SOP-AGA-01: Datos y notificaciones de aeródromo;
  - (2) SOP-AGA-02: Acceso al área de movimiento;
  - (3) SOP-AGA-03: Plan de emergencias del aeródromo;
  - (4) SOP-AGA-04: Servicio de salvamento y extinción de incendios (SEI);
  - (5) SOP-AGA-05: Inspección del área de movimiento;
  - (6) SOP-AGA-06: Ayudas visuales y sistemas eléctricos del aeródromo;

- (7) SOP-AGA-07: Mantenimiento del área de movimiento;
  - (8) SOP-AGA-08: Trabajos en el aeródromo;
  - (9) SOP-AGA-09: Gestión de la plataforma;
  - (10) SOP-AGA-10: Gestión de la seguridad operacional en la plataforma;
  - (11) SOP-AGA-11: Control de Vehículos en el área de movimientos;
  - (12) SOP-AGA-12: Gestión del peligro que representa la fauna silvestre;
  - (13) SOP-AGA-13: Control de obstáculos;
  - (14) SOP-AGA-14: Traslado de aeronaves inutilizadas;
  - (15) SOP-AGA-15: Manipulación de materiales peligrosos;
  - (16) SOP-AGA-16: Operaciones con poca visibilidad; y
  - (17) SOP-AGA-17: Protección de emplazamientos de radar, radio-ayudas para la navegación y meteorología
- (c) La implantación del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) respecto de los reglamentos aplicables.

#### 139.010 Registro del aeródromo y clave de referencia

- (a) **Registro.** La AAC mantendrá el registro de los certificados de aeródromos otorgados, mediante la dependencia designada para el efecto.
- (b) **Clave de Referencia.** La Clave de Referencia de cada aeródromo deberá ser tomada en cuenta para la operación y el registro respectivo. (Véase RAB-137, Tabla A-1).

#### 139.015 Normas, métodos y procedimientos de cumplimiento

- (a) Los operadores de aeródromo contemplados en RAB 139.005 deben dar cumplimiento a las disposiciones normativas contenidas en el presente reglamento, así como en los reglamentos RAB 137, RAB 138 y otras disposiciones normativas complementarias que establezca la AAC.

*Nota.- En RAB 139.030 se aborda el tratamiento de incumplimientos a los requisitos normativos sobre aeródromos.*

- (b) Además, toda referencia en esta Reglamentación a normas y métodos de aeródromo está enmarcada en las normas y métodos recomendados (SARPS) de la versión vigente del Volumen I del Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, los documentos de la OACI relacionados que se publiquen y enmienden de tiempo en tiempo.
- (c) Todo poseedor de un certificado de aeródromo, debe cumplir con lo prescrito en el Manual de Aeródromo aceptado por la AAC, conforme a este Reglamento y documentos relacionados. A efectos de verificación de cumplimiento, la AAC considera que un operador de aeródromo ha dado cumplimiento a determinado requisito cuando ha implementado a cabalidad un Método Aceptable de Cumplimiento (MAC) adoptado por la AAC para el cumplimiento del requisito normativo en cuestión, o un Medio de Cumplimiento Alternativo (MCA) autorizado específicamente por la AAC para el aeródromo y notificado en ese sentido al operador de aeródromo.

#### 139.016 Interfaces y responsabilidades compartidas

- (a) Cuando el operador/explotador de aeródromo no sea responsable de algunos de los temas detallados en el alcance de la certificación, en el Manual de Aeródromo, debe definirse claramente para cada uno de los elementos, qué tipo de coordinación y procedimientos se han establecido para los casos en que son varias las partes interesadas responsables.

- (b) Como parte de la implementación del SMS y de interfaces y responsabilidades compartidas, el operador/explotador de aeródromo debe asegurarse de que todos los usuarios del aeródromo, incluidos los explotadores de base fija, las agencias de servicios de escala y otras organizaciones que realizan actividades en el aeródromo de forma independiente relativas al despacho de vuelos o aeronaves, cumplan los requisitos de seguridad operacional de su SMS.
- (c) La coordinación entre el operador/explotador de aeródromo, el explotador de aviones, los proveedores de servicios aeronáuticos y toda otra parte interesada pertinente con objeto de garantizar la seguridad de las operaciones, deberá ser aceptable a la AAC.

### 139.025 Autoridad de Certificación y Vigilancia

- (a) Conforme a la legislación vigente, la DGAC es una organización separada e independiente de los operadores de aeródromo, constituida como la Autoridad Aeronáutica Civil del Estado Plurinacional de Bolivia, estando a cargo del Sistema Supervisión de la Seguridad Operacional (SSO) de la aviación civil en el país. En este contexto, la DGAC en su rol de autoridad de reglamentación de aeródromos, se constituye en la entidad competente para certificar y vigilar los aeródromos públicos en el territorio nacional, contando con las atribuciones y facultades para dicho fin.
- (b) En el marco de su competencia, la AAC efectuará las actividades necesarias para verificar el cumplimiento de los requisitos normativos, como parte de la supervisión de la seguridad operacional, antes de certificar un aeródromo y durante la vigencia del certificar.
- (c) Toda persona natural o jurídica, a cargo de la operación y mantenimiento de un aeródromo destinado a la aviación civil, permitirá a la DGAC de forma irrestricta, efectuar inspecciones, auditorías, evaluaciones u otro tipo de verificaciones que sean necesarias, aplicándose las disposiciones establecidas en el presente reglamento, así como en los reglamentos RAB 137, RAB 138 y otras disposiciones normativas complementarias que establezca la AAC.
- (d) Es de entera responsabilidad del propietario de un aeródromo, dar cumplimiento a la normativa aplicable, incluyendo el deber de efectuar los trámites de certificación así como mantener la condición certificada. Las consecuencias generadas por la operación de una aeronave en un aeródromo que no cuente con la certificación vigente para el tipo de operaciones efectuadas, serán de entera responsabilidad del operador aéreo y del operador de aeródromo.
- (e) Para tal finalidad, la AAC tendrá acceso, sin ninguna restricción a las dependencias de los aeródromos donde se efectúen operaciones de aviación civil, con el objetivo de efectuar actividades de fiscalización, en el marco de sus competencias. Dichas actividades pueden ser programadas, no programadas, aleatorias, anunciadas o no anunciadas, por lo que el operador de aeródromo debe estar permanentemente preparado para atender dichas actividades que efectúa la DGAC.
- (f) A este efecto, todo operador de aeródromo debe facilitar el ingreso y el movimiento dentro del aeródromo, a los inspectores de aeródromos de la AAC, sin por ello afectar la seguridad operacional ni la continuidad de las operaciones.

### 139.030 Tratamiento de Incumplimientos

- (a) Incumplimientos Detectados Durante el Proceso de Certificación
  - (1) Si durante el proceso de certificación, la AAC identificara incumplimientos a los requisitos reglamentarios, en principio el Solicitante de Certificado de Aeródromo deberá subsanar los mismos para poder obtener dicha certificación
  - (2) Pueden detectarse incumplimientos cuya subsanación requiera determinado plazo, en cuyo caso se clasificará cada incumplimiento de acuerdo al nivel de riesgo generado, considerando la Tabla AP6-4 del **Apéndice 6** del presente Reglamento, en función de lo cual se determinarán los siguientes cursos de acción:

- (i) **Riesgo intolerable.**- Cuando se detecte que el incumplimiento genera un riesgo intolerable, se requerirán acciones inmediatas al operador de aeródromo, pudiendo aplicarse restricciones o incluso la suspensión parcial o total de operaciones hasta que se haya mitigado todo riesgo a niveles tolerables. Esto implicará además, la detención del proceso de certificación mientras existan riesgos intolerables o el rechazo definitivo a la solicitud, si así lo determina el Equipo de Certificación.
    - (ii) **Riesgo tolerable.**- Cuando se detecte que el incumplimiento genera un riesgo tolerable, será posible proseguir con el proceso de certificación, siempre y cuando estén implementadas medidas mitigadoras que mantengan controlados todos los riesgos.
  - (3) Cuando existiendo incumplimientos cuyos riesgos generados estén controlados en niveles tolerables, se determine procedente continuar con el proceso de certificación, el operador de aeródromo deberá presentar un Plan de Acciones Correctivas (PAC), a conformidad de la AAC, en el que se comprometan actividades para subsanar cada uno de los incumplimientos, detallando plazos y responsables.
  - (4) Para ser aceptadas por la AAC, las acciones correctivas de un PAC deberán abordar apropiadamente el incumplimiento, atendiendo la causa raíz del mismo, identificando el puesto o área organizacional responsable de la ejecución y estableciendo un plazo coherente para eliminar el incumplimiento.
  - (5) Mientras se implementen las acciones correctivas, el operador de aeródromo implementará medidas mitigadoras que mantengan los riesgos generados por los incumplimientos, en niveles tolerables, manteniendo informada a la AAC al respecto.
  - (6) En los casos en que el operador de aeródromo sustente apropiadamente que el pleno cumplimiento de determinado requisito no sea posible, se puede otorgar exenciones en base a los estudios y evaluaciones presentadas por el operador de aeródromo, a conformidad de la AAC, de acuerdo a lo requerido en el Capítulo E del presente Reglamento, donde se establecen las condiciones para el otorgamiento de exenciones en aeródromos, en el marco de lo prescrito en RAB 11 - Capítulo D.
- (b) **Incumplimientos Detectados Durante la Vigilancia**
- (1) Si como resultado de las actividades de vigilancia, la AAC identificara no conformidades o incumplimientos a la RAB, el operador de aeródromo deberá presentar un Plan de Acciones Correctivas (PAC) a conformidad de la AAC, en el que se comprometan actividades para atender cada uno de los incumplimientos, detallando plazos y responsables.
  - (2) Para ser aceptadas por la AAC, las acciones correctivas de un PAC deberán abordar apropiadamente el incumplimiento, atendiendo la causa raíz del mismo, identificando el puesto o área organizacional responsable de la ejecución y estableciendo un plazo coherente para eliminar el incumplimiento.
  - (3) Mientras se implementen las acciones correctivas, el operador de aeródromo implementará medidas mitigadoras que mantengan los riesgos generados por los incumplimientos, en niveles tolerables, manteniendo informada a la AAC al respecto.
  - (4) La falta de presentación de un PAC, así como el incumplimiento o retraso injustificado de las acciones correctivas comprometidas por el operador de aeródromo, se considera una infracción pasible a sanción de acuerdo a lo prescrito en RAB 139.040.
- (c) Todo operador de aeródromo mantendrá un registro actualizado de los incumplimientos (no conformidades o constataciones) que hayan sido identificados por la AAC, así como la evidencia del seguimiento efectuado a la ejecución en plazo, de las acciones correctivas comprometidas, debiendo informar a la AAC cuando los incumplimientos hayan sido subsanados.
- (d) Sin perjuicio de lo indicado precedentemente, la falta de observancia a cualquiera de los requisitos contenidos en el presente reglamento, así como en los reglamentos RAB 137, RAB 138 y otras disposiciones normativas complementarias que establezca la AAC, puede ocasionar que la imposición de una o más de las siguientes medidas, según sea el caso:

- (1) Rechazo a una solicitud de certificación de un aeródromo, de acuerdo a lo previsto en la sección 139.030 (2) (i).
- (2) Suspensión, cancelación o revocatoria de la certificación de un aeródromo, de acuerdo a lo previsto en la sección 139.170.
- (3) Imposición de medidas de preservación de la seguridad operacional, de acuerdo a lo previsto en la sección 139.035.
- (4) Imposición de medidas sancionatorias, de acuerdo a lo previsto en la sección 139.040.

### **139.035 Medidas de Precaución para Preservar la Seguridad Operacional**

- (a) Ante una situación en la que exista un problema de seguridad operacional que genere un riesgo intolerable para las operaciones en el aeródromo, la AAC podrá tomar las medidas de precaución necesarias para mitigar el riesgo, incluyendo:
  - (1) restricciones operacionales específicas
  - (2) suspensión de operaciones, o
  - (3) limitación y/o impedimento para:
    - (i) Incremento de frecuencias de itinerarios,
    - (ii) Implementación de nuevos procedimientos de vuelo,
    - (iii) Atención a nuevos modelos de aeronaves, o
    - (iv) Ampliación de horarios de atención.
- (b) La verificación de que el titular del Certificado de Aeródromo ya no cumple cualquiera de las condiciones establecidas en la sección 139.103, dará lugar a la prohibición de aumentar la frecuencia de las operaciones prevista en el párrafo 139.005 (a).
- (c) Cuando la AAC determine aplicar Medidas de Precaución para Preservar la Seguridad Operacional, éstas tendrán efectos inmediatos y no perjudicarán la aplicación de sanciones previstas en la sección 139.040.

### **139.040 Medidas Sancionatorias**

- (a) Las medidas sancionatorias forman parte del conjunto de medidas en materia de cumplimiento que la AAC aplica, cuando el operador de aeródromo no ha tomado medidas apropiadas para resolver efectivamente algún problema de seguridad operacional, como son las infracciones o incumplimientos.
- (b) El titular de un Certificado de Aeródromo que no dé cumplimiento a los requisitos normativos indicados en RAB 139.015, así como a los procedimientos operativos especificados en el MA, será sujeto a medidas en materia de cumplimiento, lo que puede incluir un proceso sancionatorio, de acuerdo a lo previsto en el Reglamento de Infracciones, Sanciones y Procedimiento Especial Sancionatorio del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda aprobado con Resolución Ministerial N° 224 de 18 de octubre de 2019, o norma que lo reemplace o actualice.
- (c) Al determinarse la medida en materia de cumplimiento a aplicarse, la AAC valorará para cada caso:
  - (1) Nivel de riesgo generado: A mayor nivel de riesgo generado por la infracción, corresponden una medida de cumplimiento más estricta.
  - (2) Si la infracción ha sido deliberada o no: Las infracciones deliberadas serán sujetas a medidas de cumplimiento más estrictas.
  - (3) Si la infracción es sistemática o no: A mayor de frecuencia de la infracción, corresponde una medida de cumplimiento más estricta.

- (d) El Certificado de Aeródromo será suspendido o revocado de acuerdo a lo previsto en la sección 139.170 del presente reglamento.
- (e) La suspensión del Certificado de Aeródromo dará lugar a la suspensión de las operaciones previstas en la sección 139.005 hasta que concluya la suspensión.
- (f) La revocación del Certificado de Aeródromo dará lugar a la prohibición de las operaciones previstas en la sección 139.005 hasta que se obtenga un nuevo Certificado.
- (g) El titular de un Certificado de Aeródromo a quien se le revoque su Certificado debe iniciar un nuevo proceso de certificación.

#### MEDIDAS DE PROTECCIÓN A LAS NOTIFICACIONES

- (h) No se aplicarán medidas sancionatorias a un operador de aeródromo que haya incurrido en un incumplimiento, cuando el hecho haya sido de conocimiento de la AAC a través de una notificación del operador de aeródromo, donde informe las medidas adoptadas o que pretende adoptar, para evitar sucesos similares.
- (i) Lo dispuesto en el párrafo precedente no aplica en los casos que se determine que el incumplimiento se trata de un acto deliberado o de negligencia grave.



**PÁGINA INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

## **CAPÍTULO B CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS**

### **139.101 Obligatoriedad de Certificación**

- (a) Ningún operador de aeródromo, puede operar un aeródromo de uso público, si no cuenta con un certificado de aeródromo expedido por la AAC, de conformidad con el presente Reglamento, cuando en el aeródromo se atiendan uno o más de los tipos de operaciones prescritas en RAB 139.005.

#### **Aeródromos que inician operaciones**

- (b) Antes de la puesta en servicio de un aeródromo nuevo, que pretenda atender alguno de los tipos de operaciones indicadas en RAB 139.005, el operador del aeródromo deberá haber obtenido previamente el certificado correspondiente expedido por la AAC.
- (c) En el caso de aeródromos existentes donde no se efectúe ninguna de las operaciones indicadas en RAB 139.005, pero que soliciten iniciar a atender ese tipo de operaciones, el operador del aeródromo deberá haber obtenido previamente el certificado correspondiente expedido por la AAC.

#### **Aeródromos en operación**

- (d) Los aeródromos nacionales que aún no cuenten con el certificado correspondiente, pero que actualmente atiendan operaciones descritas en 139.005 (a) (2), podrán continuar con dichas actividades siempre y cuando se cumplan las siguientes condiciones:
- (1) el operador de aeródromo presente y comprometa ante la AAC un Plan de Certificación de Aeródromos (PCA) donde se definan los plazos en que se cumplirá con el proceso de certificación para cada uno de los aeródromos que requieren continuar atendiendo operaciones descritas en RAB 139.005 (a) (2);
  - (2) El PCA presentado esté suscrito por la Máxima Autoridad Ejecutiva del operador de aeródromo;
  - (3) Los aeródromos considerados en el PCA estén incluidos en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP AD 1.3) como aeródromos públicos con tránsito aéreo regular permitido; y
  - (4) En los últimos 12 meses, cada aeródromo contenido en el PCA haya atendido operaciones de transporte aéreo regular de pasajeros con aeronaves de más de 5.700 [Kg] de peso bruto máximo de despegue.
- (e) Mientras los aeródromos contemplados en el PCA no concluyan satisfactoriamente el proceso de certificación, no están permitidas el tipo de operaciones indicadas en 139.005 (a).
- (f) La AAC, por razones de preservar la seguridad operacional, podrá aplicar Medidas de Precaución para Preservar la Seguridad Operacional descritas en RAB 139.035, a los aeródromos contemplados en el PCA, mientras no estén certificados.

#### **Otros Aeródromos**

- (g) Aeródromos terrestres que no se encuentren comprendidos en 139.005 y cuyo operador o propietario así lo desee, podrán solicitar la certificación a la AAC. Este procedimiento, al ser excepcional, puede implicar una tarifa especial a ser determinada por la DGAC.
- (h) Adicionalmente a lo anterior, la AAC podrá requerir la certificación a un aeródromo en particular, que no esté comprendido en 139.005, si se determina que este requisito es necesario para elevar el nivel de Seguridad Operacional del Estado.

### **139.103 Requisitos para la obtención de un Certificado de Aeródromo**

- (a) El Certificado de Aeródromo será concedido por la AAC al Operador de Aeródromo solicitante, luego del cumplimiento de los siguientes requisitos:

- (1) Presentación de la Solicitud Formal de Certificación de Aeródromo, de conformidad a lo dispuesto en la sección RAB 139.115, con antelación de 120 (ciento veinte) días administrativos previos a la fecha pretendida para el inicio de operaciones prescritas en la sección RAB 139.005;
  - (2) Aceptación de la AAC del Manual de Aeródromo presentado por el Operador de Aeródromo, en conformidad con las disposiciones prescritas en el Capítulo C del presente Reglamento;
  - (3) Aceptación del SMS implementado en conformidad a lo establecido en la sección RAB 139.315;
  - (4) Evaluación satisfactoria por parte de la AAC, de la competencia organizacional del Operador de Aeródromo, en conformidad a lo establecido en la sección RAB 139.305;
  - (5) Recomendación favorable del Equipo de Certificación de la AAC, para el otorgamiento del certificado de aeródromo, en conformidad a lo establecido en la sección RAB 139.140.
- (b) El incumplimiento de los requisitos descritos en la sección RAB 139.103 (a), resultará en que la solicitud de certificación sea rechazada.

### **139.105 Proceso de certificación**

- (a) Los procedimientos de certificación de aeródromo deben asegurar el pleno cumplimiento del RAB-139.
- (b) El proceso de certificación comprende las siguientes fases:
- (1) Pre-solicitud de un solicitante de certificado de aeródromo;
  - (2) Solicitud formal por parte del interesado
  - (3) Evaluación de la solicitud formal, el manual de aeródromo y toda otra documentación pertinente;
  - (4) Evaluación de las instalaciones y equipo del aeródromo;
  - (5) Otorgamiento de un certificado de aeródromo; y
  - (6) Promulgación de las condiciones de operación del aeródromo, difusión de la condición certificada del aeródromo y la información requerida para ser publicada en la AIP.
- (c) El cumplimiento del Operador de Aeródromo se evalúa mediante
- (1) inspecciones técnicas de la infraestructura y el equipo del aeródromo respecto de los requisitos relativos a las operaciones previstas
  - (2) una revisión del manual de aeródromo y la documentación de soporte y la aceptación de las secciones pertinentes sobre seguridad operacional
  - (3) la verificación en el terreno de los procedimientos, la organización y el SMS del operador/explotador de aeródromo sobre la base del contenido del manual de aeródromo
  - (4) verificación de las competencias y experiencia del personal clave del operador/explotador de aeródromo

### **139.110 Pre-solicitud y tratamiento de la expresión de interés**

- (a) Todo operador de aeródromo que desee iniciar el proceso de certificación de aeródromo debe formalizar la expresión de interés, remitiendo a la AAC la carta de intención / formulario de pre-solicitud (modelo en **Apéndice 1**) para iniciar el proceso de certificación del aeródromo.
- (b) En base a la carta de solicitud y a la información general, la AAC efectuará una evaluación preliminar y de ser conveniente efectuará una visita de orientación al interesado.
- (c) En el caso de aeródromos que se encuentran operativos, la AAC puede efectuar inspecciones técnicas a fin de verificar que el aeródromo cumple los requisitos, en materia de infraestructura, superficies limitadoras de obstáculos, ayudas visuales y no visuales y equipo del aeródromo, los servicios SEI, la gestión del peligro que representa la presencia de la fauna y otros.

- (d) Adicionalmente, como parte del tratamiento de la expresión de interés, la AAC puede solicitar aclaraciones sobre temas específicos o determinar mejoras necesarias en la infraestructura existente, para que el aeródromo se ajuste a la normativa aplicable.
- (e) Durante esta fase, el Operador/explotador de Aeródromo debe desarrollar el contenido del Manual de Aeródromo.
- (f) Si como resultado del tratamiento de la expresión de interés se determina que las condiciones del aeródromo presentan un nivel de seguridad operacional inaceptable o si el operador no ha efectuado las acciones necesarias para atender los requisitos normativos, la pre-solicitud será rechazada por la AAC y se notificará al solicitante por escrito sobre esta decisión, concluyendo el proceso de esta manera.
- (g) Si como resultado del tratamiento de la expresión de interés y de las evaluaciones adicionales efectuadas por la AAC, se determina que la pre-solicitud es procedente, se comunicará por escrito al solicitante que puede continuar con la solicitud formal, incluyendo acciones recomendadas y aconsejando al solicitante que:
  - (1) Presente la solicitud formal de certificado de aeródromo con arreglo a los requisitos de 139.115.
  - (2) Tome en cuenta todos los documentos de guía y orientación publicados por la DGAC y por la OACI, que serán para la oportunidad.

#### **139.115 Solicitud formal de certificación de aeródromo**

- (a) Todo solicitante de un certificado de aeródromo debe presentar su solicitud formal a la AAC (modelo en **Apéndice 2**).
- (b) La solicitud, deberá estar acompañada por dos ejemplares impresos y en formato digital del manual de aeródromo, en conformidad a lo establecido en el Apéndice 5 de este reglamento.
- (c) Asimismo, la solicitud deberá incluir los Formularios de Autoevaluación que dentro la Fase 1, la AAC haya proporcionado al Operador de Aeródromo para que sean completados de acuerdo a las características, condiciones y operaciones previstas en el aeródromo.
- (d) Se adjuntarán también documentos que acrediten que el aeródromo ha obtenido las aprobaciones, autorizaciones, licencias o similares, de las entidades competentes del Estado, según corresponda. Esto incluye al menos:
  - (1) Licencia Ambiental o Declaratoria de Adecuación Ambiental extendida por la autoridad ambiental competente.
  - (2) Aprobación del Programa de Seguridad de Aeropuerto (PSA) o equivalente, otorgada por la autoridad competente designada para seguridad de la aviación civil (AV-SEC).

*Nota.- El Operador de aeródromo es el responsable de verificar y cumplir otras disposiciones legales y reglamentarias, que requieran que el aeropuerto obtenga determinadas aprobaciones de las autoridades competentes que correspondan (Ej.: autoridad ambiental, autoridad de seguridad de la aviación civil, autoridades locales de planificación urbana, etc.).*

- (e) Luego que la AAC verifique que la documentación presentada por el operador esté completa y se cumplan las formalidades del caso (documentos ordenados, legibles, con las firmas y aprobaciones que correspondan), se notificará al Solicitante el cierre de la Fase 2 y el inicio de la Fase 3.

#### **139.120 Evaluación de la solicitud formal de certificación de aeródromo**

- (a) La AAC evaluará la solicitud formal de certificación de aeródromo en relación con los siguientes aspectos:
  - (1) el contenido del Manual de Aeródromo en relación con las disposiciones del Capítulo C de este Reglamento;

- (2) características físicas y operativas especificadas en el MA, a fin de verificar el cumplimiento de los requisitos reglamentarios aplicables;
  - (3) compatibilidad entre la operación de la aeronave crítica prevista y las características físicas y operacionales del aeródromo, incluidas las eventuales solicitudes de exenciones; y
  - (4) el Manual SMS y demás documentación del SMS, de acuerdo con el Apéndice 6 de este Reglamento; y
  - (5) la Competencia Organizacional del Operador de Aeródromo, de acuerdo con el Apéndice 7 de este Reglamento.
- (b) Al final de esta fase, la AAC:
- (1) notificará al Solicitante el resultado del análisis, pudiendo solicitar tomar medidas preventivas y fijar plazo para la atención a lo requerido; y
  - (2) si la solicitud se considera procedente, se programarán actividades de verificación en el lugar según sea necesario, correspondientes a la siguiente fase del proceso.

*Nota.- Si como resultado de la evaluación de la solicitud formal se determina que el MA presentado se ajusta a lo requerido en el Capítulo C del RAB 139, se considera que está aceptado con carácter "inicial", por lo que si durante la verificación en el terreno se encontraran elementos que ameriten correcciones, éstas deberán procesarse de forma similar a la Fase III, correspondiendo una nueva presentación por parte del Solicitante, para la revisión de la DGAC.*

### **139.125 Evaluación de instalaciones, equipo, servicios y procedimientos operativos de aeródromo**

- (a) La AAC realizará las visitas necesarias al aeródromo para efectuar actividades en el lugar que permitan evaluar las instalaciones, equipo, servicios y procedimientos operativos del aeródromo, a efectos de verificar y asegurar que se ajustan a lo especificado en RAB-137, RAB-138 y el presente reglamento.
- (b) Las actividades en el lugar consisten en:
- (1) inspecciones técnicas de la infraestructura y el equipamiento del aeródromo respecto de los requisitos relativos a las operaciones previstas,
  - (2) la verificación en el terreno de los procedimientos, la organización y el SMS del operador de aeródromo, sobre la base del contenido del manual de aeródromo.

*Nota.- Al conjunto de actividades de verificación en el lugar durante la Fase de Evaluación de las instalaciones, equipo, servicios y procedimientos operativos de aeródromo suele denominarse "Inspección de certificación", aunque las tareas incluyan no solo inspecciones sino también verificaciones, evaluaciones, auditorías, entrevistas, entre otras.*

- (c) Como parte de la evaluación de instalaciones, equipo, servicios y procedimientos operativos de aeródromo, la AAC efectuará la Inspección de Certificación, durante la cual se verificarán:
- (1) Los datos administrativos del aeródromo
  - (2) Los datos y características físicas del aeródromo;
  - (3) Las instalaciones y equipos;
  - (4) Los servicios y procedimientos operativos;
  - (5) Los Planes y Programas del aeródromo;
  - (6) Los requisitos mínimos del sistema de gestión de la seguridad operacional estipulados en RAB 139.126;

Efectuándose las pruebas de campo que la AAC considere necesaria.

- (d) Cuando el operador de aeródromo no tenga a su cargo directo 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 de aeródromo y la entidad responsables de la actividad, para que se efectúe de acuerdo a los requisitos reglamentarios y se encuentren en concordancia con los procedimientos detallados en el Manual de Aeródromo.

- (e) Concluida la evaluación, en caso de identificarse disconformidades, la AAC preparará el informe y notificará las mismas al operador del aeródromo.
- (f) En atención a las disconformidades comunicadas, el operador debe elaborar un Plan de Acciones Correctivas (PAC) a conformidad de la DGAC, donde se comprometan actividades para eliminar las constataciones, incluyendo plazos para cada tarea.
- (g) La AAC, en caso que considere necesario por razones de seguridad operacional, exigirá al operador de aeródromo tomar inmediatas medidas de mitigación de los riesgos generados por los peligros identificados en las constataciones para que se pueda continuar con las operaciones.

#### **139.126 Aceptación del SMS del Aeródromo**

- (a) La AAC evaluará el nivel de implementación del SMS de un aeródromo solicitante de certificado, con el fin de verificar que se ajusta a lo prescrito en la sección **RAB 139.315** y **Apéndice 6** del presente Reglamento.
- (b) Para efectos de continuidad del proceso de certificación, se considerará aceptable que el SMS de un aeródromo esté implementado al menos con un nivel de eficacia inicial, en el que se evidencie que todos los elementos y componentes descritos en el **Apéndice 6**, se encuentren presentes y sean adecuados al aeródromo, en cuyo caso el operador de aeródromo elaborará y presentará a conformidad de la DGAC, un plan de implementación del SMS que contemple las actividades previstas para que los elementos y componentes del SMS alcancen un nivel de desempeño operativo y eficaz.

#### **139.127 Evaluación de la competencia organizacional del operador de aeródromo**

- (a) La AAC evaluará la competencia organizacional del operador de aeródromo Solicitante con el fin de verificar que cumple lo requerido en la sección **RAB 139.305** y **Apéndice 7** del presente Reglamento.

#### **139.130 Aceptación de las condiciones de operación**

- (a) Una vez concluidas satisfactoriamente las etapas de “Evaluación de la solicitud formal de certificación de aeródromo” y “Evaluación de las instalaciones, equipo y servicios del aeródromo”, se aceptará el manual de aeródromo y las condiciones de operación del aeródromo.
- (b) Las condiciones operacionales que la DGAC acepta para un aeródromo son las siguientes:
  - (1) Características de diseño y construcción del aeródromo, expresadas mediante la Clave de Referencia del Aeródromo.
  - (2) Si pueden efectuarse operaciones nocturnas o sólo diurnas, expresado mediante el horario de funcionamiento permitido:
    - (i) Sólo diurno (HJ)
    - (ii) Diurno y Nocturno (H24)
  - (3) Tipo de pista, expresada mediante el tipo de aproximación más crítica permitida para cada umbral:
    - (i) Visual (NINST)
    - (ii) Instrumental de No Precisión (NPA)
    - (iii) Instrumental de Precisión con Categoría correspondiente (PA-CATI; PA-CATII; PA-CAT III)
  - (4) Nivel de protección contra incendios expresado mediante la Categoría del Servicio SEI.
  - (5) Condiciones de visibilidad por debajo de la cual no deben permitirse movimientos en el aeródromo, expresadas mediante la visibilidad mínima o el Alcance Visual en la Pista.

- (6) Tipo de tránsito permitido expresado por las reglas de vuelo que pueden aplicarse:
  - (i) Reglas de Vuelo Visual (VFR)
  - (ii) Reglas de Vuelo Instrumental (IFR)

#### **139.140 Otorgamiento de un Certificado de Aeródromo.**

- (a) Una vez concluidas satisfactoriamente las etapas de “Solicitud formal de certificación de aeródromo” y “Evaluación de las instalaciones, equipo, servicios y procedimientos operativos del aeródromo”, aceptado el Manual de Aeródromo, y cuando corresponda estén aceptados los Planes de Acciones Correctivas e implementadas las medidas de mitigación, el Equipo de Certificación elevará el informe correspondiente al Director Ejecutivo de la DGAC por conducto regular, recomendando el otorgamiento del certificado de aeródromo, especificando las condiciones de operación y los demás datos que deben constar en el certificado.
- (b) Luego del análisis y valoración, el Director Ejecutivo remitirá el trámite a la Dirección Jurídica, la cual revisará los antecedentes contenidos en el expediente administrativo y habiéndose verificado que se han cumplido satisfactoriamente las etapas del proceso de certificación, incluyendo la otorgación de exenciones en caso de ser solicitadas y autorizadas; la Dirección General de Aeronáutica Civil, en uso de sus atribuciones y facultades, emitirá la Resolución Administrativa resolviendo: 1º) el otorgamiento del certificado de aeródromo solicitado, 2º) que mediante la Unidad de Aeródromos (AGA) se emita el certificado de aeródromo respectivo especificando las condiciones de operación, 3º) que la DRAN inscriba en el Registro Aeronáutico Nacional la Resolución Administrativa que otorga el certificado de aeródromo.
- (c) Una vez emitida la Resolución Administrativa indicada en el párrafo anterior, la Unidad AGA preparará el certificado de aeródromo, adjuntando las disposiciones sobre el certificado, condiciones de operación y exenciones concedidas (modelo en **Apéndice 3 y Anexos 1, 2 y 3**), de esta manera la AAC otorgará el certificado de aeródromo al operador/ explotador.

#### **139.145 Publicación en la AIP de la condición certificada del aeródromo**

- (a) Una vez emitido el certificado por parte de la AAC, será incluido en el registro de aeródromos certificados de la AAC (modelo en **Apéndice 4**) y se proporcionará la información sobre la condición certificada del aeródromo al AIM para su publicación.
- (b) En caso de adjuntar al certificado de aeródromo condiciones especiales, exenciones o restricciones operacionales, debe ser proporcionado por parte del operador/explotador de aeródromos a la gestión de información aeronáutica (AIS/AIM) para su publicación.

#### **139.150 Duración de un Certificado de Aeródromo.**

- (a) Un certificado de aeródromo emitido bajo este reglamento entrará en vigor a partir de su emisión y tiene vigencia indefinida, salvo que:
  - (1) Sea revocado por la AAC;
  - (2) Sucesión del titular de certificado por otro operador de aeródromo;
  - (3) El titular renuncie por escrito al mismo.

#### **139.155 Devolución de un certificado de aeródromo**

- (a) El titular de un certificado de aeródromo debe comunicar por escrito a la AAC, con una anticipación no inferior a treinta (30 días), la fecha en que prevé renunciar y devolver el certificado de modo que puedan adoptarse medidas adecuadas de difusión.

**139.160 Transferencia de un Certificado de Aeródromo.**

- (a) La aceptación o rechazo de la solicitud de transferencia de un certificado de aeródromo, cuando la propiedad u operación del aeródromo se transfieren de un operador a otro, dependerá de la decisión de la AAC.
- (b) La AAC puede dar su consentimiento y expedir un instrumento de transferencia de un certificado de aeródromo a un nuevo titular cuando:
  - (1) El titular actual del certificado de aeródromo notifica a la AAC, por escrito, por lo menos 60 días antes del cese de su actividad, que dejará de operar el aeródromo en la fecha especificada en la notificación;
  - (2) el titular actual del certificado de aeródromo notifica por escrito a la AAC el nombre del nuevo titular propuesto;
  - (3) el nuevo titular propuesto solicita por escrito a la AAC, dentro de los 30 días antes de que el titular actual del certificado de aeródromo cese de operar, que dicho certificado se transferirá al nuevo titular; y
  - (4) el nuevo titular satisface los requisitos para obtener un certificado de aeródromo, establecidos en el presente reglamento .
- (c) Si la AAC rechaza la transferencia de un certificado de aeródromo, notificará por escrito al titular propuesto sus razones en un plazo no mayor a 15 días después de haber adoptado esa decisión.
- (d) La AAC, 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. Esto significa que:
  - (1) las instalaciones, servicios y equipo deben permanecer en correspondencia a lo establecido en la presente reglamentación;
  - (2) el personal de operaciones y mantenimiento deben permanecer en sus puestos o ser reemplazado con personal con calificaciones, experiencia e idoneidad equivalentes;
  - (3) el sistema de gestión de la seguridad operacional debe permanecer en efecto y los procedimientos del manual de aeródromo deben mantenerse sin modificación.

**139.165 Certificado de aeródromo provisional.**

- (a) La AAC podrá otorgar un certificado de aeródromo provisional a un solicitante de certificado de aeródromo que haya cumplido con lo establecido en las Secciones 139.115, 139.120 y 139.125; o al nuevo titular propuesto de un certificado de aeródromo en el marco de lo establecido en la sección 139.160, autorizando al solicitante de certificado de aeródromo o al titular propuesto, a operar el aeródromo si la AAC se cerciora que:
  - (1) Se haya completado el procedimiento de solicitud de otorgamiento o transferencia de dicho certificado; y
  - (2) El otorgamiento de un certificado provisional es de interés del Estado y no perjudica la seguridad operacional, estableciendo claramente cuáles son las limitaciones operacionales en caso de que existan, y cuál será el plazo concedido para levantar las mismas.
- (b) Un certificado de aeródromo provisional otorgado con arreglo al punto anterior expirará:
  - (1) En la fecha en que el certificado de aeródromo definitivo se otorga o transfiere; o
  - (2) En la fecha de expiración especificada en el certificado provisional.
  - (3) Cuando la AAC lo decida así, debido a falta de cumplimiento de las acciones comprometidas por el operador de aeródromo.
  - (4) En ningún caso, el plazo de vigencia de un certificado provisional puede exceder de doce (12) meses, a partir de su otorgamiento y el periodo de vigencia no será renovable.
- (c) El procedimiento otorgamiento de un certificado de aeródromo provisional deberá ajustarse a lo establecido en **RAB-139.140**.

**139.170 Suspensión, cancelación o revocatoria de un certificado de aeródromo.**

- (a) La AAC está facultada a suspender, cancelar o revocar un certificado de aeródromo cuando evidencie cualquier cambio que altere las condiciones originales de la certificación y afecte negativamente la seguridad operacional.
- (b) La AAC suspenderá o cancelará un certificado de aeródromo, cuando no haya sido notificada que exista:
  - (1) Cambio en la propiedad o administración de aeródromo;
  - (2) Cambio en el uso de operación del aeródromo;
  - (3) Cambio en los límites del aeródromo.
- (c) Se suspenderá o cancelará el certificado de un aeródromo, cuando como parte de la vigilancia de la seguridad operacional, la AAC se cerciore que existen incumplimientos a la Reglamentación Aeronáutica Boliviana, generando riesgos intolerables para las operaciones aéreas.
- (d) Cuando el operador de un aeródromo certificado incumpla reiterada y deliberadamente el plan de acciones correctivas comprometidas, para corregir deficiencias o carencias identificadas por la AAC, se podrá cancelar o suspender el certificado de aeródromo.
- (e) La AAC podrá suspender o cancelar un certificado de aeródromo, cuando habiendo detectado carencias o deficiencias en el aeródromo, que afecten la seguridad operacional, el operador de aeródromo no presente un Plan de Acciones Correctivas proponiendo mediadas y plazos de ejecución, que atiendan plenamente las constataciones comunicadas por la DGAC.
- (f) Una suspensión de certificado de aeródromo, solo será levantada cuando se haya subsanado, corregido o resuelto, por medios aceptables de cumplimiento, todas las deficiencias que afectan la seguridad operacional, a satisfacción de la DGAC, o se hayan implementado medidas mitigadoras que garanticen que los riesgos se mantienen en niveles tolerables.

**139.175 Enmienda o actualización de un Certificado de Aeródromo.**

- (a) El operador de un aeródromo certificado debe iniciar el proceso de enmienda o actualización del certificado:
  - (1) Si el certificado fue otorgado antes de la entrada en vigencia de la 2da edición de RAB-139;
  - (2) Antes de que concluya el periodo de vigencia del certificado;
  - (3) A requerimiento expreso de la AAC, cuando determine la necesidad de la enmienda del certificado precautelando las seguridad operacional;
  - (4) Cuando la AAC acepta dar curso al procedimiento de transferencia de certificado de aeródromo, debido a un cambio en la propiedad o administración del aeródromo;
  - (5) Si hay un cambio en las condiciones del aeródromo;
  - (6) Si hay un cambio en el uso u operación del aeródromo;
  - (7) Si hay un cambio en los límites del aeródromo.
- (b) El operador de aeródromo debe prever que las enmiendas al Manual de Aeródromo que sean necesarias por una enmienda al certificado de aeródromo, sean aceptadas por la AAC antes del trámite de enmienda del certificado.
- (c) La AAC podrá proceder de oficio, a la enmienda del certificado de aeródromo cuando se modifique el formato o el contenido del modelo de certificado establecido en el **Apéndice 3** del presente Reglamento, siempre y cuando se mantengan las características operacionales con las que fue extendido originalmente el certificado. Para este fin, efectuará una re-evaluación del Manual de Aeródromo (ver RAB 139.120), así como de las instalaciones, equipo y servicios del aeródromo con el propósito de asegurarse que se sigue cumpliendo los requisitos aplicables.



## **CAPÍTULO C MANUAL DE AERÓDROMO**

### **139.201 Obligatoriedad del manual de aeródromo**

- (a) Todo operador de aeródromo debe contar con un Manual de Aeródromo, aceptado por la AAC de conformidad con este Reglamento, en formato impreso y digital, firmado por la máxima autoridad ejecutiva de la entidad a cargo de la operación del aeródromo.
- (b) El operador de cada aeródromo debe:
  - (1) Elaborar y mantener actualizado su manual de aeródromo vigente; y
  - (2) Conservar en el aeródromo, al menos un ejemplar completo y actualizado del Manual de Aeródromo, aceptado por la AAC, en formato impreso, el cual estará permanentemente disponible para su inspección;

### **139.203 Alcance del Manual de Aeródromo**

- (a) Debe enunciarse en el manual de aeródromo la finalidad y los objetivos de ese manual y el modo en que deberán emplearlo el personal de operaciones y otras partes interesadas.
- (b) El manual de aeródromo debe contener toda la información pertinente para describir la estructura operacional y de gestión según el Apéndice 5 de este reglamento.
- (c) Es el medio por el cual el personal de operaciones del aeródromo recibe toda la información necesaria relativa a sus obligaciones y responsabilidades en materia de seguridad operacional, incluidas la información y las instrucciones respecto de las cuestiones especificadas en el reglamento aplicable. Describe los servicios y las instalaciones del aeródromo, todos los procedimientos operacionales y todas las restricciones vigentes.

### **139.205 Distribución del Manual de Aeródromo**

- (a) El operador de aeródromo, debe:
  - (1) Proporcionar a la AAC dos ejemplares completos y actualizados del Manual de Aeródromo, en formato impreso y digital;
  - (2) Conservar en el aeródromo por lo menos un ejemplar completo y actualizado del manual de aeródromo en formato impreso;
  - (3) Poner a disposición del personal autorizado de la AAC, a efectos de inspección, el ejemplar a que se hace referencia en este Capítulo C, Sección 139.201;
  - (4) Suministrar las partes aplicables del manual de aeródromo, al personal responsable del área correspondiente del aeródromo, para su ejecución y cumplimiento.
  - (5) Mantener registro de la distribución de ejemplares completos o partes del Manual de Aeródromo.

### **139.207 Formato del manual de aeródromo**

- (a) Como parte del proceso de certificación, el explotador de aeródromo presentará, para la aceptación de la AAC, un manual de aeródromo que contenga, entre otras cosas, información sobre el modo en que se aplicarán y administrarán de forma segura los procedimientos operacionales.
- (b) El manual de aeródromo refleja con precisión el SMS del aeródromo y muestra, en particular, cómo el aeródromo tiene la intención de medir su rendimiento respecto de las metas y los objetivos de seguridad operacional.
- (c) Todas las políticas de seguridad operacional del aeródromo, procedimientos operacionales e instrucciones están contenidas en detalle o con referencia cruzada a otras publicaciones formalmente aceptadas o reconocidas.

**139.210 Contenido del Manual de Aeródromo**

- (a) El manual de aeródromo debe contener, como mínimo, lo establecido en el **Apéndice 5** del presente reglamento.
- (b) Las responsabilidades que se atribuyen a otras partes interesadas del aeródromo deben identificarse y enumerarse claramente.

**139.215 Enmienda del Manual de Aeródromo**

- (a) Todo poseedor de un certificado de operación de aeródromo enmendará el Manual de Aeródromo, siempre que sea necesario, para mantener el contenido adecuado a la RAB y a las condiciones operacionales del aeródromo. Cuando la AAC detecte la necesidad de alguna enmienda, podrá requerir por escrito al operador de aeródromo, que proceda a enmendar el manual con arreglo a esa directiva.
- (b) En el manual se debe definir claramente la responsabilidad de mantener el manual de aeródromo acorde a los requisitos de RAB 139.215 (a).
- (c) El manual se debe actualizar por medio de un proceso definido e incluye un registro de todas las enmiendas, fechas de entrada en vigor y aprobaciones de las enmiendas.
- (d) Se debe definir y poder demostrarse el método mediante el cual se asegura que todos los miembros del personal de operaciones y mantenimiento de un aeródromo, tengan acceso a las partes pertinentes del manual.
- (e) El manual de aeródromo deberá mantenerse de manera íntegra, con un control de sus páginas foliadas y no deberá alterarse ninguna información recogida en sus documentos sin previa autorización de la AAC.
- (f) La enmienda debe ser aceptada por la AAC y notificada al operador de aeródromo.

**139.220 Notificación de Cambios del manual de Aeródromo**

- (a) En el proceso de certificación, el operador de aeródromo debe informar a la AAC de todo cambio en el manual de aeródromo aceptado, entre el momento en que se comunica la aprobación/aceptación del mismo y el inicio de la Fase de Demostración e Inspección.
- (b) Luego de la aceptación del Manual de Aeródromo, no se permiten cambios en el manual que no se ajusten a lo requerido en RAB 139.215.

**139.225 Aceptación por la AAC del Manual de Aeródromo**

- (a) La AAC aceptará el manual de aeródromo y toda enmienda del mismo, siempre que se satisfaga los requisitos de las disposiciones establecidas por este reglamento, para lo cual verificará que:
  - (1) El contenido del Manual de Aeródromo se ajusta a lo requerido en el **Apéndice 5** del presente reglamento.
  - (2) El Manual de Aeródromo aborda los temas a tratar y cumple la lista de verificación de los componentes del manual de aeródromo, indicados en el Adjuntos A y C respectivamente, del capítulo 2 del Manual de Procedimientos para la Operación y Certificación de Aeródromos, por el que se adoptan los PANS-AERÓDROMOS de la OACI.
- (b) De ser el caso, la AAC comunicará formalmente al operador de aeródromo la aceptación del Manual de Aeródromo.



## **CAPÍTULO D OBLIGACIONES DEL POSEEDOR DE UN CERTIFICADO**

### **139.301 Cumplimiento de normas y métodos**

- (a) El otorgamiento de un certificado de aeródromo obliga al operador/explotador del aeródromo a garantizar la seguridad, regularidad y eficiencia de las operaciones en el aeródromo, y brindar las facilidades para realizar auditorías de seguridad operacional, así como otras inspecciones y pruebas; y a responsabilizarse de las notificaciones e informes que se prescriban.
- (b) Todo titular de un Certificado de Aeródromo es responsable de dar cumplimiento a las normas, métodos y procedimientos de cumplimiento prescritos en la sección **RAB 139.015** del presente Reglamento.
- (d) Para evidenciar la conformidad con determinado requisito reglamentario, se puede aplicar:
  - (1) El Método Aceptable de Cumplimiento (MAC) adoptado por la AAC para informar los medios que dan cumplimiento al requisito reglamentario en cuestión; o
  - (2) Un Medio de Cumplimiento Alternativo (MCA) propuesto por el operador de aeródromo y autorizado por la AAC.
- (e) Cuando un operador de aeródromo desee utilizar un MCA, antes de su aplicación solicitará la autorización a la AAC, proporcionando una descripción completa de los mecanismos, procedimientos y prácticas alternativas al MAC que la AAC haya adoptado para el requisito reglamentario en cuestión, sustentando la imposibilidad de implantar el referido MAC.
- (f) La descripción del MCA incluirá cualquier revisión o enmienda de los manuales o procedimientos que pueda ser relevante, así como una evaluación que demuestre que se cumplen las disposiciones de aplicación.
- (g) Si el análisis de la AAC determina que el MCA propuesto garantiza un nivel de seguridad operacional equivalente al MAC, autorizará la aplicación del mismo, notificando en ese sentido al operador de aeródromo.
- (c) Todo titular de Certificado de Aeródromo debe prohibir operaciones que sean más exigentes que las especificaciones operacionales contenidas en su Certificado, excepto en las salvedades previstas en norma o cuando exista un Estudio de Compatibilidad, efectuado por el Operador de Aeródromo y el Explotador Aéreo, aceptado por la AAC.
- (d) Pare efectos de cumplimiento de lo dispuesto en el párrafo precedente, todos los procedimientos especiales para las operaciones previstas que sean más exigentes que las especificaciones operacionales contenidas en el Certificado de Aeródromo, deberán estar implementados previamente a la realización de las mismas

### **139.305 Competencia organizacional**

- (a) Todo operador de aeródromo titular de un certificado de aeródromo debe poseer la competencia organizacional idónea para realizar todas las actividades críticas para la operación y el mantenimiento del aeródromo.
- (b) El operador de aeródromo debe demostrar que cuenta con la competencia organizacional idónea, tanto inicial como permanente, detallada en el MA y basada en:
  - (1) La estructura orgánica del operador de aeródromo con la correspondiente asignación de funciones y responsabilidades, de manera que garantice que la entidad puede atender apropiadamente sus obligaciones.
  - (2) El personal clave del operador de aeródromo, suficiente y competente, para realizar todas las actividades críticas de operación, mantenimiento y gestión de la seguridad operacional del aeródromo.
  - (3) Medios y recursos suficientes y adecuados para el cumplimiento de las obligaciones de operador de aeródromo.

- (c) Para fines de verificación de cumplimiento, el operador de aeródromo demostrará que dispone de la competencia organizacional de conformidad con el **Apéndice 7** del presente Reglamento.
- (d) El operador de aeródromo tiene la obligación de reportar a la AAC, reemplazos en Personal Clave declarado en el MA, en un plazo no mayor a 5 días hábiles, evidenciando que se cumple con el perfil previsto en el mismo.

### **139.310 Operación y mantenimiento del aeródromo**

- (a) El operador del aeródromo operará y mantendrá el aeropuerto con arreglo a los procedimientos establecidos en el manual de aeródromo aceptado, en el marco de las disposiciones indicadas en la sección RAB 139.015 del presente reglamento y cualquier otra directriz que la AAC emita en el ámbito de la seguridad operacional de aeródromos.
- (b) El operador del aeródromo debe garantizar un mantenimiento adecuado y eficiente de las instalaciones del aeródromo, en concordancia con RAB-137 y RAB-138.
- (c) El operador de aeródromo debe mantener una reserva de repuestos conforme a sus instalaciones, adecuada para las dimensiones e instalaciones existentes, para hacer posible la sustitución de los componentes del sistema que se deterioran.
- (d) El operador de aeródromo coordinará con el proveedor ATS, mediante el establecimiento de un acuerdo operacional con la organización prestadora de los servicios de tránsito aéreo (ATS), para asegurarse de que se encuentran disponibles y que garantizan la seguridad operacional de las aeronaves en el espacio aéreo correspondiente al aeródromo. La coordinación abarcará los sectores relacionados con la seguridad operacional, del proveedor de servicios a la navegación aérea, que sean necesarios para cumplir el SMS, el Manual de Aeródromo, además RAB-137, RAB-138 y RAB-139.

### **139.315 Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS)**

- (a) Todo operador de aeródromo aspirante o titular a un certificado de aeródromo, establecerá y mantendrá un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS), de conformidad con el **Apéndice 6** del presente Reglamento.
- (b) El operador del aeródromo documentará todos los procesos fundamentales del SMS  
*Nota.- La documentación SMS incluye los documentos donde se describan detalladamente las políticas, procesos y procedimientos SMS del operador de aeródromo, a efectos de facilitar la administración, comunicación y mantenimientos internos del SMS por parte de la organización. Esta sección generalmente suele denominarse "Manual SMS" y debe formar parte del Manual de Aeródromo.*
- (c) El SMS se ajustará al tamaño de la organización, así como también a la complejidad del aeródromo y sus actividades, teniendo en cuenta los peligros y riesgos asociados inherentes a dichas actividades.
- (d) En caso de que el operador del aeródromo también sea proveedor de servicios de navegación aérea, garantizará que el SMS del aeródromo esté integrado con el SMS del proveedor ATS, o al menos los servicios conexos que tienen implicaciones directas de carácter operacional, se incluyen en el ámbito de aplicación del SMS del aeródromo.

### **139.320 Auditorías internas**

- (a) El operador de aeródromo debe llevar a cabo auditorías internas del sistema de gestión de la seguridad operacional, 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. Dicha auditoría debe abarcar las propias funciones del operador de aeródromo y verificar si el SMS está implementado y se mantiene en forma eficaz.

- (b) Asimismo, el operador de aeródromo efectuará auditorías externas y un programa de inspección para la evaluación del desempeño de los otros usuarios del aeródromo que se especifican en la sección 139.315.
- (c) Las auditorías internas se llevarán a cabo al menos cada 24 meses, debiendo ser planificadas tomando en consideración el estado y la importancia de los procesos y las áreas a auditar, así como los resultados de auditorías previas. A la hora de su planificación, se deben definir los criterios de auditoría, el alcance de las mismas y la metodología.
- (d) El operador de aeródromo asegurará que todos los informes de auditoría, incluyendo el informe sobre las instalaciones, servicios y equipo del aeropuerto, son elaborados por personal experimentado en gestión de la seguridad operacional adecuadamente calificado. La selección de los auditores y la realización de las auditorías deben asegurar la objetividad e imparcialidad del proceso de auditoría. Los auditores no deben auditar su propio trabajo
- (e) El operador de aeródromo debe mantener registros de las auditorías y de sus resultados, así como de las evidencias de que se realizaron las correcciones y se tomaron las acciones correctivas necesarias sin demora injustificada para eliminar las no conformidades detectadas y sus causas, documentos que pueden ser requeridos por la AAC en cualquier momento.
- (f) Los informes de auditoría deben ser preparados y firmados por las personas que llevaron a cabo las auditorías e inspecciones.
- (g) El operador de aeródromo debe establecer en el Manual de Aeródromo, un procedimiento documentado para definir las responsabilidades y los requisitos para planificar y realizar las auditorías, establecer y mantener los registros e informes de los resultados.

#### **139.323 Notificaciones de seguridad operacional e investigaciones por el operador de aeródromo**

- (a) Los operadores de aeródromos certificados notificarán a la AAC, cualquier suceso de seguridad operacional que ocurran en el aeródromo, de conformidad a las disposiciones prescritas en el **Apéndice 8** del presente Reglamento.
- (b) A fin de promover la seguridad operacional en el aeródromo y el uso seguro del mismo, el operador establecerá y pondrá en práctica un sistema de notificación de seguridad operacional, para todo el personal y las organizaciones que operan o prestan servicios en el aeródromo, de conformidad a las disposiciones prescritas en el **Apéndice 8** del presente Reglamento.
- (c) En los casos que amerite, el operador de aeródromo conducirá investigaciones de seguridad operacional activadas mediante una notificación de seguridad operacional, para analizar sucesos y peligros, de manera que se comunique a las instancias pertinentes, las conclusiones y recomendaciones resultantes, a efectos de mejorar la seguridad del entorno operacional.

#### **139.325 Acceso al aeródromo – Inspección de la AAC**

- (a) El inspector de la AAC podrá 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 planificada y no planificada.
- (b) El operador de aeródromo, debe facilitar el acceso de los inspectores de la AAC, a cualquier parte o instalación del aeródromo, incluyendo equipos, registros y documentos con la finalidad indicada en el párrafo anterior.

#### **139.330 Notificación de datos e información del aeródromo**

- (a) El operador de aeródromo debe revisar las publicaciones de información aeronáutica (AIP), suplementos AIP, enmiendas AIP, avisos a los aviadores (NOTAM), circulares de información aeronáutica y demás documentos relacionados con las áreas y servicios de su competencia y responsabilidad y, al recibo de los mismos, notificar toda información inexacta que en ellos figure y se relacione con el aeródromo, asegurando que la información promulgada en el AIP sea correcta y cónsona con la promulgada en el manual de aeródromo.

- (b) El operador de aeródromo debe notificar a la AAC y al AIS por escrito con suficiente antelación conforme a los requerimientos del AIM, toda modificación que se haya previsto en las instalaciones, equipo y nivel de servicio del aeródromo y que afecte la exactitud de la información que figure en dichas publicaciones. Cuando se suministren datos cartográficos de aeródromo los mismos se deben ajustar a los requisitos de exactitud e integridad que figuran en el RAB 137.
- (c) El operador de aeródromo debe notificar inmediatamente al AIM, ATS y a la AAC, todo detalle de las circunstancias siguientes acerca de las cuales tenga conocimiento:
  - (1) Obstáculos, obstrucciones y peligros:
    - (i) Toda penetración de un objeto en una superficie limitadora de obstáculos relacionada con el aeródromo; o
    - (ii) La existencia de cualquier obstrucción o condición peligrosa que afecte la seguridad operacional de la aviación en el aeródromo o en sus inmediaciones.
  - (2) Nivel de servicio:

Una reducción del nivel de servicio en el aeródromo establecido en cualquiera de las publicaciones AIM.
  - (3) Área de movimiento:
    - (i) el cierre de cualquier parte del área de movimiento del aeródromo; y
    - (ii) cualquier otra condición que pudiera afectar la seguridad operacional en el aeródromo

### **139.333 Programa de Inspecciones del Operador de Aeródromo**

- (a) El titular de un certificado de aeródromo debe:
  - (4) Establecer un programa de inspección de aeródromo para asegurar que el aeródromo y sus instalaciones se mantengan como se especifica en la sección 139.310; y
  - (5) Proporcionar equipo apropiado para su uso en la realización de las inspecciones de aeródromo; y
  - (6) Establecer procedimientos para asegurar que el personal que realiza las inspecciones de aeródromo esté debidamente capacitado; y
  - (7) Establecer un sistema de notificación para asegurar la pronta corrección de una condición de aeródromo insegura que se observe durante una inspección de aeródromo.

*Nota.- Las Inspecciones que efectúa el Operador de Aeródromo suelen denominarse "auto-inspecciones".*

### **139.335 Inspecciones especiales**

- (a) Un operador de aeródromo inspeccionará el aeropuerto, según lo exijan las circunstancias, para garantizar la seguridad operacional de la aviación:
  - (1) Tan pronto como sea posible después de cualquier accidente o incidente de aeronave, entendiéndose estos términos según las definiciones de la Reglamentación Aeronáutica Boliviana o del Anexo 13 de la OACI.
  - (2) Durante cualquier período de construcción o reparación de instalaciones o equipo del aeródromo que resulte crítico para la seguridad de las operaciones de aeronaves; y
  - (3) En cualquier otra circunstancia en que existan en el aeródromo condiciones que puedan afectar la seguridad operacional de la aviación.

**139.337 Obras en Curso**

- (a) Todo operador de aeródromo debe establecer procedimientos, incluidas las precauciones que deben tomarse, para garantizar que las obras o trabajos que se realicen en el aeródromo no pongan en peligro las operaciones de la aeronave.

**139.340 Control y Eliminación de obstrucciones dentro del aeródromo.**

- (a) El operador de aeródromo debe eliminar de la superficie del aeródromo toda obstrucción cuya presencia pueda resultar peligrosa, siempre y cuando una evaluación de seguridad operacional no determine lo contrario.
- (b) El operador de aeródromo debe señalar o iluminar en la superficie del aeródromo cualquier obstrucción cuya presencia pueda resultar peligrosa, de acuerdo a lo establecido en el RAB 137.
- (c) El operador de aeródromo debe eliminar sustancias perjudiciales y objetos extraños en el área de movimiento, de acuerdo a lo establecido en el RAB 137 y RAB 138.

**139.345 Avisos de advertencia.**

- (a) El operador de aeródromo certificado es responsable de colocar avisos que se requieran en las áreas de movimiento del aeródromo, para advertir la presencia de cualquier riesgo potencial tanto para personas, operaciones de las aeronaves y tránsito vehicular
- (b) Cuando sea probable que las aeronaves en vuelo bajo en el aeropuerto o cerca del mismo, o las aeronaves en rodaje, resulten peligrosas para las personas o el tránsito vehicular, el operador de aeródromo:
  - (1) Colocará avisos de advertencia de peligro en toda vía pública vecina al área de maniobra; o
  - (2) Si dicha vía pública no está controlada por el operador de aeródromo, informará a la autoridad correspondiente para que ésta coloque los avisos en la vía pública indicando que existe un peligro.
  - (3) Coordinará con la autoridad municipal la colocación de luces de obstáculos en inmediaciones del aeropuerto para su cumplimiento.

**139.350 Conservación de registros**

- (a) El operador del aeródromo establecerá un sistema adecuado para la conservación de registros que abarque todas las actividades llevadas a cabo en virtud de las disposiciones normativas señaladas en la sección 139.015 del presente Reglamento.
- (b) El formato de los registros se especificará en el Manual del Aeródromo.
- (c) Los registros se archivarán de forma que se garantice su protección frente a daños, robos y alteraciones.
- (d) Los registros se archivarán durante un período mínimo de 5 años, salvo los registros indicados a continuación, que se conservarán del siguiente modo:
  - (1) El certificado vigente del aeródromo con sus anexos: durante la vigencia del certificado;
  - (2) El expediente de toda exención concedida por la AAC: durante la vigencia de la exención;
  - (3) Los Medios de Cumplimiento Alternativos (MCA) autorizados por la AAC: durante el tiempo que el MCA se aplique en el aeródromo;
  - (4) Los acuerdos con otras organizaciones: por el tiempo que dichos acuerdos estén en vigor;
  - (5) Los manuales de los equipos o sistemas empleados en el aeródromo: por el tiempo que se utilicen en el aeródromo;

- (6) Los informes de evaluación de la seguridad operacional: durante la vida útil del sistema, procedimiento o actividad;
  - (7) Los registros de formación, las cualificaciones y los expedientes médicos del personal, así como sus comprobaciones de competencia, según corresponda: durante al menos cuatro años después del fin de su empleo, o hasta que su área laboral haya sido auditada por la autoridad competente; y
  - (8) El registro de identificación de peligros y gestión de riesgos: hasta que el registro sea actualizado.
  - (9) El registro de niveles de intensidad de tránsito: hasta que el registro sea actualizado.
- (e) Todos los registros estarán sujetos a la legislación vigente sobre protección de datos que el Estado promulgue o actualice.



## **CAPÍTULO E EXENCIONES**

*El cumplimiento de los requisitos de la Reglamentación Aeronáutica Boliviana es permanentemente obligatorio. No obstante, a veces, y especialmente en el área de infraestructura de aeródromos, pueden presentarse casos en que hay problemas geográficos o de carácter físico insuperables.*

*En estos casos, es posible resolver una desviación a la norma, mediante la imposición de condiciones que limiten ciertas operaciones, o a través de la aplicación de medidas y controles de compensación.*

*Sin embargo, no se debe suponer que pueden utilizarse dispensas o excepciones para superar un requisito que no es popular o interpretar que su cumplimiento sería optativo. El empleo de estos mecanismos es de carácter excepcional. Además debe tenerse en cuenta que el otorgamiento de estas dispensas puede afectar el nivel de aplicación efectiva de los SARPS de la OACI, que el Estado Plurinacional de Bolivia alcanza y por tanto, las notificaciones que sobre el particular se circula entre los Estados contratantes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.*

*En este sentido, en el proceso de certificación de aeródromos, es posible que la AAC exima a un operador de aeródromo, del cumplimiento de determinadas disposiciones establecidas en la Reglamentación Aeronáutica Boliviana sobre aeródromos, solo después que el operador de aeródromo haya elaborado y presentado el Estudio Aeronáutico (EA) o Estudio de Evaluación de la Seguridad Operacional (EESO), según aplique, especificando los procedimientos, condiciones, limitaciones, medidas y controles especiales que proporcionen un Nivel Equivalente de Seguridad Operacional (NESO) o un Nivel Aceptable de Seguridad Operacional (NASO).*

*Antes de que la AAC decida eximir a un operador de aeródromo del cumplimiento de un requisito normativo, tendrá en cuenta todos los aspectos relacionados con la seguridad operacional, así como lo establecido en RAB 11.220, en RAB 137.005 (d), en el Capítulo I de RAB-138, aplicando el procedimiento para otorgar exenciones de la DGAC, o normas que actualicen o reemplacen dichas disposiciones.*

### **139.401 Exenciones**

- (a) Dentro de un proceso de certificación la AAC, a instancias del operador de aeródromo solicitante, y dentro del marco jurídico - normativo del Estado, está facultada para aceptar una desviación a un requisito normativo especificado en los reglamentos sobre aeródromos en base a un Estudio Aeronáutico o un Estudio de Evaluación de Seguridad Operacional, presentada por el interesado y aceptado por la AAC.
- (b) Cuando el cumplimiento de un requisito normativo no es razonablemente viable para un aeródromo, o bien es necesaria una ampliación temporal para su cumplimiento, la AAC podrá otorgar una exención mediante resolución expresa, después de revisar y analizar el Estudio Aeronáutico (EA) o el Estudio de Evaluación de Seguridad Operacional (EESO), aceptando las condiciones y procedimientos que sean necesarios para garantizar un Nivel Equivalente de Seguridad Operacional (NESO) al establecido por la norma incumplida, o al menos un Nivel Aceptable de Seguridad Operacional (NASO).

*Nota 1.- Debido a la diversidad de casos, no es posible determinar un criterio único para definir las circunstancias que hacen que el cumplimiento de un requisito no sea razonablemente viable. Por ejemplo, aquellos casos donde no es factible ajustarse a las características físicas requeridas en norma, debido a limitaciones físicas, topográficas o similares, relacionadas con la ubicación del aeródromo.*

*Nota 2.- Corresponde al solicitante de la exención, demostrar y sustentar suficientemente la imposibilidad de implementar determinada disposición normativa, detallando las circunstancias que hacen impracticable el cumplimiento del requisito. Por ejemplo, en algún caso podría considerarse que la eliminación de un obstáculo natural no es razonablemente viable, cuando la magnitud del trabajo demandado, hiciera que la continuidad del negocio no sea factible. Pero en otros casos, el trabajo podría ser factible a pesar de ser cuantioso.*

*Nota 3.- Los Estudios Aeronáuticos y Estudios de Evaluación de Seguridad Operacional incluirán evaluaciones de seguridad operacional para cada peligro que genere un riesgo a raíz del incumplimiento y deben estar suscritos por los profesionales responsables competentes. En el Manual PANS-Aeródromos se proporciona una metodología general para efectuar evaluaciones de la seguridad operacional en un aeródromo, así como herramientas identificar peligros, evaluar riesgos y eliminar o mitigar esos riesgos.*

*Nota 4.- Debido a la diversidad de casos, no es posible definir un único perfil a cumplirse para considerar competentes a los profesionales responsables de los estudios EESO y EA. En la mayoría de los casos los perfiles de los responsables del estudio deben permitir una combinación de las disciplinas o especialidades acordes al tema abordado en el estudio (Ej.- ingeniero civil experto en aeródromos para características físicas; ingeniero eléctrico experto en aeródromos para ayudas visuales y sistemas eléctricos; Controlador de Tránsito Aéreo o Piloto expertos en procedimientos de vuelo para operaciones aéreas, entre otros).*

- (c) Durante el proceso de certificación, el operador de aeródromo puede solicitar por escrito, una exención a la norma, cuando el aeródromo no satisfaga algún requisito establecido en la Reglamentación Aeronáutica Boliviana sobre aeródromos, adjuntando un Estudio Aeronáutico (EA) o un Estudio de Evaluación de la Seguridad Operacional (EESO), donde se describan las condiciones y procedimientos operacionales para garantizar un NESO al establecido por la norma incumplida, o al menos un NASO, según se requiera-.
- (d) La AAC notificará por escrito, al operador de aeródromo el resultado de la solicitud de exención.
- (e) La exención con respecto a una norma, así como las condiciones y procedimientos especiales, se indicarán en los anexos del certificado de aeródromo.
- (f) Toda exención está sujeta al cumplimiento por el operador del aeródromo de las condiciones y procedimientos especificados por la AAC en el certificado de aeródromo, que resulten necesarios para el mantenimiento de la seguridad operacional.
- (g) Además será incluida en el Manual de Aeródromo. El Operador de Aeródromo deberá reflejar las exenciones otorgadas por la AAC en el Manual de Aeródromo en la sección apropiada del mismo, especificando su alcance temporal o permanente, además deberá requerir al AIS la inclusión de la exención en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) según corresponda.
- (h) El operador de aeródromo debe examinar regularmente las exenciones otorgadas, con el propósito de eliminar, cuando sea posible, la necesidad de continuar con la exención y para verificar la validez y solidez de las medidas de atenuación con que se cuenta.

#### **139.405 Estudio de Evaluación de la Seguridad Operacional (EESO)**

- (a) Es procedente efectuar un Estudio de Evaluación de la Seguridad Operacional (EESO) en los casos que así se señale en el Capítulo I de RAB-138.
- (b) La AAC podrá conceder exenciones al cumplimiento de disposiciones normativas sobre aeródromos, en base a un EESO, donde se determinen las condiciones adicionales necesarias con sujeción a las cuales se alcanza un Nivel Aceptable de Seguridad Operacional, cuando:
  - (1) Exista una solicitud de exención fundada en que el cumplimiento de un requisito no es razonablemente viable, o bien es necesaria una ampliación temporal para su cumplimiento y
  - (2) El Operador de Aeródromo acredite, mediante la aportación de un EESO firmado por profesionales responsables competentes, que las medidas alternativas que propone garantizan suficientemente el mantenimiento de un Nivel Aceptable de Seguridad Operacional (NASO).

- (c) Al analizar la solicitud de exención basada en un EESO, además de los requisitos establecidos en la sección 11.300 del RAB 11 y el Capítulo I de la RAB – 138, la AAC evaluará los siguientes aspectos:
- (1) Coordinación entre las partes interesadas, incluyendo:
    - (i) Operador de aeródromo;
    - (ii) Operadores de aeronaves;
    - (iii) Proveedor ANS;
    - (iv) Proveedores de servicios que operan en el sitio del aeropuerto;
    - (v) Autoridades públicas;
  - (2) Evaluación de los riesgos, basada en argumentos documentados;
  - (3) Planteamiento de medidas para eliminar o mitigar riesgos;
  - (4) Definición de plazos y responsables de la ejecución de las medidas propuestas.
- (d) Después de examinar la petición de exención, la AAC podrá:
- (1) Otorgar la exención basada en el EESO, con alcance temporal o permanente, según lo solicite el Operador de Aeródromo, cuando esté garantizado el Nivel Aceptable de Seguridad Operacional (NASO);
  - (2) Solicitar al solicitante que modifique la petición, si algún riesgo ha sido subestimado o no identificado, con el fin de alcanzar el NASO;
  - (3) Aplazar parcialmente la exención, imponiendo medidas condicionales para garantizar el NASO;
  - (4) Rechazar la petición, proporcionando las razones necesarias.
- (e) Cuando la AAC otorgue una exención basada en un EESO, se verificará que se mantiene el cumplimiento de todas las condiciones necesarias para alcanzar el NASO, de acuerdo a lo descrito en el EESO. De no ser así, se procederá a modificar, suspender o retirar la exención otorgada.

#### **139.410 Compatibilidad de Aeródromos**

- (a) Cuando en un aeródromo se pretende dar cabida a un tipo o modelo de avión que supera las características certificadas del aeródromo, debe llevarse a cabo un Estudio de Compatibilidad conjunto entre las partes interesadas afectadas, entre ellas, el operador de aeródromo, el explotador aéreo, las agencias de servicios de escala y los proveedores de servicios de navegación aérea pertinentes.
- (b) El Estudio de Compatibilidad debe evidenciar convenientemente los arreglos y procedimientos que se acuerden, entre el explotador de aviones y el operador de aeródromo para introducir un tipo/subtipo de avión nuevo en el aeródromo, debiendo documentar al menos las siguientes etapas:
- (1) El explotador de aviones presenta una solicitud al operador de aeródromo para operar un tipo/subtipo de avión nuevo para el aeródromo;
  - (2) El operador de aeródromo determina los medios posibles de dar cabida al tipo/subtipo de avión, lo que incluye el acceso a áreas de movimientos y, de ser necesario, considera la posibilidad y viabilidad económica de mejorar la infraestructura del aeródromo; y
  - (3) El operador de aeródromo y el explotador de aeronaves analizan la evaluación del operador de aeródromo y si es posible dar cabida a las operaciones del tipo/subtipo de avión y, en caso afirmativo, en qué condiciones.

*Nota.- En el capítulo 4 del Manual PANS-Aeródromos se describe una metodología y un procedimiento para evaluar la compatibilidad entre las operaciones de los aviones y la infraestructura y las operaciones del aeródromo, cuando éste da cabida a un avión que supera las características certificadas del aeródromo.*

- (c) Todo estudio de compatibilidad deberá cumplir los siguientes procedimientos:
  - (1) Identificar las características físicas y operacionales del avión;
  - (2) Identificar los requisitos normativos aplicables;
  - (3) Determinar la idoneidad de la infraestructura e instalaciones del aeródromo respecto de los requisitos del nuevo avión;
  - (4) Identificar los cambios requeridos al aeródromo;
  - (5) Documentar el estudio de compatibilidad; y
  - (6) Efectuar las evaluaciones necesarias de la seguridad operacional, que se determinó realizar durante el estudio de compatibilidad
- (d) Los resultados del estudio de compatibilidad deben permitir la toma de decisiones y brindar:
  - (1) Al operador de aeródromo la información necesaria para que pueda decidir si permite la operación del avión específico en el aeródromo determinado;
  - (2) Al operador de aeródromo la información necesaria para que pueda tomar una decisión respecto de los cambios que requieren la infraestructura e instalaciones del aeródromo a fin de garantizar la seguridad de las operaciones del aeródromo con debida consideración al futuro desarrollo armonioso del aeródromo; y
  - (3) A la AAC la información necesaria para la vigilancia de la seguridad operacional y el control permanente de las condiciones especificadas en la certificación del aeródromo.

#### **139.415 Estudio Aeronáutico (EA)**

- (a) La AAC podrá conceder exenciones al cumplimiento de disposiciones normativas sobre aeródromos, en base a un EA, donde se determinen las condiciones adicionales necesarias con sujeción a las cuales se alcanza un Nivel Equivalente de Seguridad Operacional, cuando se cumplan los siguientes pre-requisitos:
  - (1) Exista una solicitud de exención fundada en que el cumplimiento de un requisito no es razonablemente viable, o bien es necesaria una ampliación temporal para su cumplimiento;
  - (2) El Operador de Aeródromo acredite, mediante la aportación de un EA firmado por profesionales responsables competentes, que las medidas alternativas que propone garantizan suficientemente el mantenimiento de un Nivel Equivalente de Seguridad Operacional; y
  - (3) La disposición de la Reglamentación Aeronáutica Boliviana para la cual se requiere la exención, tiene previsto que es posible dispensar el cumplimiento en base a un Estudio Aeronáutico donde se determine que el incumplimiento no compromete la seguridad operacional.
- (b) Al analizar la solicitud de exención basada en un EA, la AAC evaluará los siguientes aspectos:
  - (1) Coordinación entre las partes interesadas, incluyendo:
    - (i) Operador de aeródromo;
    - (ii) Operador de aeronaves;

- (iii) Proveedor ANS;
  - (iv) Proveedores de servicios que operan en el sitio del aeropuerto;
  - (v) Autoridades públicas;
- (2) Identificación de características físicas, equipamiento y procedimientos operacionales requeridos para las aeronaves previstas en el aeródromo.
  - (3) Identificación de la desviación;
  - (4) Análisis técnico de alternativas y selección de medidas tecnológicas / procedimentales acordes a la operación prevista de aeronaves en el aeródromo;
  - (5) Evaluación de seguridad operacional, gestión de riesgos y determinación del tratamiento propuesto para la desviación.
  - (6) Cumplimiento del procedimiento estipulado en la RAB 138 Apéndice 3 Capítulo 3, cuando corresponda.
- (c) Después de analizar la solicitud de exención basada en un EA, la AAC podrá:
    - (1) Otorgar la exención basada en el EA, con alcance temporal o permanente, según lo solicite el Operador de Aeródromo, cuando esté garantizado el Nivel Equivalente de Seguridad Operacional (NESO);
    - (2) Solicitar al peticionario que cambie la solicitud si no se ha identificado o abordado adecuadamente alguna característica física, equipamiento del aeródromo o requisitos operacionales, con el fin de alcanzar el NESO;
    - (3) Diferir la exención, imponiendo medidas condicionales para garantizar el NESO;
    - (4) Rechazar la solicitud, proporcionando las razones necesarias.
  - (d) Cuando la AAC otorgue una exención basada en un EA, se verificará que se mantiene el cumplimiento de todas las condiciones necesarias para alcanzar el NESO, de acuerdo a lo descrito en el EA. De no ser así, se procederá a modificar, suspender o retirar la exención otorgada.





**REGLAMENTACION  
AERONAUTICA  
BOLIVIANA**

# **RAB 139**

## **Reglamento sobre Certificación de Aeródromos**

### **APÉNDICES DEL RAB 139**

Segunda edición, Enmienda 2, R.A. N° 032 de 19/02/2021

**Aplicabilidad:**

Esta enmienda reemplaza, desde el 22 de febrero de 2021, todas las enmiendas anteriores del RAB 139.

**Apéndice 1**Formulario de Pre-solicitud  
**CERTIFICADO DE AERÓDROMO**1. Nombre del operador de aeródromo solicitante (razón social):  
\_\_\_\_\_Nombre de la Máxima Autoridad Ejecutiva (MAE) del Operador de Aeródromo:  
\_\_\_\_\_

Domicilio legal: \_\_\_\_\_

Departamento: \_\_\_\_\_ Municipio: \_\_\_\_\_ Ciudad: \_\_\_\_\_

Teléfono: \_\_\_\_\_ Fax: \_\_\_\_\_ e-mail: \_\_\_\_\_

2. 

Denominación del aeródromo: \_\_\_\_\_

Código de OACI: \_\_\_\_\_

Clave de referencia: \_\_\_\_\_ Tipo de tránsito previsto: IFR \_\_\_ VFR \_\_\_

Ubicación respecto a la ciudad: \_\_\_\_\_

Coordenadas geográficas (ARP): \_\_\_\_\_

Aeronave crítica que utiliza o se prevé utilizará el aeródromo:  
\_\_\_\_\_3. Por la presente,       {Nombre del Operador de Aeródromo Solicitante}       manifiesta a la AAC, la expresión de interés de certificar el aeródromo:      {Nombre del Aeródromo}      

de conformidad con las reglamentaciones de la (AAC) y otras especificaciones pertinentes.

Firma de la MAE \_\_\_\_\_

Documento de identidad: \_\_\_\_\_

Fecha: \_\_\_\_\_

❖ 

- La solicitud deberá presentarse en la oficina central de la AAC.



**Apéndice 2****Formulario de Solicitud Formal de  
CERTIFICADO DE AERÓDROMO**1. Nombre del operador de aeródromo solicitante (razón social):  
\_\_\_\_\_Nombre de la Máxima Autoridad Ejecutiva (MAE) del Operador de Aeródromo:  
\_\_\_\_\_

Domicilio legal: \_\_\_\_\_

Departamento: \_\_\_\_\_ Municipio: \_\_\_\_\_ Ciudad: \_\_\_\_\_

Teléfono: \_\_\_\_\_ Fax: \_\_\_\_\_ e-mail: \_\_\_\_\_

2. 

Denominación del aeródromo: \_\_\_\_\_

Código de OACI: \_\_\_\_\_

Clave de referencia: \_\_\_\_\_ Tipo de tránsito previsto: IFR \_\_\_ VFR \_\_\_

Punto de referencia de aeródromo ARP: \_\_\_\_\_

Conjunto (Mix) de Aeronaves Críticas que se prevé utilizarán el aeródromo:

Fabricante	Modelo	Peso de Despegue [Kg] (Ver datos del fabricante)	Clave de Referencia (Ver RAB 137.020)	Categoría SEI (Ver RAB 138.420)	ACN (Ver datos del fabricante)

3. 

El solicitante es propietario del emplazamiento: SI \_\_\_ NO \_\_\_

**SI:** Adjunta copia certificada del título de la propiedad de los predios que ocupa el aeródromo o equivalente.**NO:** Adjunta detalle de los derechos que ejerce en el aeródromo y Documento certificado sobre el permiso que ha obtenido el solicitante para utilizar el aeródromo.



## Apéndice 3

	<b>ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA</b> <b>DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL</b>	
<b>CERTIFICADO DE AERÓDROMO</b>		
<b>N° DGAC/AGA/{año-N°}</b>		
Por cuanto:		
_____ (El operador del aeródromo)		
ha cumplido con los requisitos normativos establecidos en la Reglamentación Aeronáutica Boliviana:		
<ul style="list-style-type: none"> <li>RAB-137 - Reglamento sobre Diseño de Aeródromos,</li> <li>RAB-138 - Reglamento sobre Operación de Aeródromos y</li> <li>RAB-139 - Reglamento sobre Certificación de Aeródromos</li> </ul>		
y demás especificaciones y normas complementarias de la AAC, se extiende el presente Certificado de Aeródromo mediante Resolución Administrativa N° 409 de la DGAC, de fecha 31 de agosto de 2017, al Aeródromo:		
_____ (El nombre del aeródromo)	_____ (Código OACI)	
_____ (Clave de referencia)	_____ (Latitud/Longitud ARP)	
Por tanto, el aeródromo queda certificado para operaciones de aviación civil nacional e internacional, incluyendo transporte regular y no regular, de pasajeros y carga.		
La certificación del aeródromo está sujeta a las condiciones establecidas en los Anexos del presente Certificado, que forman parte inseparable del mismo.		
Este Certificado no es transferible y debe permanecer en vigor hasta su suspensión, vencimiento o anulación.		
_____ (Firma y Sello Director Ejecutivo DGAC)		
Expedido en _____, el __ de _____ de _____.		
Fecha de Vencimiento: __ de _____ de _____.		

**Anexo 1 al Certificado de Aeródromo No. 0000****Disposiciones**

La AAC puede cancelar, suspender o revocar el presente certificado (o cualquiera de sus partes) si se determina que el operador, sus empleados o agentes, no cumplen los términos y disposiciones establecidas en la Ley de Aeronáutica Civil, la Reglamentación Aeronáutica Boliviana, el presente certificado u otras disposiciones complementarias de la DGAC.

Este Certificado permanecerá válido:

- a) Mientras el aeródromo se mantenga según lo establecido en las normas y procedimientos operacionales del aeródromo, además que se proporcionen servicios e instalaciones en la parte aeronáutica según el nivel de servicio que se describe en el Manual de Aeródromo.
- b) Si se mantienen los procedimientos especiales que se aplican a la aprobación, según se especifica en Anexo 2 de este Certificado.
- c) Siempre que el titular del certificado informe por escrito antes de efectuar cualquier cambio en las características físicas, aéreas de movimiento o superficies limitadoras de obstáculos del aeródromo, con la finalidad de publicar dichos cambios por NOTAM y AIP, o
- d) Hasta que concluya el periodo de duración o hasta que el certificado sea revocado, suspendido o cancelado por la AAC.

---

**FIRMA DEL  
OPERADOR**  
(Firma y sello de la MAE del operador de  
aeródromo)

---

**FIRMA DE LA  
AAC**  
(Firma y sello del Director Ejecutivo de la  
DGAC)

**Anexo 2 al Certificado de Aeródromo No. 0000****Condiciones de Operación**

El Operador del Aeródromo, cumple y tiene la capacidad de seguir cumpliendo los requisitos de seguridad, regularidad y eficiencia para las actividades de aviación civil que se desarrollan en {nombre de aeródromo}, dentro de las siguientes condiciones de operación:

<b>CONDICIONES DE OPERACIÓN DE <u>{nombre de aeródromo}</u></b>	
El <u>{nombre de aeródromo}</u> está abierto al uso <u>{público o privado, operaciones de aviación civil nacional o internacional, transporte aéreo regular o no regular}</u> , teniendo disponibles todas sus instalaciones, equipos y servicios, de acuerdo a la información detallada en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP).	
<b>Horario de Operación</b>	
<b>Reglas de Vuelo</b>	
<b>Clave de Referencia de Aeródromo</b>	
<b>Tipo de Aproximación</b>	
<b>Visibilidad Mínima de Operación</b>	
<b>Categoría del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios</b>	



**Anexo 3 al Certificado de Aeródromo N° 000****EXENCIONES**

<b>DESVIACION RESPECTO DE LAS NORMAS</b>	<b>CONDICIONES APLICABLES PARA LA OPERACIÓN y PROCEDIMIENTOS.</b>



## Apéndice 4

## RAB-139

## Registro de Certificados de Aeródromos

CERTIFICADOS DE AERODROMOS						
No. de Certificado	Nombre de Aeródromo	Operador de Aeródromo	Fechas de Vigencia [dd/mm/aaaa]			Insertado Por:
			Certificación Inicial	Recertificación	Vencimiento	

INSERTADO POR:		REVISADO POR:	
FIRMA:		FIRMA:	
PIE DE FIRMA:		PIE DE FIRMA:	
FECHA:		FECHA:	

## Apéndice 5

### CAPITULO 1–GENERALIDADES

#### 1. Introducción

- a. El manual de aeródromo es un requisito fundamental del proceso de certificación de aeródromos. Como parte del proceso de certificación, el operador de aeródromo presentará, para la aceptación de la AAC, un manual de aeródromo que contenga, entre otras cosas, información sobre el modo en que se aplicarán y administrarán de forma segura los procedimientos operacionales.
- b. El manual de aeródromo contiene toda la información pertinente para describir la estructura operacional y de gestión del aeródromo. Es el medio por el cual el personal de operaciones del aeródromo recibe toda la información necesaria relativa a sus obligaciones y responsabilidades en materia de seguridad operacional, incluidas la información y las instrucciones respecto de las cuestiones especificadas en el reglamento aplicable. Describe los servicios y las instalaciones del aeródromo, todos los procedimientos operacionales y todas las restricciones vigentes.
- c. El Operador de Aeródromo debe disponer de un Manual de Aeródromo, mismo que debe estar conformado por Información General, Manuales Operacionales y de Mantenimiento; Planes de: Emergencia, Mantenimiento, Manejo Ambiental y Fauna del Aeródromo; Procedimientos, Programas, Sistemas y otros, así como la estructura orgánica, líneas de responsabilidad, capacitación y todo lo relacionado con la Certificación y Operación para la Clave de Referencia del aeródromo, en cumplimiento de la LAR 139, así como las disposiciones del Manual de Procedimientos para Certificación y Operación de Aeródromos. El Manual debe ser aceptable a la AAC.

#### 2. Preparación del Manual

- a. El manual de aeródromo debe:
  1. Ser presentado en forma impresa y digital, y estar firmado por la máxima autoridad del operador del aeródromo;
  2. Disponer de un formato que facilite la revisión;
  3. Tener un índice, un sistema de registro de enmiendas y un listado de páginas;
  4. Contar con páginas numeradas sin alteraciones de la información de los documentos;
  5. Estar disponible y ubicado en el aeródromo; y
  6. Estar organizado de forma que facilite la revisión por la AAC.

#### 3. Estructura, Organización y Responsabilidades del Operador de Aeródromo

- a. El manual de aeródromo debe disponer de:
  1. Un esquema / organigrama de la organización del Operador de Aeródromo indicando los puestos del personal principal e incluyendo sus responsabilidades;
  2. El cargo y número telefónico de la persona responsable de la seguridad operacional del aeródromo; y
  3. Los comités de aeródromo.

- b. La solicitud del certificado de aeródromo deberá estar acompañada de un manual de aeródromo elaborado de conformidad con el reglamento aplicable. Cuando se le otorga el certificado, se exige al operador de aeródromo que realice el mantenimiento del manual de aeródromo conforme al reglamento aplicable y permita el acceso de todo el personal de operaciones del aeródromo a las secciones pertinentes del manual.
- c. El operador de aeródromo es responsable de elaborar y mantener el manual de aeródromo y asegurarse de que el personal apropiado tenga acceso a él.
- d. Es responsabilidad del operador de aeródromo cerciorarse de que cada disposición del manual de aeródromo sea apropiada para una operación en particular y efectuar las modificaciones y adiciones que considere necesarias.

Nota 1.— El término "personal de operaciones" se refiere a toda persona, empleada o no por el operador de aeródromo, cuyas funciones consistan en garantizar la seguridad de las operaciones del aeródromo o exijan que esa persona tenga acceso a las áreas de movimiento del aeródromo y todas las áreas dentro del perímetro del aeródromo.

Nota 2.— Cuando se considere conveniente por motivos de seguridad o administrativos, el operador de aeródromo puede restringir el acceso de algunos miembros del personal operacional a partes del manual de aeródromo, si dichos miembros del personal reciben instrucciones apropiadas por otros medios para realizar sus funciones adecuadamente y esto no perjudica a la seguridad operacional de un aeródromo.

## CAPITULO 2–CONTENIDO DEL MANUAL DE AERÓDROMO

### 1. Introducción

El operador de un aeródromo debe incluir las siguientes partes en el Manual de Aeródromo:

1. Parte 1. Generalidades.
  2. Parte 2. Detalles del aeródromo.
  3. Parte 3. Detalles del aeródromo que deben notificarse al Servicio de Información Aeronáutica (AIS).
  4. Parte 4. Detalle de los procedimientos operacionales de aeródromo.
  5. Parte 5. Detalles de la administración del aeródromo y del sistema de gestión de la seguridad operacional.
- Anexos      Tabla AP5-1

### 2. Parte 1 - Generalidades

- a. Información general, alcance, finalidad, ámbito del manual de aeródromo,
- b. Procedimientos para Distribución del Manual de Aeródromo;
- c. Control de distribución del manual o partes al personal involucrado en las operaciones;
- d. Procedimientos y asignación de responsabilidades para enmendar el manual;
- e. El requisito jurídico del certificado de aeródromo y del manual de aeródromo según lo prescriben los reglamentos nacionales
- f. Condiciones de operación del aeródromo
- g. Sistema de información aeronáutica disponible y los procedimientos para la promulgación de dicha información
- h. Obligaciones del operador del aeródromo
- i. El sistema para registrar movimientos de aeronaves;
- j. En el Adjunto A se incluye un listado de referencia de documentos que el operador de aeródromo certificado debe anexar al Manual de Aeródromo.

### 3. Parte 2 - Detalles del aeródromo

- a. Plano general de aeródromo indicando las principales instalaciones para el funcionamiento del aeródromo incluyendo, el emplazamiento de cada indicador de dirección del viento, 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, sistemas de meteorología (RVR), sistemas de ayudas a la navegación (ILS), sistemas de ayudas visuales.
- b. Plano de límites aeródromo indicando los límites del mismo; y, en caso de haber sido concesionado el aeródromo, indicar también el área de concesión
- c. Plano de ubicación que indique la distancia del aeródromo con respecto a la ciudad, o área poblada más cercana, y el emplazamiento de cualquier instalación y equipo de aeródromo fuera de los límites de éste

- d. Detalles del título de propiedad del predio en que se encuentra emplazado el aeródromo. Si los límites del aeródromo no están definidos en los documentos del título, indicación de los detalles del título de propiedad o de los derechos respecto del predio sobre el que el aeródromo está emplazado y un plano que indique los límites y la posición del aeródromo.
- e. Planos de Superficies Limitadoras de Obstáculos (vistas en planta, perfil y secciones transversales), con la descripción, altura y ubicación de los obstáculos que infringen las superficies, especificando la altura con que se vulnera la OLS, si se encuentran iluminados y si se indican en las publicaciones aeronáuticas.
- f. Plano de detalle de superficies pavimentadas, dimensiones y clasificación o resistencia del pavimento de pistas, calles de rodaje y plataformas.
- g. Planos proporcionados al servicio AIS de acuerdo a RAB-96.-
  - a. PLANO DE OBSTÁCULOS DE AERÓDROMO —TIPO A
  - b. PLANO DE AERÓDROMO
  - c. PLANO DE AERÓDROMO PARA MOVIMIENTOS EN TIERRA
  - d. PLANO DE ESTACIONAMIENTO Y ATRAQUE DE AERONAVES

#### **4. Parte 3 - Detalles del aeródromo que serán notificados al servicio de información aeronáutica (AIM) de la AAC**

- a. Información general
  - 1. Nombre del aeródromo
  - 2. Emplazamiento del aeródromo
  - 3. Coordenadas geográficas del punto de referencia de aeródromo determinadas con arreglo a la referencia del sistema geodésico mundial-1984 (WGS-84)
  - 4. Elevación y ondulación del geoide en el aeródromo
  - 5. La elevación de cada umbral y ondulación del geoide, elevación del extremo de pista y todos los puntos importantes altos y bajos a lo largo de la pista, así como la mayor elevación de la zona del punto de toma de contacto de las pistas de aproximación de precisión
  - 6. Temperatura de referencia del aeródromo
  - 7. Detalles del faro del aeródromo
  - 8. Nombre del operador de aeródromo y dirección y números telefónicos en los cuales pueda ubicarse en todo momento a dicho operador
- b. Dimensiones del aeródromo e información conexas, la información general debe incluir:
  - 1. Pistas, principal y secundaria, marcación verdadera, número de designación, longitud, anchura, ubicación del umbral desplazado, pendiente, tipo de superficie, tipo de pista y, para las pistas de aproximación de precisión, existencia de una zona despejada de obstáculos
  - 2. Longitud, anchura y tipo de superficie de las franjas, áreas de seguridad de extremo de pista, zonas de parada
  - 3. Longitud, anchura y tipo de superficie de las calles de rodaje
  - 4. Tipo de superficie de la plataforma y puestos de parada de aeronaves
  - 5. Longitud de la zona libre de obstáculos y perfil del terreno
  - 6. Ayudas visuales para procedimientos de aproximación, por ejemplo, tipo de iluminación de aproximación y sistema visual indicador de pendiente de aproximación (PAPI/APAPI); señalización e iluminación de pistas, calles de rodaje y plataformas; otras guías visuales y ayudas de control en calles de rodaje (incluyendo puestos de espera de la pista, puntos de espera intermedios y barras de parada) y plataformas, emplazamiento y tipo del sistema visual de guía de atraque; disponibilidad de fuente secundaria de energía eléctrica para iluminación
  - 7. Emplazamiento y radiofrecuencia de los puntos de verificación de aeródromo del VOR
  - 8. Ubicación y designación de las rutas de rodaje normales
  - 9. Coordenadas geográficas de cada umbral en el sistema WGS-84
  - 10. Coordenadas geográficas de los puntos apropiados del eje de las calles de rodaje
  - 11. Coordenadas geográficas de cada puesto de estacionamiento de aeronave
  - 12. Coordenadas geográficas y elevación máxima de obstáculos significativos en las áreas de aproximación y despegue, en el área de circuitos y en las vecindades del aeródromo. (esta información debe indicarse en forma de cartas como las requeridas para la preparación de publicaciones de información aeronáutica, según se especifica en los documentos relacionados correspondientes a cartas aeronáuticas y servicios de información aeronáutica)

13. Tipo de superficie del pavimento y resistencia del mismo utilizando el número de clasificación de aeronaves –número de clasificación de pavimentos (ACN-PCN)
  14. Una o más ubicaciones de verificación de altímetro previa al vuelo establecidas en una plataforma, así como su elevación
  15. Distancias declaradas: recorrido de despegue disponible (TORA), distancia de despegue disponible (TODA), distancia de aceleración-parada disponible (ASDA), distancia de aterrizaje disponible (LDA)
- c. Condiciones del área de movimiento e instalaciones
1. Por cuestiones de seguridad operacional se notificará respecto a lo siguiente:
    - i. Trabajo de construcción o de mantenimiento;
    - ii. partes irregulares o deterioradas de la pista de la superficie de una pista, calle de rodaje o plataforma;
    - iii. presencia de nieve, nieve fundente, hielo o escarcha sobre la pista, calle de rodaje y plataforma;
    - iv. presencia de agua en una pista, calle de rodaje o plataforma.
    - v. presencia de bancos de nieve o de nieve acumulada adyacentes a una pista, calle de rodaje y plataforma;
    - vi. presencia de productos químicos líquidos anticongelantes o descongelantes u otros contaminantes en una pista, calle de rodaje y plataforma;
    - vii. otros peligros temporales, incluyendo aeronaves estacionadas;
    - viii. avería o funcionamiento irregular de una parte o de todas las ayudas visuales; y
    - ix. avería de la fuente normal o secundaria de energía eléctrica.
    - x. agua en la pista: (húmeda, mojada y estancada) e información de agua en la pista o parte de la misma puede ser resbaladiza cuando está mojada.
    - xi. nivel de rozamiento de una pista pavimentada o una porción de la misma cuando sea inferior al especificado por el Estado.
    - xii. cuando una pista esté contaminada con nieve, nieve fundente, hielo o escarcha se evaluará y notificará.
  2. Plan de traslado de aeronaves inutilizadas: números de teléfono, télex, facsímil, y dirección de correo-electrónico (e-mail) de la persona designada como coordinador del aeródromo para el traslado de aeronaves inutilizadas en el área de movimientos o en sus cercanías, información sobre la capacidad de trasladar una aeronave inutilizada, expresada en términos del tipo más grande de aeronave que el aeródromo está capacitado para trasladar
  3. Salvamento y extinción de incendios: nivel de protección proporcionado, expresado en términos de la categoría de los servicios de salvamento y extinción de incendios, que deberá estar de acuerdo con el RAB 138.
  4. Declaración de los lugares críticos, detallando exactamente con coordenadas y ubicación en el lado aire y de maniobras.
  5. El operador de aeródromo asegurará la precisión de la información proporcionada en beneficio de la seguridad de las aeronaves. La AAC comprobará que la información que exija estudios y evaluaciones de ingeniería sea obtenida o verificada por técnicos calificados, asignados por la misma

## 5. Parte 4 - Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo

### 5.1 Procedimientos Operativos Normalizados requeridos

El operador debe establecer en el MA, al menos los siguientes Procedimientos Operativos Normalizados (SOP), para definir los procedimientos con que se opera el aeródromo, así como las medidas de seguridad operacional que se aplican:

- a. **SOP AGA 01 Datos y notificaciones de aeródromo.** El operador de aeródromo debe detallar los procedimientos para notificar todo cambio que se introduzca en la información sobre el aeródromo presentada en la AIP y procedimientos para solicitar la expedición de NOTAM, incluyendo:
  1. Procedimientos para notificar a la AAC sobre cualquier cambio y para registrar la notificación de los cambios durante y fuera de las horas normales de operaciones del aeródromo
  2. Los nombres y funciones de las personas responsables de notificar los cambios y sus números telefónicos durante y fuera de las horas normales de operaciones del aeródromo
  3. La dirección y los números telefónicos, proporcionados por la AAC, del lugar en que los cambios han de notificarse a la misma.
- b. **SOP AGA 02 Acceso al área de movimiento del aeródromo.** El operador de aeródromo debe establecer procedimientos para el acceso al área de movimientos para prevenir la afectación de la seguridad de las operaciones en el *área de movimiento* del aeródromo.
- c. **SOP AGA 03 Plan de emergencia del aeródromo.** El operador de aeródromo debe detallar el plan de emergencia del aeródromo, ajustado a las especificaciones contenidas en el **Apéndice 2 – Parte I al RAB 138** incluyendo lo siguiente:
  1. Planes para enfrentar emergencias que ocurran en el aeródromo o en sus cercanías (a definir en el manual de aeródromo), incluyendo incendios estructurales; sabotaje, comprendidas las amenazas de bomba (aeronaves o estructura); apoderamiento ilícito de aeronaves; accidentes e incidentes en el aeródromo, abarcando consideraciones de “durante la emergencia” y “después de la emergencia”
  2. Detalles de instalaciones y equipo que han de usarse en las emergencias, incluyendo la frecuencia de dichos ensayos
  3. Detalles de simulacros parciales al año siguiente de cada simulacro general, para mantener el entrenamiento y/o mejorar las deficiencias detectadas en los simulacros generales del personal de las diversas dependencias que participan en el plan de emergencia.
  4. Prácticas completas de emergencia de aeródromo a intervalos que no excedan de dos años; y prácticas de emergencia parciales en el año que siga a la práctica completa de emergencia de aeródromo para asegurarse de que se han corregido las deficiencias observadas durante las prácticas completas y su planificación o
  5. Una serie de pruebas modulares que comienza el primer año y concluye en una práctica completa de emergencia de aeródromo a intervalos que no excedan de tres años; y se examinará subsiguientemente, o después de que ocurriera una emergencia, para corregir las o en tal caso de emergencia

6. Detalles de simulacros parciales al año siguiente de cada simulacro general, para mantener el entrenamiento y/o mejorar las deficiencias detectadas en los simulacros generales del personal de las diversas dependencias que participan en el plan de emergencia
  7. Detalles de simulacros en mesa por lo menos una vez cada seis meses, salvo en el periodo de seis meses en el que se realiza un simulacro general
  8. Una lista de organizaciones, agencias y personal con autoridad, tanto dentro como fuera del aeródromo, con funciones en el emplazamiento-, sus números de teléfono y facsímil, direcciones de correo electrónico y radiofrecuencias de sus oficinas
  9. Establecimiento de un comité de emergencia del aeródromo para organizar instrucción y otros preparativos para enfrentar emergencias
  10. Nombramiento de un responsable en el lugar para supervisar todos los aspectos de la operación de emergencia
- d. **SOP AGA 04 Servicio de salvamento y extinción de incendios.** El operador de aeródromo debe detallar las instalaciones, equipo, personal, su capacitación y procedimientos para satisfacer los requisitos de salvamento y extinción de incendios, incluyendo los nombres y funciones de las personas responsables de tratar con los servicios de salvamento y extinción de incendio en el aeródromo. Este tema también se debe abarcar en detalle apropiado en el plan de emergencia del aeródromo
1. El operador de aeródromo debe detallar los procedimientos para informar inmediatamente al servicio de tránsito aéreo y a la AAC, todo cambio en la categoría del aeródromo por nivel de protección de los servicios de salvamento y extinción de incendio, que se produzca en el aeródromo
  2. El operador de aeródromo debe detallar el programa de instrucción para que el personal de los servicios de salvamento y extinción de incendio pueda atender situaciones de emergencia aeronáutica, incluyendo emergencias que involucren materiales peligrosos
  3. El operador de aeródromo debe detallar el programa de mantenimiento del equipo de los servicios de salvamento y extinción de incendio
- e. **SOP AGA 05 Inspección del área de movimiento del aeródromo y de las superficies limitadoras de obstáculos por el operador del aeródromo.** El operador de aeródromo debe detallar los procedimientos para la inspección del área de movimiento del aeródromo y de las superficies limitadoras de obstáculos, incluyendo procedimientos para:
1. realizar inspecciones, incluyendo mediciones del rozamiento y, durante y fuera de las horas normales de operaciones en el aeródromo
  2. medios de comunicación con el control de tránsito aéreo durante una inspección
  3. mantener actualizado un libro de registro de inspecciones, su ubicación y persona responsable
  4. notificar los resultados de las inspecciones y adoptar rápidas medidas de seguimiento a efectos de asegurar la corrección de las condiciones de inseguridad
    - i. detalles de intervalos y horas de inspección
    - ii. lista de verificación de inspección
    - iii. nombres y funciones de las personas responsables de realizar las inspecciones y sus números telefónicos durante las horas de trabajo y después de las mismas

**f. SOP AGA 06 Ayudas visuales y sistemas eléctricos del aeródromo**

1. El operador de aeródromo debe detallar los procedimientos para la inspección, mantenimiento y notificación del estado de las ayudas visuales, (incluyendo la iluminación de obstáculos), letreros, balizas y sistemas eléctricos del aeródromo, de acuerdo con el RAB 137
2. Los detalles de los procedimientos para la inspección y mantenimientos de las luces aeronáuticas (incluyendo la iluminación de obstáculos), letreros, balizas y sistemas eléctricos del aeródromo, deben ser detallados en el manual de procedimientos del organismo de mantenimiento y debe incluir por lo menos los siguientes procedimientos:
  - i. Para realizar inspecciones durante y fuera de las horas normales de operación del aeródromo y lista de verificación de dichas inspecciones
  - ii. Para registrar el resultado de las inspecciones y para adoptar medidas de seguimiento a efectos de corregir deficiencias
  - iii. Para realizar el mantenimiento de rutina y de emergencia
  - iv. Para contar con una fuente secundaria de energía eléctrica y, si corresponde, detalles de cualquier otro método para enfrentar una falla parcial o total del sistema de energía primaria
  - v. Los nombres y funciones de las personas responsables de la inspección y mantenimiento de los sistemas de iluminación y números telefónicos para comunicarse con ellos durante las horas de trabajo y después de las mismas
3. Debe establecer un sistema de mantenimiento adecuado y el personal de mantenimiento del proveedor debe ser calificado para mantener la instalación en el nivel alcanzado en el momento de su puesta en servicio. Cada persona que mantiene la instalación debe cumplir como mínimo los requisitos de licencia establecidos por los documentos relacionados al RAB 138 - Operación de aeródromos y establecidos por la AAC, y demostrar que tiene los conocimientos específicos y habilidades necesarias para mantener la instalación, incluido el dominio de los procedimientos de mantenimiento y el uso de equipos de prueba especializados
4. El operador del aeródromo debe presentar un stock de repuestos, para hacer posible la sustitución de los componentes del sistema que se deterioran

**g. SOP AGA 07 Mantenimiento del área de movimiento**

El operador de aeródromo debe detallar las instalaciones y procedimientos para el mantenimiento del área de movimiento, en el manual de procedimientos del organismo de mantenimiento incluyendo los siguientes:

1. Zonas pavimentadas
2. Pistas y calles de rodaje no pavimentadas
3. Franjas de pista y de calles de rodaje
4. Sistema de drenaje del aeródromo
5. Medir, evaluar y notificar el nivel rozamiento en condiciones normales y con presencia de agua en la pista
6. Señales y su nivel de retro reflexión, en las áreas pavimentadas de pistas, rodajes y plataformas.

- h. **SOP AGA 08 Trabajos en el aeródromo.** El operador de aeródromo debe detallar los procedimientos para planificar y realizar trabajos de construcción y mantenimiento en condiciones de seguridad (incluyendo obras que deban realizarse con poco aviso previo) en el área de movimiento o en sus cercanías, y que puedan extenderse más allá de una superficie limitadora de obstáculos, incluyendo:
1. Procedimientos para comunicarse con el control de tránsito aéreo durante la realización de dichas obras.
  2. Nombres, números telefónicos y función de las personas y organizaciones responsables de planificar y realizar la obra y arreglos para comunicarse con ellas sus organizaciones en todo momento.
  3. Nombres y números telefónicos, durante las horas de trabajo y después de las mismas, de los explotadores con base fija en el aeródromo, prestadores de servicios de asistencia en tierra a aeronaves y explotadores de aeronaves que deben ser notificados acerca de la obra.
  4. Una lista de distribución para planes de trabajos, de ser necesario.
- i. **SOP AGA 09 Gestión de la plataforma.** El operador de aeródromo proporcionará un servicio de dirección en la plataforma apropiado y desarrollará en coordinación con los servicios ATM del aeródromo procedimientos para:
1. Asegurar el movimiento con el fin de evitar colisiones entre aeronaves y entre aeronaves y obstáculos.
  2. La entrada y salida de aeronaves de la plataforma y para la coordinación con la torre de control del aeródromo y la dependencia de gestión de la plataforma.
  3. Asegurar el movimiento rápido y seguro de los vehículos y de otras actividades.
  4. Para asignar puestos de estacionamiento de aeronave.
  5. Para iniciar el arranque de los motores y asegurar márgenes para el retroceso remolcado de aeronaves.
  6. Servicio de señaleros.
  7. Servicio de vehículos de escolta (follow-me).
- j. **SOP AGA 10 Gestión de la seguridad operacional en la plataforma.** El operador de aeródromo debe detallar los procedimientos para garantizar la seguridad en la plataforma, incluyendo:
1. Protección respecto del chorro de reactores.
  2. Cumplimiento de precauciones de seguridad durante operaciones de reabastecimiento de combustible de aeronaves.
  3. Barrido de la plataforma.
  4. Limpieza de la plataforma.
  5. Notificación de incidentes y accidentes en la plataforma.
  6. Auditoría del cumplimiento de las normas de seguridad de todo el personal que trabaja en la plataforma.
- k. **SOP AGA 11 Control de vehículos en el área de movimiento.** El operador de aeródromo debe detallar los procedimientos para el control de vehículos de superficie que operan en el área de movimiento o en sus cercanías, incluyendo:
1. Detalles de las reglas de tráfico aplicables (incluyendo límites de velocidad y medios para hacer cumplir las reglas).
  2. Método para expedir permisos de conducir para operar vehículos en el área de movimiento.
  3. Detalles de la capacitación de los conductores de vehículos.

- I. **SOP AGA 12 Gestión del peligro de fauna.** El operador de aeródromo debe detallar los procedimientos para enfrentar los peligros planteados para las operaciones de aeronaves por la presencia de aves o mamíferos en los circuitos de vuelo del aeródromo o área de movimiento, incluyendo:
1. Procedimientos para:
    - i. Evaluación de la presencia de fauna.
    - ii. La implantación de programas de prevención del peligro de fauna.
    - iii. La recopilación de informes sobre choques con fauna, su archivo por un período no menor a seis meses y su comunicación a la AAC y a la OACI.
  2. Nombres y funciones de las personas responsables para tratar los temas concernientes a la reducción del peligro de choques con aves y otros animales, sus números telefónicos durante las horas de trabajo y después de las mismas.
  3. La realización de estudios de la fauna que se relacione con las actividades aeroportuarias y proporcione las bases para el desarrollo, implementación y perfeccionamiento del “programa para el manejo de fauna” a fin de tener información adecuada para la gestión de los peligros potenciales que ésta genera.
- El operador de aeródromo debe detallar las medidas necesarias con la finalidad de evitar el cultivo y uso del terreno del aeródromo, que genere un atractivo para la fauna.
- m. **SOP AGA 13 Control de obstáculos.** El operador de aeródromo debe detallar los procedimientos para:
1. Vigilar las superficies limitadoras de obstáculos y la carta de tipo A para obstáculos en la superficie de despegue.
  2. Controlar los obstáculos dentro de la autoridad del explotador.
  3. Vigilar la altura de edificios o estructuras dentro de los límites de las superficies limitadoras de obstáculos.
  4. Controlar nuevas construcciones en las vecindades de los aeródromos.
  5. Notificar a la AAC la naturaleza y emplazamiento de los obstáculos y cualquier adición o eliminación posterior de obstáculos y las medidas necesarias, incluyendo la enmienda de las publicaciones AIM.
- n. **SOP AGA 14 Traslado de aeronaves inutilizadas.** El operador de aeródromo desarrollará un plan detallando los procedimientos de traslado de las aeronaves inutilizadas en el área de movimiento o sus proximidades y declarar los medios disponibles para el retiro de una aeronave inutilizada, el cual deberá ajustarse a lo establecido en el **Apéndice 2 – Parte II al RAB 138** incluyendo:
1. Funciones del operador del aeródromo y del titular del certificado de matrícula de la aeronave.
  2. Lista de equipo disponible en o en la vecindad del aeródromo.
  3. Lista de equipo adicional disponible de otros aeródromos a pedido.
  4. Lista de agentes nombrados que actúan en nombre de cada operador en el aeródromo.
  5. Declaración de los arreglos de las aerolíneas para el uso de equipo especializado de remoción y especialistas en el equipo de remoción ya sea con equipo propio o de terceros.
  6. Lista de contratistas locales (con los nombres y números del teléfono) capaz de proporcionar el equipo de remoción para ese peso.
  7. Procedimientos para:
    - i. Notificar al titular del certificado de matrícula.
    - ii. Establecer enlace con la dependencia de control de tránsito aéreo.
    - iii. Obtener equipo y personal a efectos de trasladar la aeronave inutilizada.
    - iv. Garantizar que esté disponible la información sobre servicios de retiro de aeronaves inutilizadas y publicarse la información sobre medios disponible.
    - v. Notificar al servicio de información aeronáutica y a la AAC.
      - A. Nombres, funciones y números telefónicos de las personas responsables de organizar el traslado de las aeronaves inutilizadas.
      - B. Coordinador para poner en práctica el plan cuando sea necesario.

- o. **SOP AGA 15 Manipulación de materiales peligrosos.** El operador de aeródromo debe detallar los procedimientos para la manipulación y almacenamiento seguros de materiales peligrosos en el aeródromo incluyendo procedimientos para:
1. El establecimiento de áreas especiales en el aeródromo para el almacenamiento de líquidos inflamables (incluyendo combustibles de aviación) y cualquier otro material peligroso.
  2. Comunicar a los servicios SSEI cuando los explotadores aéreos trasladen materiales peligrosos a bordo con destino al aeródromo o a la salida del mismo.
  3. El método que ha de seguirse para la entrega, almacenamiento, eliminación y tratamiento de materiales peligrosos.
  4. Entre los materiales peligrosos se cuentan los líquidos y sólidos inflamables, líquidos corrosivos, gases comprimidos y materiales magnetizados o radioactivos. En el plan de emergencia del aeródromo deberán incluirse arreglos para tratar todo derrame accidental de materiales peligrosos.
- p. **SOP AGA 16 Operaciones en condiciones de visibilidad reducida**  
El operador de aeródromo debe detallar los procedimientos que han de introducirse para las operaciones en condiciones de visibilidad reducida, incluyendo la medición y notificación del alcance visual en la pista cuando se requiera, y los nombres y números telefónicos, durante las horas de trabajo y después de las mismas, de las personas responsables de medir dicho alcance visual en la pista.
- q. **SOP AGA 17 Protección de emplazamientos de radar, radioayudas para la navegación y meteorología.** El operador de aeródromo debe detallar los procedimientos para la protección de emplazamientos de radar y radioayudas para la navegación, ubicados en el aeródromo, a efectos de asegurar que su funcionamiento no se verá perjudicado, incluyendo:
1. Procedimientos para:
    - i. El control de actividades en las cercanías de instalaciones de radar y radioayudas
    - ii. El mantenimiento en tierra en las cercanías de dichas instalaciones.
    - iii. El suministro e instalación de carteles que adviertan sobre la radiación de microondas peligrosas.
    - iv. El control de actividades en las cercanías de instalaciones y preservación de la estación meteorológica.
  2. Al redactar los procedimientos para cada categoría, debe incluirse información clara y precisa sobre:
    - i. Cuándo, o en qué circunstancias, debe activarse un procedimiento operacional.
    - ii. Cómo debe activarse un procedimiento operacional.
    - iii. Medidas que han de adoptarse.
    - iv. Personas que han de llevar a cabo las medidas.
    - v. Equipo necesario para realizar las medidas y acceso a dicho equipo.
  3. Si alguno de los procedimientos especificados anteriormente no es pertinente o aplicable, se proporcionará las razones al respecto.

**SOP AGA 17 Protección de emplazamientos de radar, radioayudas para la navegación y meteorología.** El operador de aeródromo debe detallar los procedimientos para la protección de emplazamientos de radar y radioayudas para la navegación, ubicados en el aeródromo, a efectos de asegurar que su funcionamiento no se verá perjudicado, incluyendo:

### **5.1 Procedimientos Operativos Normalizados requeridos**

El operador debe establecer en el MA, los siguientes Procedimientos Operativos Normalizados (SOP), para definir los procedimientos con que se opera el aeródromo, así como las medidas de seguridad operacional que se aplican.

## 6. Parte 5 – Detalles de la Administración del aeródromo y sistema de gestión de la seguridad operacional

- a. **SECCIÓN 1 - Administración del aeródromo.** El operador de aeródromo suministrará detalles sobre la administración del aeródromo, incluyendo:
1. Un esquema de organización del aeródromo, indicando los nombres de puestos del personal clave y sus responsabilidades, debiendo incluir un organigrama que refleje dicha organización.
  2. Nombre, cargo y número telefónico de la persona que tiene responsabilidad general por la seguridad operacional del aeródromo.
  3. Detalle de los comités de aeródromo.
- b. **SECCIÓN 2 – Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS).** El operador de aeródromo debe detallar su sistema de gestión de la seguridad operacional que, garantice el cumplimiento de todos los requisitos de seguridad y logre una continua mejora de la performance de seguridad, que incluya:
1. la política y los objetivos de seguridad operacional;
  2. referencias a cualesquiera requisitos SMS normativos aplicables;
  3. una descripción del sistema;
  4. obligaciones de rendición de cuentas en materia de seguridad operacional y personal clave de seguridad operacional;
  5. procesos y procedimientos de sistemas de notificación voluntaria y obligatoria de seguridad operacional;
  6. procesos y procedimientos de identificación de peligros y evaluación de riesgos de seguridad operacional;
  7. procedimientos de investigación de seguridad operacional;
  8. procedimientos para establecer y observar los indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional;
  9. procesos y procedimientos de instrucción en SMS y comunicaciones;
  10. procesos y procedimientos de comunicación de seguridad operacional;
  11. procedimientos de auditoría interna;
  12. gestión de procedimientos de cambio;
  13. procedimientos de gestión de la documentación SMS; y
  14. cuando corresponda, coordinación de la planificación de respuestas ante emergencias.

**Tabla AP5-1: Lista de Anexos al manual de aeródromo**  
**(Con carácter enunciativo más no limitativo)**

<b>ANEXO NO.</b>	<b>TÍTULO DEL ANEXO</b>
1	Plan de Traslado de Aeronaves Inutilizadas
2	Plan de Emergencias del Aeródromo
3	Programa de Inspección
4	Sistema de Guía y Control de Movimiento en Superficie(*)
5	Normativa de Seguridad Operacional en Plataforma
6	Plan de Control Aviar y Fauna
7	Programa de Mantenimiento
8	Plan para Prevención de Incursiones en Pista
9	Manual SMS

\*: En aeródromos ya certificados, el MCA contaba con un Anexo denominado “Plan de Operaciones en Condiciones de Visibilidad Reducida”, el cual pasa a formar parte del SMGCS.

## Apéndice 6

### SMS EN AERÓDROMOS

#### 1. Introducción

- a) Todo aeródromo, para obtener y mantener la certificación de la AAC, debe implementar un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS), de acuerdo a lo establecido en el presente Apéndice.

#### 2. Gestión de la seguridad operacional en Aeródromos

- a) La gestión de la seguridad operacional en aeródromos se basa en:
1. identificar los peligros de seguridad operacional;
  2. asegurar la aplicación de las medidas correctivas o mitigadoras necesarias para mantener niveles aceptables de seguridad operacional en el aeródromo;
  3. prever la supervisión permanente y la evaluación periódica del rendimiento del operador de aeródromo en materia de seguridad operacional;
  4. tener como meta mejorar continuamente el desempeño de la organización en materia de seguridad operacional

#### 3. Requisitos del SMS en Aeródromos

- a) Todo aeródromo aspirante o titular de un certificado, debe gestionar la seguridad operacional en el aeródromo mediante un SMS debidamente documentado, que sea apropiado a la complejidad del aeródromo, que esté operativo de acuerdo a los procedimientos de gestión de seguridad operacional previstos y que sea efectivo por los resultados de los indicadores de desempeño.
- b) Para ser aceptable para la AAC, el SMS deberá incluir:
1. líneas claramente definidas de obligaciones y responsabilidad a lo largo de toda la estructura orgánica del operador del aeródromo, incluida la responsabilidad directa de los altos directivos en materia de seguridad operacional, identificándose formalmente al Ejecutivo Responsable del Operador de Aeródromo;
  2. una descripción de los principios generales y la filosofía del operador del aeródromo en materia de seguridad operacional, denominada «política de seguridad operacional», firmada por el Ejecutivo Responsable;
  3. un proceso formal que garantice la identificación de peligros en las operaciones;
  4. un proceso formal que garantice el análisis, la evaluación y la mitigación de los riesgos de seguridad en las operaciones del aeródromo;
  5. los medios para verificar el rendimiento en materia de seguridad operacional de la organización del operador del aeródromo, a través de indicadores de desempeño de seguridad operacional (SPI) y los objetivos de desempeño de seguridad operacional del sistema de gestión de la seguridad operacional, y para validar la eficacia de los controles de los riesgos para la seguridad;
  6. un proceso formal para:
    - i. identificar los cambios dentro de la organización del operador del aeródromo, el sistema de gestión, el aeródromo o su operación que puedan afectar a los procesos, procedimientos y servicios establecidos,
    - ii. describir las medidas para garantizar el desempeño de seguridad antes de introducir cambios, y

- iii. eliminar o modificar los controles de los riesgos para la seguridad que ya no sean necesarios o eficaces debido a cambios en el entorno operativo;
- 7. un proceso formal para revisar el sistema de gestión mencionado en el párrafo a) de la presente sección, identificar las causas de un funcionamiento deficiente del sistema de gestión de la seguridad operacional, determinar las implicaciones de dicho funcionamiento deficiente
- 8. un programa de formación en seguridad operacional que garantice que el personal involucrado en la operación, el salvamento y la extinción de incendios, el mantenimiento y la gestión del aeródromo tiene la formación y competencia necesarias para desempeñar las obligaciones del sistema de gestión de la seguridad operacional;
- 9. medios formales para las comunicaciones relativas a la seguridad que garanticen que el personal conozca plenamente el sistema de gestión de la seguridad, transmitan información fundamental para la seguridad y expliquen el motivo de la adopción de las medidas de seguridad y la introducción o modificación de los procedimientos de seguridad;
- 10. mecanismos para asegurarse que todos los usuarios del aeródromo cumplan con los requisitos del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS);
- 11. coordinación del sistema de gestión de la seguridad con el plan de respuesta a emergencias del aeródromo, y coordinación del plan de respuesta a emergencias del aeródromo con los planes de respuesta a emergencias de las organizaciones con las que tiene que interactuar durante la prestación de los servicios del aeródromo, y
- 12. un proceso formal para controlar si la organización cumple los requisitos pertinentes.

#### 4. Marco para un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) en Aeródromos

- a) El marco de un SMS consta de cuatro componentes y doce elementos que constituyen los requisitos mínimos para la implantación de un SMS:

- |  |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>1. Política y objetivos de seguridad operacional<ul style="list-style-type: none"><li>1.1. Compromiso de la dirección</li><li>1.2. Obligación de rendición de cuentas y responsabilidades en materia de seguridad operacional</li><li>1.3. Designación del personal clave de seguridad operacional</li><li>1.4. Coordinación de la planificación de respuestas ante emergencias</li><li>1.5. Documentación SMS</li></ul></li><li>2. Gestión de riesgos de seguridad operacional<ul style="list-style-type: none"><li>2.1. Identificación de peligros</li><li>2.2. Evaluación y mitigación de riesgos de seguridad operacional</li></ul></li><li>3. Aseguramiento de la seguridad operacional<ul style="list-style-type: none"><li>3.1. Observación y medición del rendimiento en materia de seguridad</li><li>3.2. Gestión del cambio</li><li>3.3. Mejora continua del SMS</li></ul></li></ul> |
|--|

4. Promoción de la seguridad operacional

4.1. Instrucción y educación

4.2. Comunicación de la seguridad operacional

*Nota 1.— Las interacciones de los proveedores de servicios con otras organizaciones pueden contribuir significativamente a la seguridad operacional de sus productos o servicios.*

*Nota 2.— En el contexto de este Apéndice, en relación con los proveedores de servicios, el concepto de “obligación de rendición de cuentas” se refiere a una “obligación” que no puede delegarse, y “responsabilidades” se refiere a las funciones y actividades que pueden delegarse.*

- b) A continuación se describe el alcance de los elementos y componentes de un SMS:

## 1. Política y objetivos de seguridad operacional

### 1.1. Compromiso de la dirección

- 1.1.1. El operador de aeródromo definirá su política de seguridad operacional de conformidad con los requisitos nacionales e internacionales pertinentes. La política de seguridad operacional:
- a) reflejará el compromiso de la organización respecto de la seguridad operacional, incluida la promoción de una cultura positiva de seguridad operacional;
  - b) incluirá una declaración clara acerca de la provisión de los recursos necesarios para su puesta en práctica;
  - c) incluirá procedimientos de presentación de informes en materia de seguridad operacional;
  - d) indicará claramente qué tipos de comportamientos son inaceptables en lo que respecta a las actividades de aviación del operador de aeródromo e incluirá las circunstancias en las que no se podrían aplicar medidas disciplinarias;
  - e) estará firmada por el directivo responsable de la organización;
  - f) se comunicará, apoyándola ostensiblemente, a toda la organización; y
  - g) se examinará periódicamente para asegurarse de que siga siendo pertinente y apropiada para el operador de aeródromo.
- 1.1.2. Teniendo debidamente en cuenta su política de seguridad operacional, el operador de aeródromo definirá sus objetivos en materia de seguridad operacional. Los objetivos de seguridad operacional:
- a) constituirán la base para la verificación y la medición del rendimiento en materia de seguridad operacional, como se dispone en 3.1.2;
  - b) reflejarán el compromiso del operador de aeródromo de mantener y mejorar continuamente la eficacia general del SMS;
  - c) se comunicarán a toda la organización; y
  - d) se examinarán periódicamente para asegurarse de que sigan siendo pertinentes y apropiados para el operador de aeródromo.

### 1.2. Obligación de rendición de cuentas y responsabilidades en materia de seguridad operacional

- 1.2.1 El operador de aeródromo:
- a) identificará al directivo que, independientemente de sus otras funciones, tenga la obligación de rendir cuentas, en nombre de la organización, respecto de la implantación y el mantenimiento de un SMS eficaz;
  - b) definirá claramente las líneas de obligación de rendición de cuentas sobre la seguridad operacional para toda la organización, incluida la obligación directa de rendición de cuentas sobre seguridad operacional de la administración superior;

- c) determinará las responsabilidades de rendición de cuentas de todos los miembros de la administración, independientemente de sus otras funciones, así como las de los empleados, en relación con el rendimiento en materia de seguridad operacional de la organización;
- d) documentará y comunicará la información relativa a la obligación de rendición de cuentas, las responsabilidades y las atribuciones de seguridad operacional de toda la organización; y
- e) definirá los niveles de gestión con atribuciones para tomar decisiones sobre la tolerabilidad de riesgos de seguridad operacional.

### 1.3. Designación del personal clave de seguridad operacional

- 1.3.1 El operador de aeródromo designará un “gerente de seguridad operacional” que será responsable de la implantación y el mantenimiento del SMS.

*Nota 1.— Dependiendo de la dimensión del operador de aeródromo y la complejidad de sus operaciones, las responsabilidades de la implantación y el mantenimiento del SMS pueden asignarse a una o más personas que desempeñen la función de gerente de seguridad operacional, como su única función o en combinación con otras obligaciones, siempre que esto no ocasione conflictos de intereses.*

*Nota 2.- El “gerente de seguridad operacional” puede identificarse con diferentes nombres en las organizaciones (Ej. Encargado, responsable, gestor de seguridad operacional), pero para el propósito de la RAB, se utilizará el término “gerente de seguridad operacional” con referencia a la función, y no necesariamente al denominativo del puesto.*

### 1.4. Coordinación de la planificación de respuestas ante emergencias

- 1.4.1 El operador de aeródromo a quien se le exige que establezca y mantenga un plan de respuesta ante emergencias para accidentes e incidentes en operaciones de aeronaves y otras emergencias de aviación garantizará que el plan de respuesta ante emergencias se coordine en forma apropiada con los planes de respuesta ante emergencias de las organizaciones con las que deba interactuar al suministrar sus servicios o productos.

### 1.5. Documentación SMS

- 1.5.1 El operador de aeródromo preparará y mantendrá un Manual de SMS, como parte del Manual de Aeródromo, en el que se describa:

- a) su política y objetivos de seguridad operacional;
- b) sus requisitos del SMS;
- c) sus procesos y procedimientos del SMS; y
- d) su obligación de rendición de cuentas, sus responsabilidades y las atribuciones relativas a los procesos y procedimientos del SMS.

- 1.5.2 El operador de aeródromo preparará y mantendrá registros operacionales de SMS como parte de su documentación SMS.

*Nota 1.— Dependiendo de la dimensión de la organización del operador de aeródromo y la complejidad del aeródromo y sus operaciones, el Manual de SMS y los registros operacionales de SMS pueden adoptar la forma de documentos independientes o pueden integrarse a otros documentos organizativos (o documentación) que mantiene el operador de aeródromo.*

*Nota 2.— La Estructura de un Manual SMS se detalla en el Apéndice 5.*

## **2. Gestión de riesgos de seguridad operacional**

### 2.1. Identificación de peligros

- 2.1.1 El operador de aeródromo definirá y mantendrá un proceso para identificar los peligros asociados a sus productos o servicios de aviación.
- 2.1.2 La identificación de los peligros se basará en una combinación de métodos reactivos y preventivos.

### 2.2. Evaluación y mitigación de riesgos de seguridad operacional

- 2.2.1 El operador de aeródromo definirá y mantendrá un proceso que garantice el análisis, la evaluación y el control de riesgos de seguridad operacional asociados a los peligros identificados.

*Nota 1.— El proceso puede incluir métodos de predicción para el análisis de datos sobre seguridad operacional.*

*Nota 2.— En la sección se definen las tablas de probabilidad, severidad.*

## **3. Aseguramiento de la seguridad operacional**

### 3.1. Observación y medición del rendimiento en materia de seguridad operacional

- 3.1.1 El operador de aeródromo desarrollará y mantendrá 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.

*Nota.— Un proceso de auditoría interna es un medio para verificar el cumplimiento de la reglamentación sobre seguridad operacional, que es el fundamento del SMS, y evaluar la eficacia de estos controles de riesgos de seguridad operacional y del SMS.*

- 3.1.2 El rendimiento en materia de seguridad operacional del operador de aeródromo se verificará en referencia a los indicadores y las metas de rendimiento en materia de seguridad operacional del SMS para contribuir a los objetivos de la organización en materia de seguridad operacional.

### 3.2. Gestión del cambio

- 3.2.1 El operador de aeródromo definirá y mantendrá un proceso para identificar los cambios que puedan afectar al nivel de riesgo de seguridad operacional asociado a sus productos o servicios de aviación, así como para identificar y manejar los riesgos de seguridad operacional que puedan derivarse de esos cambios.

### 3.3. Mejora continua del SMS

- 3.3.1 El operador de aeródromo observará y evaluará sus procesos SMS para mantener y mejorar continuamente la eficacia general del SMS.

## 4. Promoción de la seguridad operacional

### 4.1. Instrucción y educación

- 4.1.1 El operador de aeródromo creará y mantendrá un programa de instrucción en seguridad operacional que garantice que el personal cuente con la instrucción y las competencias necesarias para cumplir sus funciones en el marco del SMS.
- 4.1.2 El alcance del programa de instrucción en seguridad operacional será apropiado para el tipo de participación que cada persona tenga en el SMS.

### 4.2. Comunicación de la seguridad operacional

- 4.2.1 El operador de aeródromo creará y mantendrá un medio oficial de comunicación en relación con la seguridad operacional que:
- a) garantice que el personal conozca el SMS, con arreglo al puesto que ocupe;
  - b) difunda información crítica para la seguridad operacional;
  - c) explique por qué se toman determinadas medidas para mejorar la seguridad operacional; y
  - d) explique por qué se introducen o modifican procedimientos de seguridad operacional.

## 5. Riesgos en Aeródromos

- a) El operador de aeródromo debe desarrollar y mantener un proceso formal de evaluación y mitigación de riesgos que asegure el análisis (en términos de probabilidad y severidad de ocurrencia), la evaluación (en términos de tolerabilidad), y el control (en términos de mitigación) de los riesgos.
- b) El puesto que forma parte de la estructura orgánica del operador de aeródromo, al cual se ha asignado la capacidad de tomar decisiones relativas a la tolerabilidad de los riesgos, de acuerdo con lo especificado en el párrafo precedente, debe ser identificado en el Manual de Aeródromo o bien indicarse en el procedimiento correspondiente.
- c) A continuación se presenta las clasificaciones de probabilidad (Tabla AP6-1); severidad (Tabla AP6-2), de evaluación (Tabla AP6-3) y de tolerabilidad (Tabla AP6-4) de riesgos de seguridad operacional, que la AAC aplica para sus procesos de certificación y vigilancia. Los operadores de aeródromo podrán adoptar las tablas como Método Aceptable de Cumplimiento en sus procesos de Gestión de Riesgos de su SMS.

**Tabla AP6-1. Clasificación de las probabilidades**

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

*Nota 1.- La Tabla AP6-1 utiliza términos cualitativos para denotar la probabilidad relacionada con un evento o condición inseguros. Es posible que las categorías de probabilidad se definan en términos cuantitativos a efectos de una evaluación más precisa. Esto dependerá de la disponibilidad de datos de seguridad operacional apropiados y del grado de desarrollo de la organización y la operación.*

*Nota 2.- La clasificación de la Tabla AP6-1 está referida a la probabilidad de sucesos por un período determinado, basándose en el siguiente razonamiento:*

- a) en los aeródromos, muchos peligros no están relacionados directamente con el movimiento de las aeronaves;
- b) la evaluación de las probabilidades de que ocurran peligros puede basarse en las opiniones de los expertos, sin necesidad de cálculos.

**Tabla AP6-2. Clasificación de la severidad con ejemplos para aeródromos**

Severidad	Significado	Valor	Ejemplos
Catastrófico	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Equipo destruido</li> <li>– Varias muertes</li> </ul>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>– colisión entre aeronaves y/o entre una aeronave y otro objeto durante el despegue o aterrizaje</li> </ul>
Peligroso	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Gran reducción de los márgenes de seguridad operacional,</li> <li>– Agotamiento físico o una carga de trabajo tal que haga que ya no se pueda confiar en que los operadores puedan completar o realizar sus tareas con precisión</li> <li>– Lesiones graves</li> <li>– Daño importante a la aeronave</li> </ul>	B	<ul style="list-style-type: none"> <li>– incursión en la pista, gran posibilidad de que ocurra un accidente, medidas extremas para evitar la colisión</li> <li>– intento de despegue o aterrizaje en una pista cerrada u ocupada</li> <li>– incidentes durante el despegue/aterrizaje, por ejemplo, aterrizaje demasiado corto o demasiado largo</li> </ul>

Grave	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Una reducción importante de los márgenes de seguridad operacional, una reducción en la capacidad de los operadores de adaptarse a condiciones operacionales adversas como resultado de un aumento en la carga de trabajo o de condiciones que afecten su eficiencia</li> <li>– Incidente grave</li> <li>– Lesiones a personas</li> </ul>	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>– incursión en la pista, con distancias y márgenes de tiempo amplios (no hay potencial de colisión)</li> <li>– colisión con obstáculo en la plataforma/puesto de estacionamiento (colisión violenta)</li> <li>– lesiones ocasionadas a una persona a consecuencia de una caída desde gran altura</li> <li>– aproximación frustrada en la que el extremo de un ala toca la superficie durante la toma de contacto</li> <li>– gran derrame de combustible cerca de la aeronave cuando los pasajeros se encuentran a bordo</li> </ul>
Leve	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Molestias</li> <li>– Limitaciones operacionales</li> <li>– Uso de procedimientos de emergencia</li> <li>– Incidente leve</li> </ul>	D	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Frenado violento durante aterrizaje o rodaje</li> <li>– Daño causado por el chorro de los reactores (objetos)</li> <li>– Artículos fungibles dispersos en torno de los puestos de estacionamiento</li> <li>– Colisión entre vehículos de mantenimiento en calles de servicio</li> <li>– Rotura de barra de tiro durante el empuje (con daño a la aeronave)</li> <li>– Peso máximo de despegue ligeramente excedido sin consecuencias para la seguridad operacional</li> <li>– La aeronave avanza hacia el puente de pasajeros sin que la aeronave sufra daños que necesiten ser reparados inmediatamente</li> <li>– Elevador de horquilla inclinado</li> <li>– Instrucciones/procedimientos de</li> </ul>
Insignificante	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Pocas consecuencias</li> </ul>	E	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Leve aumento de la distancia de frenado</li> <li>– Desplome temporal del vallado debido a vientos fuertes</li> <li>– Pérdida de equipaje en las carretillas</li> </ul>

*Nota 1.- Los ejemplos que figuran en la Tabla 3-B-1 son específicos para aeródromos y sirven de guía para una mejor comprensión de la definición.*

*Nota 2.- La clasificación de la severidad de un suceso no debe estar basada en la hipótesis más desfavorable, sino en una hipótesis verosímil. Una hipótesis verosímil será posible en condiciones razonables (curso probable de los acontecimientos). Se puede prever la hipótesis más desfavorable en condiciones extremas y combinaciones de peligros adicionales e improbables. Si han de incluirse implícitamente las hipótesis más desfavorables, es necesario hacer un cálculo estimado de las bajas frecuencias apropiadas.*

**Tabla AP6-3. Tabla de Evaluación de Riesgos de Seguridad Operacional en Aeródromos**

Probabilidad del Riesgo	Severidad del Riesgo				
	CATASTRÓFICO A	PELIGROSO B	MAYOR C	MENOR D	INSIGNIFICANTE E
5 FRECUENTE	5A	5B	5C	5D	5E
4 OCACIONAL	4A	4B	4C	4D	4E
3 REMOTO	3A	3B	3C	3D	3E
2 IMPROBABLE	2A	2B	2C	2D	2E
1 EXTREMADAMENTE IMPROBABLE	1A	1B	1C	1D	1E

*Nota 1.- La evaluación de riesgos tendrá en cuenta la probabilidad de que se produzca un peligro y la severidad de sus consecuencias, evaluándose el riesgo al combinar los valores de la severidad de sus consecuencias y de la probabilidad de que se produzca.*

*Nota 2.- El objetivo de la Tabla AP6-3 consiste en ofrecer un medio para calcular un índice de riesgo de seguridad operacional. Se puede emplear el índice para determinar la tolerabilidad del riesgo y permitir que se asignen prioridades a las medidas pertinentes a fin de decidir la aceptación del riesgo.*

*Nota 3.- La matriz de evaluación de los riesgos no tiene límites fijos de tolerabilidad pero indica una evaluación variable en que se da prioridad a los riesgos en función de su contribución al riesgo de las operaciones de aeronaves. Por ese motivo, los niveles de riesgos de la Tabla de tolerabilidad, no está alineada con los rangos de probabilidad y severidad de manera intencional, a fin de tener en cuenta lo impreciso de la evaluación.*

**Tabla AP6-4. Tabla de tolerabilidad de riesgos de seguridad operacional en aeródromos**

Rango del índice de riesgo	Descripción del Riesgo	Acción Requerida	Clasificación de Tolerabilidad de Riesgos para Tratamiento de incumplimientos
5A 4A 5B	<b>RIESGO EXTREMO</b>	<b>SUSPENSIÓN INMEDIATA DE OPERACIONES</b> 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.	<b>INTOLERABLE</b>
5C 4B 3A	<b>RIESGO ALTO</b>	<b>ADVERTENCIA</b> 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.	
5D 5E 4C 4D 4E 3B 3C 3D 2A 2B 2C 1A	<b>RIESGO MODERADO</b>	<b>PRECAUCIÓN</b> Realizar una revisión de la mitigación de riesgos por el departamento de aprobación y evaluación de riesgos.	<b>TOLERABLE</b>
3E 2D 1B 1C	<b>RIESGO BAJO</b>	<b>REVISIÓN</b> Mitigación de riesgo o revisión de medidas.	
2E 1D 1E	<b>RIESGO ADMISIBLE</b>	<b>NO REQUIERE ACCIONES</b> Admisible, no requiere mitigación de riesgos.	

*Nota 1.- El índice obtenido de la matriz de evaluación del riesgo de seguridad operacional se transpone a la Tabla AP6-4 que describe — en forma narrativa — los criterios de tolerabilidad para la AAC en particular.*

*Nota 2.- En la Tabla AP6-4, los riesgos de seguridad operacional son catalogados en 5 niveles de riesgo, en la columna “Descripción del Riesgo”. Los riesgos evaluados que correspondan a riesgo extremo resultan inaceptables bajo todo punto de vista. En estos casos, la probabilidad o severidad de las consecuencias de los peligros tienen tal magnitud, y sus posibles daños representan tal amenaza para la seguridad operacional, que se requiere una medida de mitigación inmediata o la cancelación de la operación.*

*Nota 3.- Los niveles de riesgo son clasificados en dos categorías de tolerabilidad para fines de determinar el curso de acción de la AAC, cuando detecta incumplimientos en los procesos de certificación y vigilancia.*

*Nota 4.- En la determinación de la tolerabilidad del riesgo de seguridad operacional, se tiene en cuenta la calidad y la fiabilidad de los datos utilizados para la identificación del peligro y la probabilidad del riesgo de seguridad operacional.*

*Nota 5.- Como la asignación de prioridades para la mitigación de riesgos y eliminación o control de peligros, depende tanto de la probabilidad como de la severidad de los sucesos, los criterios para dicha asignación de prioridades, se basarán en los niveles de riesgo identificados:*

- a. Peligros de alta prioridad — Riesgos extremos y altos;*
- b. Peligros de mediana prioridad — Riesgos moderados;*
- c. Peligros de baja prioridad — Riesgos bajos y admisibles.*

## Apéndice 7

### COMPETENCIA ORGANIZACIONAL DEL OPERADOR DE AERÓDROMO

#### 1. Introducción

- a. La competencia organizacional de un operador de aeródromo, tanto inicial como permanente, se evidenciará en base a lo establecido en el MA, lo cual será verificado en el lugar por la AAC, comprobando que la organización cuente con los siguientes aspectos:
- (1) Una estructura orgánica y asignación de funciones que garanticen que la organización puede atender sus obligaciones, acorde a los requisitos de la sección 2 del presente apéndice.
  - (2) Personal clave competente para realizar todas las actividades críticas para la operación, mantenimiento y gestión de la seguridad operacional del aeródromo, acorde a los requisitos de las secciones 3 y 4 del presente apéndice.
  - (3) Asignación de recursos suficientes consistentes en medios de trabajo adecuados para cumplir las actividades de operación, mantenimiento y gestión de la seguridad operacional del aeródromo, acorde a los requisitos de la sección 4 del presente apéndice.

#### 2. Estructura Orgánica

- a. El operador de aeródromo debe describir en el MA, su estructura orgánica, mediante un organigrama donde se muestre las áreas organizacionales (direcciones, gerencias, departamentos, unidades y oficinas regionales) que tengan a su cargo una o más de las actividades críticas del aeródromo.
- b. La estructura orgánica dependerá del tamaño y complejidad del aeródromo así como de las características de las operaciones aéreas previstas.
- c. En el MA se indicarán las atribuciones, funciones y responsabilidades de las áreas organizacionales, de forma tal que todas las actividades críticas y los procedimientos operativos estandarizados (SOP) del aeródromo estén asignadas a algún área organizacional.
- d. Las responsabilidades y funciones de las áreas deberán estar apropiadamente comunicadas y divulgadas dentro de la organización.
- e. Las atribuciones, funciones y responsabilidades de las áreas deberán estar aplicadas y operativas dentro de la organización.
- f. En los casos donde en la organización existen diferentes niveles de autoridad en la organización (Ej.- Directorio, Gerencias o Direcciones Regionales), se establecerá claramente la responsabilidad y el nivel de autoridad de cada instancia con poder de decisión. En estos casos, la delegación de autoridad incluirá la responsabilidad y obligación de rendición de cuentas sobre el cumplimiento de las actividades y procedimientos a cargo de cada instancia.

#### 3. Requisitos de Cualificación del Personal Clave

- a. Todo el personal clave del operador de aeródromo, debe ser competente con base en la educación, formación, instrucción, habilidades y experiencia apropiadas.
- b. El operador de aeródromo debe asegurar que el personal que realiza las actividades críticas de operación, mantenimiento y gestión de la seguridad operacional del aeródromo sea competente y esté instruido para realizar las tareas asignadas.

- c. Para asegurar la competencia de la organización, el operador de aeródromo debe:
  - i. Identificar y declarar en el manual de aeródromo, cada puesto de la estructura organizacional que corresponda al Personal Clave del operador de aeródromo;
  - ii. Determinar el perfil requerido para cada puesto del Personal Clave.
  - iii. Elaborar e implantar un Programa de Instrucción, conforme a lo requerido en la sección 4 del presente Apéndice.

### 3.1 Perfiles, funciones y responsabilidades del Personal Clave

- a. Al declarar en el MA los puestos considerados como Personal Clave del aeródromo, el operador de aeródromo definirá los perfiles de cada puesto mediante las funciones y responsabilidades asignadas, así como conocimientos, formación y experiencia requeridas.
- b. El personal clave declarado en el MA deberá estar de acuerdo al tamaño y complejidad del aeródromo así como de las características de las operaciones aéreas previstas. Al menos, debe contarse con los siguientes puestos:

#### 3.1.1 Ejecutivo Responsable

- a. El ejecutivo responsable es el funcionario ejecutivo principal de la entidad a cargo del aeródromo, quien tiene la responsabilidad final del funcionamiento seguro de la organización, de forma que la operación y mantenimiento se efectúen de acuerdo a los requisitos aplicables y dentro del nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional que establezca el Estado, debiendo contar con la autoridad para tomar decisiones en nombre de la organización, controlar y asignar los recursos humanos, técnicos, financieros o de otro tipo para el funcionamiento eficaz y eficiente del aeródromo, ser responsable de asegurar que se adoptan medidas apropiadas para enfrentar problemas y riesgos de seguridad operacional y también ser responsable de responder ante accidentes e incidentes
- b. El operador de aeródromo definirá y declarará en el MA, el perfil del puesto del Ejecutivo Responsable, consignando la formación y conocimientos acordes al puesto, los años de experiencia requeridos en el ámbito de gestión aeroportuaria, así como la obligación de rendición de cuentas, las responsabilidades y funciones a su cargo.

*Nota 1.- Por experiencia en gestión aeroportuaria se refiere a cumplir responsabilidades relacionadas con la planificación, desarrollo, implementación, supervisión, vigilancia y/o control de procesos aeroportuarios.*

*Nota 2.- En el caso en que una misma entidad jurídica, esté a cargo de varios aeródromos, deber haber un único ejecutivo responsable para todos los aeródromos a cargo de la organización. Cuando ello no es posible por razones demostradas, deberá identificarse el ejecutivo responsable individual para cada aeródromo, asignándole la autoridad suficiente, las obligaciones, responsabilidades, facultades y atribuciones antes señaladas, estableciendo claramente las líneas de obligación de rendición de cuentas así como los mecanismos de coordinación corporativa.*

#### 3.1.2 Directores o Jefes de Área

- a. El operador del aeródromo definirá en el MA el perfil de los puestos de mando de las áreas organizaciones a cargo de gestionar los procesos y procedimientos de:
  - i. Operaciones, siendo el área responsable de la implementación, control y seguimiento de las tareas y actividades correspondientes a servicios operativo y de emergencia del aeródromo del aeródromo.

- ii. Mantenimiento, siendo el área responsable de la implementación, control y seguimiento de las tareas y actividades correspondientes al mantenimiento de la infraestructura, instalaciones y equipos del aeródromo.

*Nota.- El operador de aeródromo puede estar organizado en el número de áreas, unidades o departamentos que vea conveniente, siempre que cada proceso de operación o mantenimiento de aeródromo, esté clara y explícitamente asignado a determinada área, unidad o departamento. Por ejemplo puede existir un departamento a cargo del mantenimiento de la infraestructura, mientras que otro departamento esté a cargo de las luces y sistemas eléctricos; o una unidad a cargo de los servicios de emergencia mientras otra unidad gestiona los procesos.*

- b. El perfil de los directores o jefes de cada área deberá consignar:
  - i. formación académica y/o formación aeronáutica requerida para ocupar el puesto,
  - ii. conocimientos acordes al puesto,
  - iii. experiencia específica requerida en procesos relacionados al puesto,
  - iv. responsabilidades y funciones.

*Nota.- Como experiencia aceptable se consideran trabajos previos similares al puesto o relacionados con ese tipo de tareas. Por ejemplo, en el área de mantenimiento se considera experiencia aceptable trabajos en planificación, diseño, construcción o supervisión de proyectos aeroportuarios.*

### **3.1.3 Gerente de Seguridad Operacional**

- a. El “Gerente de Seguridad Operacional” del aeródromo será responsable de la elaboración, el mantenimiento y la gestión cotidiana del SMS. Actuará con independencia de otros directivos de la organización, tendrán acceso directo al ejecutivo responsable y a los directivos con funciones en materia de seguridad operacional y rendirán cuentas ante el ejecutivo responsable.
- b. El operador del aeródromo definirá en el MA el perfil del Gerente de Seguridad Operacional que deberá consignar:
  - i. la formación y conocimientos para comprender los sistemas aeroportuarios y la gestión de la seguridad operacional en aviación,
  - ii. experiencia en aeródromos y en gestión de la seguridad operacional requerida para el puesto,
  - iii. responsabilidades y funciones.

*Nota.- El “gerente de seguridad operacional” puede identificarse con diferentes nombres en las organizaciones (Ej. Encargado, responsable, gestor de seguridad operacional), pero para el propósito de la RAB, se utilizará el término “gerente de seguridad operacional” con referencia a la función, y no necesariamente al denominativo del puesto.*

### **3.1.4 Jefe de Aeropuerto (u oficial de servicio de aeródromo)**

- a. Todo aeródromo debe contar con un oficial de servicio permanente mientras el aeródromo esté en servicio, quien será responsable de coordinar, controlar y hacer seguimiento al cumplimiento de todas las tareas necesarias para el funcionamiento seguro y eficiente del aeródromo.
- b. El operador del aeródromo definirá en el MA el perfil del Jefe de Aeropuerto (u oficial de servicio de aeródromo) que deberá consignar:
  - i. formación profesional o aeronáutica, y conocimientos acordes al puesto,

- ii. experiencia en procesos operacionales de aeródromo,
- iii. responsabilidades y funciones,

*Nota.- Las funciones del jefe de aeropuerto (u oficial de servicio de aeródromo) incluyen, entre otras:*

- *organización y procesamiento del movimiento de las aeronaves en el aeródromo dentro del marco de las facultades del operador de aeródromo,*
- *inspecciones del área de movimiento, iluminación y ayudas visuales,*
- *reportes e informes de condición de pista,*
- *notificaciones de aeródromo,*
- *expedición y control de acceso de personas y vehículos al aeródromo.*

### 3.1.5 Otros puestos clave

- a. Dependiendo de cada organización, en un aeródromo pueden existir otros puestos claves:
  - i. Gerentes/Directores de Aeropuerto o Regionales. Es el puesto de mando que las organizaciones que tienen varios aeródromos a su cargo usualmente establecen por mayor cercanía a cada aeródromo, asignando funciones y actividades cotidianas de conducción técnica y administrativa del aeródromo. En estos casos, este puesto no se considera como el Ejecutivo Responsable salvo la organización haya delegado oficial y formalmente en ese puesto, toda la autoridad así como todas las atribuciones, facultades, obligaciones y responsabilidades correspondientes al Ejecutivo Responsable (ver 3.1.1).
  - ii. Comandante del servicio de Salvamento y Extinción de Incendios. Es el jefe operativo a cargo de la conducción de todo servicio SEI de cada aeródromo.
  - iii. Encargado de la gestión de la plataforma. Es el responsable del departamento especializado que para mayor eficacia usualmente se establece en un aeródromo, para estar a cargo de la seguridad operacional y las operaciones en las zonas de estacionamiento, gestionando todas las actividades en plataforma.
  - iv. Encargado de infraestructura aeroportuaria. Es el profesional a cargo de la oficina técnica especializada en tareas de mantenimiento de infraestructura, incluyendo la dirección y contratación de proyectos de obras en el aeródromo.
  - v. Encargado de sistemas de luces y sistemas eléctricos/electromecánicos. Es el profesional a cargo de la oficina técnica especializada en tareas de mantenimiento, renovación de las instalaciones eléctricas y equipamiento del aeródromo, incluyendo los dispositivos de ayudas visuales.
  - vi. Encargado de la gestión del peligro por fauna. Es el especialista a cargo del departamento responsable de establecer, implementar y dirigir las medidas para controlar, prevenir y ahuyentar la presencia de aves y otro tipo de fauna en el aeródromo.

*Nota.- Los puestos antes indicados, pueden identificarse con diferentes nombres en las organizaciones por lo que los términos empleados en el presente Apéndice se utilizarán con referencia a la función, y no necesariamente al denominativo del puesto.*

## 3.2 Designación del personal clave

- a. El operador del aeródromo nombrará formalmente a las personas asignadas a cada uno de los puestos del Personal Clave.

- b. Se incluirá en el MA y se someterá a consideración de la AAC para su aceptación, al Personal Clave designado, informando los reemplazos que se produjeran, los mimos que siempre deberán ajustarse al perfil aceptado.
- c. El operador de aeródromo tiene la obligación de reportar a la AAC, reemplazos en el Personal Clave declarado en el Manual de Aeródromo.

#### 4. Requisitos de Instrucción

##### 4.1 Programa y planes de Instrucción

- a. El operador de aeródromo se asegurará de que se elabore e implante el Programa de Instrucción (PI) con el propósito de mantener, actualizar y mejorar la competencia de todo el personal de su organización que interviene en los procesos y procedimientos relacionados con las actividades críticas de operación, mantenimiento o gestión de la seguridad operacional del aeródromo.
- b. Los programas de instrucción incluirán procedimientos para la verificación del conocimiento del personal y para la aplicación práctica de ese conocimiento a intervalos adecuados.
- c. El Programa de Instrucción deberá asegurar que todo el personal:
  - i. Cuenta con la instrucción necesaria para cumplir con sus funciones, en el marco del Manual de Aeródromo y de RAB-137, RAB-138 y RAB-139;
  - ii. Es consciente de la pertinencia e importancia de sus actividades y de cómo contribuyen al logro de los objetivos de la seguridad operacional

*Nota 1.- En el Capítulo 1 de la Parte II del Manual PANS-Aeródromos se abordan las obligaciones generales relacionadas con los programas de instrucción y las verificaciones de competencias para todo el personal que lleva a cabo los procedimientos que se detallan en los otros capítulos de la Parte II de dicho documento. En dichos capítulos de la Parte II del Manual PANS-Aeródromos, también figuran textos adicionales sobre procedimientos de instrucción, entre ellos, programas o requisitos más pormenorizados. Se han proporcionado esos textos adicionales con el fin de agregar información relacionada con la instrucción específica de cada actividad*

*Nota 2.- La instrucción para otras actividades, que no figura en la Parte II del Manual PANS-Aeródromos, podrá impartirse en función de las necesidades identificadas por el operador de aeródromo.*

*Nota 3.- En la circular de asesoramiento CA 139.013 se proporciona mayor orientación sobre la capacitación que el operador de aeródromo debe proporcionar, principalmente al personal clave.*

##### 4.1.1 Aceptación del Programa de Instrucción

- a. En el proceso de certificación, el Programa de Instrucción elaborado por el Operador de Aeródromo se remitirá a la AAC, para fines de revisión, en atención a lo cual se comunicará al Operador de Aeródromo la aceptación del Programa para que se proceda a la implantación, salvo existan observaciones, en cuyo caso se las comunicará para su corrección.
- b. Si posteriormente a la aceptación por parte de la AAC, el Operador de Aeródromo ve necesario efectuar modificaciones en el Programa de Instrucción, debe remitir la solicitud de enmienda a la AAC, en atención a lo cual se comunicará al Operador de Aeródromo la aceptación de la enmienda, a partir de lo cual deberá ser implantada, salvo existan observaciones, en cuyo caso se comunicarán las mismas para su corrección.

#### 4.1.2 Planes de Instrucción

- a. El Programa de Instrucción será implantando mediante la ejecución de Planes de Instrucción donde se reflejen las necesidades y actividades de instrucción previstas para un determinado periodo de tiempo.
- b. El Operador de Aeródromo, en el primer mes de cada año, debe presentar ante la AAC el Plan de Instrucción Anual, para conocimiento y seguimiento correspondiente.
- c. En el Plan Anual de Instrucción se especificarán las actividades de instrucción planificadas para el periodo, fechas tentativas de realización, nivel de prioridad y personal considerado para cumplir cada actividad.
- d. Si en el transcurso de la gestión el Operador de Aeródromo requiere la reformulación del Plan de Instrucción Anual, deberá comunicar las modificaciones a la AAC para su conocimiento, sin afectar los objetivos del plan de instrucción. La AAC revisará y procesará las modificaciones introducidas, haciendo conocer observaciones en caso de que sean detectadas.

#### 4.1.3 Seguimiento a la instrucción

- a. El operador de aeródromo debe mantener toda documentación concerniente a cada actividad de instrucción realizada, para fines de seguimiento del cumplimiento del Plan Anual de Instrucción, debiendo estar disponible para su verificación, al menos durante los 5 años posteriores a la realización de la actividad.
- b. El operador de aeródromo debe mantener actualizado el expediente individual de toda instrucción y entrenamiento recibido por el personal del aeródromo, de acuerdo a lo previsto en el Programa de Instrucción, detallando para cada puesto una descripción y fecha de cada actividad cumplida, especificando el periodo de vigencia de las habilitaciones para las tareas que dependan de la instrucción periódica. Se debe mantener tales expedientes de acuerdo a lo previsto en RAB 139.350.
- c. Como parte del expediente de cada actividad de instrucción, se deberá incluir los siguientes documentos:
  - i. Expediente de cursillo (menos de 20 horas de duración):
    1. Nombre y Propósito del cursillo
    2. Lugar y fechas de realización
    3. Horarios de realización
    4. Nómina de instructores, con el detalle de sus competencias como instructor (curso de técnicas de instrucción y cursos sobre la especialidad que va a impartir)
    5. Contenido temático
    6. Descripción de la metodología de instrucción
    7. Detalle de aprobados y reprobados
    8. Listas de asistencia de participantes firmadas
    9. Actas de calificaciones del cursillo firmadas
  - ii. Expediente de curso (20 horas de duración o más):

Parte I – Plan de Curso, donde se detalle:

    1. Nombre del curso
    2. Propósito

3. Fechas previstas de la realización de la instrucción
4. Lugar previsto de realización la instrucción
5. Duración prevista en horas
6. Instructores, con el detalle de sus competencias como instructor (curso de técnicas de instrucción y cursos sobre la especialidad que va a impartir)
7. Contenido temático
8. Descripción de la metodología de instrucción

Parte II – Informe de Conclusión del Curso, donde se detalle y adjunte:

1. Lugar y fechas de realización
  2. Horarios de realización
  3. Nómina de instructores
  4. Detalle de aprobados y reprobados
  5. Conclusiones y recomendaciones
  6. Adjunto A: Certificados elaborados y firmados
  7. Adjunto B: Listas de asistencia de participantes firmadas
  8. Adjunto C: Actas de calificaciones del curso firmadas
- d. Antes de la realización de cursos de 20 horas o más que estén previstos en el Programa de Instrucción, se hará conocer a la AAC oportunamente, remitiendo el Plan de Curso.
- e. Durante el desarrollo de un curso, si la AAC lo considera conveniente, se podrán efectuar verificaciones in situ, en parte o en la totalidad del curso impartido.
- f. Una vez concluido un curso, el OAD debe remitir a la DGAC copia del Informe de Conclusión del Curso.

#### 4.1.4 Demostración de competencias

- a. Para demostrar la competencia para una tarea específica, el personal deberá demostrar que la teoría, la instrucción práctica y el conocimiento de aspectos locales se pueden aplicar de forma conjunta y satisfactoria, en general, completando y aprobando una verificación de competencias.
- b. Las verificaciones de competencias se pueden emplear como alternativa de la instrucción periódica, mediante las cuales el personal demuestre de manera permanente que posee las competencias en una tarea y, por lo tanto, no necesita instrucción periódica.
- c. Las competencias se pueden verificar durante las actividades cotidianas pidiendo a una persona competente que acompañe y evalúe al miembro del personal en una tarea que deba completar.
- d. Se confeccionarán registros de todos los pasos seguidos para cumplir la tarea, completándose la evaluación.
- e. Para que se reconozca la competencia de un equipo o área organizacional, se efectuarán y registrarán auditorías o verificaciones periódicas. Se deberán solucionar todas las deficiencias examinando y actualizando los textos de instrucción, la instrucción de repaso o la frecuencia de la instrucción periódica. De manera similar, tras cualquier accidente, incidente o acontecimiento grave, puede ser conveniente examinar los programas de instrucción para garantizar que sigan siendo adecuados.
- f. La AAC podrá verificar la competencia del personal técnico operativo del aeródromo, incluyendo:

- i. El personal clave declarado en el manual de aeródromo
- ii. El personal que vaya a cumplir actividades como instructor
- g. La AAC verificará la competencia luego de cada instrucción destinada al Personal Clave o a instructores del operador de aeródromo. Si la evaluación es favorable, se colocará el visto bueno respectivo en el certificado emitido y firmado por el OAD.
- h. Si luego de la verificación correspondiente, la AAC determina que la competencia del personal no alcanzara los estándares mínimos requeridos, se levantará una no conformidad a la competencia organizacional del Operador de Aeródromo, aplicándose el tratamiento de incumplimiento previsto en el Capítulo A de RAB 139.

#### 4.1.5 Requisitos para Instructores

- i. Los instructores que estarán a cargo de impartir los cursos establecidos en el Plan Anual de Instrucción deberán cumplir con los siguientes requisitos mínimos:
  - iii. Curso certificado de técnicas de instrucción, formación docente o similar.
  - iv. Cursos o experiencia certificada (mínimo 1 año), en el área de la actividad de instrucción.
- j. Este detalle deberá ser parte del expediente de cada actividad, cumpliéndose los arreglos para el seguimiento de acuerdo a lo requerido precedentemente.

#### 4.2 Dotación de personal

El operador del aeródromo dispondrá de personal suficiente y cualificado para efectuar las tareas relacionadas con las actividades críticas en la operación y el mantenimiento del aeródromo, de conformidad con los requisitos aplicables de los reglamentos sobre aeródromos, así como los procedimientos del manual de aeródromo aceptado.

### 5. Medios de Trabajo acordes a las Actividades y Responsabilidades

- a. La organización a cargo de la operación y mantenimiento del aeródromo, debe contar con instalaciones apropiadas para cumplir con las actividades correspondientes a dichas funciones, en términos de oficinas y ambientes de trabajo en general, adecuados para el desempeño satisfactorio del personal de las áreas de operaciones y mantenimiento.
- b. La organización a cargo de la operación y mantenimiento del aeródromo, debe dotar a su personal técnico operativo, de herramientas apropiadas para cumplir con las actividades de operación y mantenimiento del aeródromo, lo que incluye equipamiento, materiales e instrumentos apropiados (incluyendo hardware y software).

*Nota.- Los requisitos precedentes no están directamente orientados a los requisitos de características físicas, instalaciones y equipamiento establecidos en los reglamentos RAB 137 y RAB 138, los cuales son evaluados por parte de la AAC dentro de los procesos correspondientes. Sin embargo, en caso de que se incumpliera el requisito normativo de la RAB, se considerará que este requisito de competencia organizacional también es insatisfactorio.*

- c. El personal de operaciones y mantenimiento dispondrá o tendrá acceso a una biblioteca técnica, u otro método que garantice la recepción, el control y la distribución de la documentación técnica necesaria para cumplir sus actividades.
- d. El operador de aeródromo implementará un sistema de manejo de toda la información y documentación técnica relacionada a la operación y mantenimiento del o los aeródromos a su cargo, para asegurar su disponibilidad y acceso además del adecuado archivo. Esta información (en formato físico o electrónico) comprende, entre otros:

- i. Políticas institucionales,
- ii. procedimientos establecidos por la organización,
- iii. manuales de la organización,
- iv. manuales de proveedores externos,
- v. planos técnicos,
- vi. Reglamentación Aeronáutica Boliviana
- vii. Circulares y boletines emitidos por la AAC
- viii. Directivas, órdenes, circulares y demás publicaciones de la organización.

**PÁGINA INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

## Apéndice 8

### NOTIFICACIONES OBLIGATORIAS E INVESTIGACIONES

#### 1. Introducción

- a. Es obligatorio que los operadores de aeródromo informen a la AAC sobre accidentes, incidentes graves, incidentes u otros sucesos relacionados con la seguridad operacional de la aviación ocurridos en el aeródromo, de acuerdo a lo prescrito en el presente Apéndice y en el Boletín Reglamentario N° DGAC-063/2019 DNA-889/2019 de fecha 14 de junio de 2020, o norma que lo actualice o reemplace.

#### 2. Notificaciones obligatorias para operadores de aeródromo

- a. Los sucesos que deben notificarse se detallan en el Boletín Reglamentario N° DGAC-063/2019 DNA-889/2019 de fecha 14 de junio de 2020, o norma que lo actualice o reemplace. Los plazos de notificación e informes se detalla en la sección 3 del presente Apéndice.
- b. Sin perjuicio de lo expuesto en párrafo precedente, el operador informará a la AAC y a la organización responsable del diseño del equipo del aeródromo sobre cualquier fallo de funcionamiento, defecto técnico, superación de las limitaciones técnicas, suceso u otra circunstancia irregular que haya o pueda haber generado un riesgo de seguridad operacional, sin haber dado lugar a un accidente o a un incidente grave.
- c. Los reportes mencionados en los párrafos (a) y (b) se harán de la forma y manera establecidas por la AAC en el Boletín Reglamentario N° DGAC-063/2019 DNA-889/2019 de fecha 14 de junio de 2020, o norma que lo actualice o reemplace, debiendo contener toda la información pertinente sobre la situación conocida para el operador del aeródromo, incluyendo causas probables y plan de acciones con carácter tentativo.
- d. Si fuera pertinente, el operador del aeródromo realizará un informe de seguimiento para ofrecer detalles de las medidas que pretende adoptar para evitar sucesos similares en el futuro, tan pronto como se identifiquen dichas medidas. Este informe se realizará en la forma y manera establecida en la sección 5.
- e. La notificación de los sucesos obligatorios se lleva a cabo mediante el Formulario de Notificación Obligatoria de Sucesos de Seguridad Operacional MOR, establecido por la DGAC en el Boletín Reglamentario N° DGAC-063/2019 DNA-889/2019 de fecha 14 de junio de 2020, o norma que lo actualice o reemplace.

#### 3. Plazos de notificaciones e informes

- a. Las notificaciones de sucesos de seguridad operacional se harán tan pronto como resulte práctico, pero en todo caso dentro de las 72 horas siguientes al momento en que el operador del aeródromo haya detectado la situación a la que se refiere el informe, salvo que lo impidan circunstancias excepcionales. No obstante lo anterior, cuando se trate de accidente o incidentes se deberá cumplir los plazos previstos en la Tabla AP6-1 del presente Apéndice.

**Tabla AP6-1 Plazos de notificación y presentación de informes**

	Notificación a la AAC	Envío del Formulario MOR a la AAC	Remisión a la AAC de Informe de investigación del Operador de Aeródromo
Accidente	Inmediato/lo antes posible	Dentro de 24 horas	90 días
Incidente grave	Inmediato/lo antes posible	Dentro de 48 horas	60 días
Incidente/ Suceso de Seguridad Operacional	N/A	Dentro de 72 horas	30 días (si corresponde)

#### 4. Sistema de notificación del Operador de Aeródromo

- a. El operador del aeródromo establecerá y pondrá en práctica un sistema de notificación de seguridad operacional, para todo el personal y las organizaciones que operan o prestan servicios en el aeródromo, a fin de promover la seguridad operacional en el aeródromo y el uso seguro del mismo.
- b. El operador del aeródromo, de conformidad con el SMS requerido en RAB 139.315:
  1. exigirá que el personal y las organizaciones mencionadas en la letra a) utilicen el sistema de notificación de seguridad operacional para la notificación obligatoria de cualquier accidente, incidente grave y suceso de seguridad operacional;
  2. garantizará que el sistema de notificación de seguridad operacional pueda ser utilizado para la notificación voluntaria de cualquier defecto, fallo y peligros de seguridad operacional.
- c. El sistema de notificación de seguridad operacional protegerá la identidad del informador, fomentará la notificación voluntaria e incluirá la posibilidad de que los informes puedan presentarse de manera anónima.
- d. El operador del aeródromo:
  1. registrará todos los reportes presentados mediante los sistemas de notificaciones;
  2. analizará y evaluará los reportes, según proceda, a fin de abordar las deficiencias de seguridad operacional y detectar tendencias;
  3. garantizará que todas las organizaciones que operan o prestan servicios en el aeródromo y que sean pertinentes en cuestiones de seguridad operacional participen en el análisis de dichos reportes, y que se pongan en marcha todas las medidas correctoras o preventivas que se hayan definido;
  4. llevará a cabo investigaciones de los informes, según proceda, y
  5. se abstendrá de atribuir culpas e imponer sanciones al personal, cuando detecte contravenciones mediante las notificaciones de seguridad operacional del aeródromo, en consonancia con los principios de «cultura justa».

#### 5. Investigación de sucesos por el operador de aeródromo

- a. En los casos que amerite, el operador de aeródromo conducirá investigaciones de seguridad operacional activadas mediante una notificación presentada por conducto del sistema de notificación de seguridad operacional, para analizar sucesos y peligros de seguridad operacional, de manera que se comunique a las instancias pertinentes, las conclusiones y recomendaciones resultantes, a efectos de mejorar la seguridad del entorno operacional.
- b. Los casos donde el operador de aeródromo debería conducir su investigación interna son los siguientes:
  1. Accidentes
  2. Incidentes graves
  3. casos en que la organización experimenta un crecimiento inexplicado de sucesos relacionados con la seguridad operacional de la aviación o de incumplimiento normativo;
  4. cambios significativos en la organización o sus actividades.

*Nota.- Debe tenerse en cuenta la clara distinción que existe entre las investigaciones de accidentes e incidentes en el marco del RAB 830 y las investigaciones de seguridad operacional de un operador de aeródromo. Las investigaciones de seguridad operacional del operador de aeródromo son realizadas por este como parte de su SMS a efectos de apoyar los procesos de identificación de peligros y evaluación de riesgos, por lo que no debe confundirse con las investigaciones AIG.*

- c. Adicionalmente a lo anterior, en base a la continua identificación de peligros que forma parte de las actividades permanentes del operador de aeródromo, se debe conducir investigaciones minuciosas en determinadas situaciones a ser definidas por el operador de aeródromo.
- Nota.- Hay varios sucesos de seguridad operacional que no requieren investigación oficial con arreglo al RAB 830. Estos sucesos y peligros identificados pueden indicar problemas sistémicos. Estos problemas pueden revelarse y solucionarse en una investigación de seguridad operacional dirigida por el operador de aeródromo. La decisión de realizar una investigación y la profundidad de la misma debería depender de las consecuencias reales o posibles del suceso o peligro en cuestión. Es más probable que se investiguen los sucesos y peligros considerados como de posible alto riesgo y dicha investigación debería hacerse con mayor profundidad que las de menor riesgo potencial. El operador de aeródromo debería aplicar un enfoque estructurado de toma de decisiones con puntos definidos de activación.*
- d. El objetivo principal de la investigación de seguridad operacional del operador de aeródromo es comprender lo que sucedió y cómo prevenir que ocurran en el futuro situaciones similares mediante la eliminación o mitigación de las deficiencias de seguridad operacional que se hubieren encontrado. Esto se logra mediante un examen cuidadoso y metódico del suceso y la aplicación de las enseñanzas obtenidas para reducir la probabilidad o consecuencia de futuras repeticiones. Las investigaciones de seguridad operacional del operador de aeródromo son parte integral del SMS de éste.
- e. Si debe iniciarse una investigación, la primera medida será designar un investigador o, cuando se dispone de recursos, un equipo de investigación con las habilidades y experiencia necesarias. El tamaño del equipo y el perfil de experiencias y conocimientos de sus miembros dependen del carácter y la gravedad del suceso que se investiga. El equipo de investigación puede requerir la asistencia de otros especialistas. A menudo, se asigna a una sola persona la realización de una investigación interna, con apoyo de expertos de operaciones y de la oficina de seguridad operacional.
- f. Idealmente, las investigaciones de seguridad operacional del proveedor de servicios son independientes del sector relacionado el suceso o el peligro identificado. Los mejores resultados se obtendrán si los investigadores tienen conocimiento (están capacitados) y pericia (tienen experiencia) en las investigaciones de seguridad operacional del proveedor de servicios. Idealmente también, los investigadores deberían ser escogidos para la función en base de sus conocimientos, pericia y características de personalidad, que deberían incluir: integridad, objetividad, pensamiento lógico, pragmatismo y pensamiento lateral.
- g. La investigación debe comprender:
1. el establecimiento de cronogramas de sucesos clave, incluyendo las acciones de las personas involucradas;
  2. el examen de las políticas y procedimientos relacionados con las actividades;
  3. el examen de las decisiones adoptadas con respecto al suceso;
  4. la identificación de los controles de riesgos que estaban implantados y que deberían haber evitado que ocurriera el suceso; y
  5. el examen de los datos de seguridad operacional de sucesos previos o similares.
- h. La investigación de seguridad operacional deberá concentrarse en los peligros y riesgos de seguridad operacional identificados y en las oportunidades para introducir mejoras y no en asignar culpas o imponer castigos. La forma en que se realiza la investigación y, lo que es más importante, la forma en que se redacta el informe, influirán en el probable impacto en la seguridad operacional, la futura cultura de seguridad operacional de la organización y la eficacia de futuras iniciativas en la materia.
- i. La investigación deberá concluir con constataciones y recomendaciones claramente definidas que eliminen o mitiguen las deficiencias de seguridad operacional.

## **6. Documentación de notificaciones e investigaciones**

- a. El operador del aeródromo establecerá un sistema adecuado para la conservación de registros que abarque todas las actividades llevadas a cabo desde la notificación hasta la investigación interna, en virtud de lo establecido en RAB 139.350.