

RAB 139

Reglamento sobre Certificación de Aeródromos

Segunda edición, Enmienda 3, R.A. N° 235 de 27/MAY/2025

Aplicabilidad:

Esta enmienda reemplaza, desde el 01 de julio de 2025, todas las enmiendas anteriores del RAB 139.

RAB-139
Reglamento sobre Certificación de Aeródromos

Registro de enmienda al RAB 139			
Enmienda N°	Fecha de aplicación	Fecha de aprobación	Aprobado por
Original 1ra. 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
3 2da. Edición	01/07/2025	27/05/2025	DGAC

RAB – 139
Reglamento sobre Certificación de Aeródromos

<u>Detalle de enmienda al RAB 139</u>			
Enmienda	Origen	Temas	Aplicable
1 (Original)	Adecuación y armonización con el Reglamento Aeronáutico Latinoamericano LAR-139.	Se establece que los aeródromos ya certificados se sometan a un proceso de re-certificación para adecuarse al LAR. 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.	19/05/2016
1 (2da.Edición)	Informe final de la duodécima reunión del panel de expertos del SRVSOP	Se incorporan revisión de requisitos SMS para su compatibilidad con el PANS-AERÓDROMOS. Se estandariza la utilización de términos Estudio aeronáutico, evaluación de la seguridad operacional y estudio de compatibilidad, y se eliminan disposiciones sobre re-certificación.	02/01/2019
2 (2da.Edición)	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. Se requiere estar acorde a la Edición vigente del Anexo 19 y el Doc. OACI 9859.	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.	01/02/2021

Detalle de enmienda al RAB 139			
Enmienda	Origen	Temas	Aplicable
3 (2da.Edición)	Armonización con la última versión del Reglamento Aeronáutico Latinoamericano LAR 139 sobre Certificación de Aeródromos.	Se retira el Apéndice 6 sobre SMS EN AERÓDROMOS, porque se incluye este acápite en el capítulo K de la RAB 138 como está en el LAR 153 sobre Operación de Aeródromos	01/07/2025

RAB – 139
Reglamento sobre Certificación de Aeródromos

Lista de páginas efectivas del RAB 139			
Detalle	Páginas	Enmienda	Fecha de Aplicación
Preámbulo	139-I a 139-V	3	01/07/2025
Capítulo A	139-A-1 a 139-A-9	3	01/07/2025
Capítulo B	139-B-1 a 139-B-9	3	01/07/2025
Capítulo C	139-C-1 a 139-C-2	3	01/07/2025
Capítulo D	139-D-1 a 139-D-6	2	22/02/2021
Capítulo E	139-E-1 a 139-E-5	3	01/07/2025
Apéndice 1	138-AP-1-1 a 138-AP-1-1	1	02/01/2019
Apéndice 2	139-AP1-1 a 139-AP1-2	1	02/01/2019
Apéndice 3	139-AP2-1 a 139-AP3-4	1	02/01/2019
Apéndice 4	139-AP3-1 a 139-AP	3	01/07/2025
Apéndice 5	139-AP1 a 139-AP5-3	3	01/07/2025
Apéndice 6	RESERVADO	3	01/07/2025
Apéndice 7	139-AP1 a 138-AP7	3	01/07/2025
Apéndice 8	139-AP1 a 138-AP3	2	22/02/2021

ÍNDICE
REGLAMENTO SOBRE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

	<i>Página</i>
Detalle de enmienda al RAB 139	139-I
Lista de páginas efectivas del RAB 139	139-III
ÍNDICE	139-IV
 CAPITULO A GENERALIDADES	 139-A-1
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-9
 CAPITULO B CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS	 139-B-1
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-4
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-6
139.135 Autoridad de la inspección	139-B-6
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-7
139.150 Duración de un Certificado de Aeródromo	139-B-7
139.155 Devolución de un certificado de aeródromo	139-B-7
139.160 Transferencia de un Certificado de Aeródromo	139-B-7
139.165 Certificado de aeródromo provisional	139-B-8
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-9
 CAPITULO C MANUAL DE AERÓDROMO	 139-C-1
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 DGAC del Manual de Aeródromo	139-C-2

CAPITULO D	OBLIGACIONES DEL POSEEDOR DE UN CERTIFICADO	139-D-1
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 DGAC	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
CAPITULO E	EXENCIONES	139-E-1
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
APENDICE 1	FORMULARIO DE PRE-SOLICITUD CERTIFICADO DE AERÓDROMO	139-AP11-1
APENDICE 2	FORMULARIO DE SOLICITUD FORMAL CERTIFICADO DE AERÓDROMO.....	139-AP1-1
APENDICE 3	CERTIFICADO DE AERÓDROMO	139-AP2-1
Anexo 1 al Certificado de Aeródromo No. 0000.....		139-AP2-2
Anexo 2 al Certificado de Aeródromo No. 0000.....		139-AP2-3
Anexo 3 al Certificado de Aeródromo No. 0000.....		139-AP2-4
APENDICE 4	REGISTRO DE CERTIFICADO DE AERODROMO	139-AP3-1
APENDICE 5	CUMPLIMIENTO DEL CONTENIDO DEL MANUAL DE AERÓDROMO.....	139-AP5-1
APENDICE 6	RESERVADO	139-AP6-1
APENDICE 7	COMPETENCIA ORGANIZACIONAL DEL OPERADOR DE AERÓDROMO.....	139-AP7-1
APENDICE 8	NOTIFICACIONES OBLIGATORIAS E INVESTIGACIONES.....	139-AP1

CAPITULO 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 DGAC; 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) **Certificado de Aeródromo.** - Certificado otorgado por la DGAC, 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 DGAC 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 DGAC, la capacidad de seguir cumpliendo esas especificaciones durante la validez del certificado.
- (6) **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.
- (7) **Dirección General de Aeronáutica Civil DGAC.** - Es la máxima autoridad técnica operativa del sector aeronáutico civil nacional 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

- (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 DGAC.
- (16) **Método Aceptable de Cumplimiento (MAC).**- Normas, métodos, procedimientos o prácticas no obligatorias adoptadas por la DGAC 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 DGAC 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:

AIP: Publicación de información aeronáutica

DGAC: Dirección General de Aeronáutica Civil

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: Coordinación con elemento de los servicios de tránsito aéreo (ATS)
 - (3) SOP-AGA-03: Acceso al área de movimiento;
 - (4) SOP-AGA-04: Plan de emergencias del aeródromo;
 - (5) SOP-AGA-05: Servicio de salvamento y extinción de incendios (SEI);
 - (6) SOP-AGA-06: Inspección del área de movimiento;

- (7) SOP-AGA-07: Ayudas visuales y sistemas eléctricos del aeródromo;
 - (8) SOP-AGA-08: Mantenimiento del área de movimiento;
 - (9) SOP-AGA-09: Trabajos en el aeródromo;
 - (10) SOP-AGA-10: Gestión de la plataforma;
 - (11) SOP-AGA-11: Gestión de la seguridad operacional en la plataforma;
 - (12) SOP-AGA-12: Control de Vehículos en el área de movimientos;
 - (13) SOP-AGA-13: Gestión del peligro que representa la fauna silvestre;
 - (14) SOP-AGA-14: Control de obstáculos;
 - (15) SOP-AGA-15: Traslado de aeronaves inutilizadas;
 - (16) SOP-AGA-16: Manipulación de materiales peligrosos;
 - (17) SOP-AGA-17: Operaciones con poca visibilidad; y
 - (18) SOP-AGA-18: 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 DGAC 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-137.020 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 DGAC.

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 DGAC, conforme a este Reglamento y documentos relacionados. A efectos de verificación de cumplimiento, la DGAC 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 DGAC para el cumplimiento del requisito normativo en cuestión, o un Medio de Cumplimiento Alternativo (MCA) autorizado específicamente por la DGAC 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 DGAC.

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 DGAC 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 DGAC.
- (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 DGAC 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 DGAC, 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 DGAC 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 AP1-4 del **Apéndice 1** del RAB 138, 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 DGAC, en el que se comprometan actividades para subsanar cada uno de los incumplimientos, detallando plazos y responsables.
- (4) Para ser aceptadas por la DGAC, 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 DGAC 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 DGAC, 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 DGAC identificara no conformidades o incumplimientos a la RAB, el operador de aeródromo deberá presentar un Plan de Acciones Correctivas (PAC) a conformidad de la DGAC, en el que se comprometan actividades para atender cada uno de los incumplimientos, detallando plazos y responsables.
 - (2) Para ser aceptadas por la DGAC, 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 DGAC 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 DGAC, así como la evidencia del seguimiento efectuado a la ejecución en plazo, de las acciones correctivas comprometidas, debiendo informar a la DGAC 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 DGAC, 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.
- (e) Independientemente de la eventual aplicación de sanciones administrativas, el operador/explotador de aeródromo cuyas medidas correctivas no son adecuadamente implementadas puede estar sujeto a mayor vigilancia (vigilancia aumentada) por parte de la DGAC.
- (1) Cuando la DGAC decide por poner el aeródromo en mayor vigilancia, se notificará por escrito al operador/explotador de aeródromo:
 - (i) que se encuentra bajo mayor vigilancia, describiendo los temas en cuestión y la fecha de inicio
 - (ii) los motivos por los que se lleva a cabo una mayor vigilancia; y
 - (iii) las medidas que se requieren por parte del aeródromo.
 - (2) Durante la vigilancia aumentada
 - (i) La DGAC podrá llevar a cabo medidas apropiadas de vigilancia respecto de los temas que llevaron a la mayor vigilancia; y
 - (ii) Se hará un seguimiento sumamente minucioso de la implantación del plan de medidas correctivas; y
 - (3) Las medidas de vigilancia que se llevan a cabo al realizarse mayor vigilancia son las mismas que en situaciones normales, pero son más exhaustivas y abordan todos los temas en cuestión
 - (4) Según los resultados de la vigilancia intensificada, la DGAC puede determinar enmendar, suspender o revocar el certificado de aeródromo

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 DGAC 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 DGAC 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 DGAC 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 DGAC 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 DGAC 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.



CAPITULO 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 DGAC, 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 DGAC.
- (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 DGAC.

Aeródromos en operación

- (d) Los aeródromos nacionales que aún no cuenten con el certificado correspondiente, pero que actualmente atiendan operaciones descritas en 139.005 (b), podrán continuar con dichas actividades siempre y cuando se cumplan las siguientes condiciones:
 - (1) el operador de aeródromo presente y comprometa ante la DGAC 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 (b);
 - (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 DGAC, 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 DGAC. Este procedimiento, al ser excepcional, puede implicar una tarifa especial a ser determinada por la DGAC.
- (h) Adicionalmente a lo anterior, la DGAC 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 DGAC 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 DGAC 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 DGAC, 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 DGAC, 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
- (c) Una vez emitido el certificado se debe promulgar de las condiciones de operación del aeródromo, difusión de la condición certificada del aeródromo y la información requerida para ser publicada en la AIP.
- (d) 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 DGAC la carta de intención / formulario de pre-solicitud (modelo en **Apéndice 1**) para iniciar el proceso de certificación del aeródromo.
- (1) En caso que el proceso de certificación se inicie a requerimiento de la DGAC, el operador de aeródromo debe comunicar a la DGAC sobre el inicio del proceso e indicar la(s) persona(s) de contacto en el aeródromo para tratar del tema de la certificación.
 - (2) en cuanto el aeródromo cumpla lo establecido para la certificación de acuerdo con la sección 139.005, se realiza una reunión inicial entre la DGAC y el operador de aeródromo.

- (b) Durante esta fase, el Operador/explotador de Aeródromo debe desarrollar el contenido del Manual de Aeródromo.
- Nota.- Para facilitar la elaboración del Manual de Aeródromo, véase la CA.AGA.139.004 – Modelo de Manual de Aeródromo*
- (c) El operador/explotador de aeródromo debe presentar una auto-evaluación de su SMS, si es requerido por la DGAC, de acuerdo a la lista de verificación y metodología indicada por dicha Autoridad;
- (d) El operador/explotador de aeródromo debe completar los formularios de Autoevaluación, para demostrar el nivel de cumplimiento de los requisitos del RAB 137 y RAB 138.
- (e) De acuerdo al análisis de los formularios de autoevaluación completados por el operador/explotador de aeródromo, la DGAC puede efectuar inspecciones técnicas completas o verificaciones por muestro de:
- (1) la infraestructura, las superficies limitadoras de obstáculos, las ayudas visuales y no visuales y el equipo del aeródromo;
 - (2) de los servicios SEI;
 - (3) de la gestión del peligro que representa la presencia de la fauna.
- (f) En el caso de aeródromos que se encuentran operativos, la DGAC 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.
- (g) Adicionalmente, como parte del tratamiento de la expresión de interés, la DGAC puede solicitar aclaraciones sobre temas específicos o determinar mejoras necesarias en la infraestructura existente, para que el aeródromo se ajuste a la normativa aplicable.
- (h) 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 DGAC y se notificará al solicitante por escrito sobre esta decisión, concluyendo el proceso de esta manera.
- (i) Si como resultado del tratamiento de la expresión de interés y de las evaluaciones adicionales efectuadas por la DGAC, 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 DGAC (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) 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.).

- (d) Luego que la DGAC 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 DGAC 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 Capítulo K del RAB 138; 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 DGAC:
 - (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 DGAC 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 DGAC 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 DGAC 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 DGAC 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 DGAC, 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 DGAC 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 Capítulo K del RAB 138.
- (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 Capítulo K del presente Reglamento 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.
- (c) Para la aceptación del SMS del Aeródromo se seguirá una secuencia por fases, que aplique durante el proceso de certificación del aeródromo y cuando a criterio de la DGAC exista una modificación importante en las condiciones de la gestión de seguridad operacional en el aeródromo.

139.127 Evaluación de la competencia organizacional del operador de aeródromo

- (a) La DGAC 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)

139.135 Autoridad de la inspección

- (a) Una vez iniciado el proceso de certificación, el operador/explotador del aeródromo tiene la obligación de facilitar a los inspectores de aeródromos de la DGAC realizar cualquier inspección que permita evaluar las instalaciones, servicios y equipos de manera técnica programada.
- (b) Una vez iniciado el proceso de certificación, el operador/explotador del aeródromo tiene la obligación de facilitar a los inspectores de la DGAC efectuar inspecciones no anunciadas o programadas, para evaluar el cumplimiento de los requisitos establecidos por la DGAC, o para verificar sobre un tema específico que cause preocupación.

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.

- (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**), de esta manera la DGAC 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 DGAC, será incluido en el registro de aeródromos certificados de la DGAC (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.

Nota.- Ver Circular de Asesoramiento CA-139.001 para orientación sobre evaluaciones de seguridad operacional.

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 DGAC;
 - (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 DGAC, 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 DGAC.
- (b) La DGAC 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 DGAC, 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 DGAC el nombre del nuevo titular propuesto;
 - (3) el nuevo titular propuesto solicita por escrito a la DGAC, 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 DGAC 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 DGAC, puede aprobar una transferencia solamente si se ha cerciorado que el nuevo operador/explotador propuesto se encuentra en condiciones de operar y mantener adecuadamente el aeródromo sin que ocurran variaciones significativas en las operaciones cotidianas del aeródromo. 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.
- (e) El certificado provisional tendrá validez no mayor a 12 meses, plazo necesario para que el nuevo operador/explotador desarrolle y presente un manual de aeródromo y las operaciones bajo responsabilidad del nuevo operador/explotador sean evaluadas por la DGAC.

139.165 Certificado de aeródromo provisional.

- (a) La DGAC 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 DGAC 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 DGAC lo decida así, debido a falta de cumplimiento de las acciones comprometidas por el operador de aeródromo.
- (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 DGAC 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 DGAC 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 DGAC 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 DGAC, se podrá cancelar o suspender el certificado de aeródromo.
- (e) La DGAC 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) A requerimiento expreso de la DGAC, cuando determine la necesidad de la enmienda del certificado precautelando la seguridad operacional;
 - (3) Cuando la DGAC acepta dar curso al procedimiento de transferencia de certificado de aeródromo, debido a un cambio en la propiedad o administración del aeródromo;
 - (4) Si hay un cambio en las condiciones del aeródromo;
 - (5) Si hay un cambio en el uso u operación del aeródromo;
 - (6) 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 DGAC antes del trámite de enmienda del certificado.
- (c) La DGAC 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.



CAPITULO 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 DGAC 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 DGAC, 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) El Manual de 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.

139.205 Distribución del Manual de Aeródromo

- (a) El operador de aeródromo, debe:
 - (1) Proporcionar a la DGAC 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 DGAC, 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 DGAC, 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:
 - (1) Para mantener el contenido adecuado a la RAB y a las condiciones operacionales del aeródromo.
 - (2) Cuando la DGAC 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 DGAC.
- (f) La enmienda debe ser aceptada por la DGAC 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 DGAC 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 DGAC del Manual de Aeródromo

- (a) La DGAC 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 el contenido del Manual de Aeródromo se ajusta a lo requerido en el Apéndice 5 del presente reglamento.
- (b) De ser el caso, la DGAC comunicará formalmente al operador de aeródromo la aceptación del Manual de Aeródromo.



CAPITULO 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.
- (c) Para evidenciar la conformidad con determinado requisito reglamentario, se puede aplicar:
 - (1) El Método Aceptable de Cumplimiento (MAC) adoptado por la DGAC 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 DGAC.
- (d) Cuando un operador de aeródromo desee utilizar un MCA, antes de su aplicación solicitará la autorización a la DGAC, proporcionando una descripción completa de los mecanismos, procedimientos y prácticas alternativas al MAC que la DGAC haya adoptado para el requisito reglamentario en cuestión, sustentando la imposibilidad de implantar el referido MAC.
- (e) 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.
- (f) Si el análisis de la DGAC 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.
- (g) 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 DGAC.
- (h) Para 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 DGAC, 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 DGAC 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 Capítulo K del RAB 138.
- (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 DGAC 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 DGAC, 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 DGAC

- (a) El inspector de la DGAC 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 DGAC, 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 DGAC 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 DGAC, 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:
 - (1) 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;
 - (2) Proporcionar equipo apropiado para su uso en la realización de las inspecciones de aeródromo;
 - (3) Establecer procedimientos para asegurar que el personal que realiza las inspecciones de aeródromo esté debidamente capacitado; y
 - (4) 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 DGAC: durante la vigencia de la exención;
 - (3) Los Medios de Cumplimiento Alternativos (MCA) autorizados por la DGAC: 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.



CAPITULO 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 DGAC 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 DGAC 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 DGAC, 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 DGAC.
- (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 DGAC 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 DGAC 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 DGAC 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 DGAC 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 DGAC 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 DGAC 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 DGAC 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 DGAC 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.
- (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 DGAC la información necesaria para la vigilancia de la seguridad operacional y el control permanente de las condiciones especificadas en la certificación del aeródromo.

Nota.- Véase la CA-AGA-139.003 para obtener orientaciones con respecto a la preparación de Estudios de Compatibilidad

139.415 Estudio Aeronáutico (EA)

- (a) La DGAC 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 DGAC 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 DGAC 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 DGAC 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.



**Formulario de Pre-solicitud
CERTIFICADO DE AERÓDROMO****APÉNDICE 1**1. **Solicitante**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. **Datos del aeródromo**

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. **Pre-Solicitud**Por la presente, *{Nombre del Operador de Aeródromo Solicitante}* manifiesta a la DGAC, la expresión de interés de certificar el aeródromo:*{Nombre del Aeródromo}*

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

Firma de la MAE _____

Documento de identidad: _____

Fecha: _____

❖ **Información**

La solicitud deberá presentarse en la oficina central de la DGAC.

APÉNDICE 2**Formulario de Solicitud Formal
CERTIFICADO DE AERÓDROMO**1. **Solicitante**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. **Datos del aeródromo**

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. **Descripción de la propiedad**

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.

4.

Solicitud

Por la presente, {Nombre del Operador de Aeródromo Solicitante} solicita a la DGAC, la certificación del aeródromo:

{Nombre del Aeródromo}

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

Firma _____

Documento de identidad: _____

Lugar y Fecha: _____, _____ de _____ de _____

❖

Información

- Como parte de la Solicitud, se deberán presentar dos ejemplares del Manual de Aeródromo preparado con arreglo al reglamento emitido por la DGAC.
- La solicitud deberá presentarse en la oficina de la DGAC.
- La DGAC se reserva el derecho de solicitar pruebas documentadas adicionales para corroborar los datos de esta solicitud.

APÉNDICE 3



ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA
DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL



CERTIFICADO DE AERÓDROMO

Nº DGAC/AGA-*{Número}*/*{año}*

Por cuanto el Operador de Aeródromo solicitante:

{Nombre del Operador del Aeródromo}

ha cumplido con los requisitos normativos establecidos en la Reglamentación Aeronáutica Boliviana:

RAB 137 – Reglamento sobre diseño de Aeródromos

RAB 138 – Reglamento sobre Operación de Aeródromos

RAB-139 – Reglamento sobre Certificación de Aeródromos:

y demás especificaciones y normas complementarias de la Autoridad de Aeronáutica Civil, se extiende el presente Certificado de Aeródromo, mediante Resolución Administrativa Nº *{ N° Resolución }* de la DGAC, de fecha *{ fecha }*, a:

{ Nombre de aeródromo / Internacional }

{ Código OACI }

(El nombre del aeródromo)

(Código OACI)

*{ Clave de referencia
del aeródromo }*

{ Coordenadas geográficas }

(Clave de referencia)

(Latitud/Longitud ARP)

Por tanto, mediante el presente, 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 al cumplimiento de los requisitos reglamentarios aeronáuticos aplicables y 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 o cancelación.

(Firma y Sello Director Ejecutivo DGAC)

Expedido en La Paz, el *{ fecha }*

Periodo de vigencia: Indefinido

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

La DGAC 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,
- d) Hasta que concluya el periodo de duración o hasta que el certificado sea revocado, suspendido o cancelado por la DGAC.

**FIRMA DEL
OPERADOR**

(Firma y sello de la MAE del operador de
aeródromo)

**FIRMA DE LA
DGAC**

(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:

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

Anexo 3 al Certificado de Aeródromo No. 0000**Exenciones**

DESVIACIÓN RESPECTO DE LAS NORMAS	CONDICIONES APLICABLES PARA LA OPERACIÓN y PROCEDIMIENTOS.

Apéndice 4
Registro de Certificados de Aeródromos

CERTIFICADOS DE AERÓDROMO					
No. de Certificado	Nombre del Aeródromo	Operador del Aeródromo	Fecha de Aplicación	Duración del Certificado	Revisado e insertado por:

APÉNDICE 5

Cumplimiento del Contenido del Manual de Aeródromo

COMPONENTES	ASPECTO	REGLAMENTACIÓN APLICABLE	CUMPLIMIENTO			REFERENCIA MATERIAL GUÍA
			SI	NO	N/A	
Preámbulo	Glosario de Términos Definiciones Acrónimos	RAB 139 139.001				
a. Introducción	1. Alcance del manual de aeródromo.	RAB 139. 139.203				
	3. Distribución del manual de aeródromo.	RAB 139. 139.205				
	4.Procedimiento de Actualización del Manual de Aeródromo	RAB 139. 139.215				
b. Administración técnica	1. Titular del certificado/titular del operador de aeródromo	RAB 139 139.201				
	2.Índice					
	3.Lista de verificación de páginas					
	4.Registro de enmiendas o revisiones.	RAB 139 139.220				
	5. Nombre y dirección del aeródromo					
	6. Nombre y dirección del explotador/operador del aeródromo					
	7.Nombramiento de ejecutivo responsable del aeródromo	RAB 139 139.305				
	8.Título de propiedad o similar					
	9.Condiciones generales para el otorgamiento del certificado de aeródromo	RAB 139 139.140				
	10.Copia del certificado	RAB 139, 139.140 Apéndice 3				
	11. Lista de desviaciones o exenciones	RAB 139 139.140 Apéndice 3				
c. Detalles del Aeródromo que serán notificados al AIM (características del aeródromo)	Detallar: 1. Punto de referencia Latitud y longitud del aeródromo en el formato del Sistema Geodésico Mundial — 1984 (WGS-84).	RAB 137 137.105;				
	2. elevaciones de: aeródromo plataforma	RAB 137, 137.110				
	3.Temperatura de referencia	RAB 137 137.115				
	4.Dimesiones del aeródromo: planos de aeródromo, puntos de referencia, pistas, calle de rodaje y plataformas emplazamiento ayudas visuales -señales e iluminación	RAB 137 137.120				
	5. Descripción, altura y ubicación de los obstáculos que infringen las superficies de protección normalizadas, si están iluminados y si se indican en las publicaciones aeronáuticas	RAB 137 Capítulo D Capítulo F 137.515				CA-AGA-137-007

	6. Datos de las distancias y elevaciones declaradas al comienzo y al final de cada distancia declarada y métodos empleados para calcularlas	RAB 137 Capítulo B.				
	7. Detalles de superficies, dimensiones y clasificación o resistencia del pavimento de pistas, calles de rodaje y plataformas.	RAB 137 Capítulo B.				
d. Procedimientos operacionales para	1. Notificaciones de aeródromo y promulgación de información aeronáutica	RAB 138 Capítulo B				
	2. Control de acceso al área de movimiento	RAB 138 Capítulo E				
	3. Servicio de salvamento y extinción de incendios.	RAB 138 Capítulo E				CA-AGA-138-008
	4. Inspección al área de movimiento y de la superficie limitadora de obstáculos	RAB 138 Capítulo B				CA-AGA-138-014 CA-AGA-138-011
	5. Mantenimiento del área de movimiento.	RAB 138. Capítulo F				
	6. Control de nieve y hielo y otras condiciones meteorológicas peligrosas	RAB 138 138.615				
	7. Mantenimiento de Ayudas visuales y sistema eléctrico de aeródromos	RAB 138, Capítulo G.				CA-AGA-138-001
	8. Gestión de la Seguridad Operacional en la Plataforma.	RAB 138, Capítulo E. 138.473				CA-AGA-138-005A
	9. Gestión de Plataforma/Servicio de Dirección en plataforma	RAB 138, Capítulo E. 138.475				CA-AGA-138-005
	10. Control de vehículos en la parte aeronáutica y seguridad operacional en la pista	RAB 138, Capítulo E. 138.485 y 138.490, 138.492 y 138.495				CA-AGA-138-010 CA-AGA-138-016
	11. Gestión del peligro de la fauna.	RAB 138, Capítulo E. 138.470				CA-AGA-138-006
	12. Procedimiento para el control de obstáculos.	138 Capítulo C. Apéndice 3				CA-AGA-138-014
	13. Procedimiento para manejo de mercancías peligrosa					CA-AGA-139-004
	14. Operaciones en condiciones de visibilidad reducida.	RAB 138 138.490				CA-AGA-137-005
	15. Seguridad operacional de las obras en el aeródromo.	RAB 138 Capítulo H				CA-AGA-138-017
e. Planos y cartas (Descripción del aeródromo - características físicas)	1. Plano de aeródromo en planta general					
	2. Plano de perfil longitudinal de pista (acotado)					CA-AGA-137-007
	3. Plano de ubicación del lugar crítico.					
	4. Plano de superficie limitadora de obstáculos.	RAB 138 Capítulo C RAB 137 Capítulo D				

	5. Plano de obstáculos.	RAB				
	5. Índice perfil de pista					
	6. Coeficiente de fricción de pista.					
	7. Planos de señalización del área de movimiento	RAB 137				
	8. Diagrama unifilar eléctrico de los circuitos serie iluminación del área de movimiento					
	9. Diagrama unifilar eléctrico de las fuentes de energía primaria y secundaria					
	10. Plano de emplazamiento de radio ayudas.					
f. Documentos de coordinación.	1. Cartas de Acuerdo de Bomberos, cuando amerite					
	2. Cartas de acuerdo con el ATS/ATC	RAB 139 139.310				
	3. Cartas de acuerdo con el AIS/AIM	RAB 139 139.310 RAB 138 153.120				
	4. Otros documentos de coordinación	RAB 139 139.016				
g. Planes y Programas	1. Plan de emergencia del aeródromo.	RAB 138 Capítulo E.				CA-AGA-138-002 CA-AGA-138- 004
	2. Plan de traslado de aeronaves inutilizadas	RAB 138 Capítulo E 153.465				CA-AGA-137-003
	3. Plan de gestión de fauna	RAB 138 Apéndice 7				CA-AGA-137-006
	4. Programa de mantenimiento (sistemas eléctricos y luces)	RAB 138, Capítulo G				
	5. Programa de mantenimiento las superficies de las áreas de Movimiento.	RAB 138 Capítulo F y Apéndice 11.				
	6. Programas de instrucción del personal	RAB 139 139.305				CA-AGA-139-002
	7. Programa de instrucción y mantenimiento del equipo SEI.	RAB 138, Capítulo E				CA-AGA-138-008
	8. Programa de prevención de FOD.					CA-AGA-138-015
h. Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS)	1. Manual SMS	RAB 138, Capítulo K				CA-AGA-138-019
	2. Plan de implantación del SMS.	RAB 139 139.315				
	3. Programa de instrucción en seguridad operacional (SMS).	RAB 138 Capítulo K				

APENDICE 6 - RESERVADO

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 DGAC, 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:
 - (1) Identificar y declarar en el manual de aeródromo, cada puesto de la estructura organizacional que corresponda al Personal Clave del operador de aeródromo.
 - (2) Determinar el perfil requerido para cada puesto del Personal Clave.

- (3) 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 con el 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:
- (1) 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.
 - (2) 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 ca
- c. da área deberá consignar:

- (1) Formación académica y/o formación aeronáutica requerida para ocupar el puesto.
- (2) Conocimientos acordes al puesto.
- (3) Experiencia específica requerida en procesos relacionados al puesto.
- (4) 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:
 - (1) La formación y conocimientos para comprender los sistemas aeroportuarios y la gestión de la seguridad operacional en aviación.
 - (2) Experiencia en aeródromos y en gestión de la seguridad operacional requerida para el puesto.
 - (3) 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

- a. Todo aeródromo debe contar con jefe de Aeropuerto 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:
 - (1) Formación profesional o aeronáutica, y conocimientos acordes al puesto.
 - (2) Experiencia en procesos operacionales de aeródromo.
 - (3) Responsabilidades y funciones.

Nota.- Las funciones del jefe de aeropuerto 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:
 - (1) 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).

- (2) 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.
- (3) 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.
- (4) 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.
- (5) 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.
- (6) 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. El operador de aeródromo tiene la obligación de reportar a la DGAC, reemplazos o cambios 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:
 - (1) 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.
 - (2) Es consciente de la pertinencia e importancia de sus actividades y de cómo contribuyen al logro de los objetivos de la seguridad operacional.

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 DGAC, 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 ACC, el Operador de Aeródromo ve necesario efectuar modificaciones en el Programa de Instrucción, debe remitir la solicitud de enmienda a la DGAC, 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. Una vez aceptado el Programa de Instrucción, el Operador de Aeródromo debe elaborar un Plan de Instrucción anual, donde se detallen las actividades de instrucción que se tienen programadas durante el año.
- b. El Operador de Aeródromo, en el primer mes de cada año, debe presentar ante la DGAC 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 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 DGAC para su conocimiento, sin afectar los objetivos del plan de instrucción. La DGAC 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 con lo previsto en el Programa de Instrucción. Se debe mantener tales expedientes de acuerdo con lo previsto en RAB 139.350.
- c. Como parte del expediente de cada actividad de instrucción, se deberá incluir por lo menos la siguiente información y documentos:
 1. Nombre del curso o instrucción.
 2. Propósito del curso o instrucción.
 3. Lugar y fechas de realización.
 4. Horarios de realización.
 5. 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).
 6. Contenido temático del curso o instrucción.
 7. Descripción de la metodología de instrucción.
 8. Detalle de aprobados y reprobados.
 9. Listas de asistencia de participantes firmadas.
 10. Actas de calificaciones del curso firmadas por el instructor.
- d. Antes de la realización de cada curso o instrucción previstos en el Plan de Instrucción, el Operador de Aeródromo comunicará con nota a la DGAC que se va a realizar el curso en cuestión con el detalle del nombre, lugar, fecha, duración e instructores a cargo.
- e. La DGAC tomará conocimiento, sin remitir respuesta al Operador de Aeródromo
- f. Durante el desarrollo de un curso, si la DGAC lo considera conveniente, a través de sus inspectores podrá efectuar verificaciones in situ, en parte o en la totalidad del curso impartido.
- g. Si el curso fuera impartido por modalidad virtual, si la DGAC lo considera conveniente, a través de sus

inspectores podrá verificar el curso impartido con el acceso otorgado por el Operador de Aeródromo.

- h. Una vez concluido un curso, el Operador de Aeródromo debe comunicar con nota a la DGAC la conclusión del mismo con la información general.

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 DGAC podrá verificar la competencia del personal técnico operativo del aeródromo, incluyendo:
 - 1. El personal clave declarado en el manual de aeródromo.
 - 2. El personal que vaya a cumplir actividades como instructor.
- g. Si luego de la verificación correspondiente, la DGAC determina que la competencia del personal no alcanzará 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

- a. Los instructores que estarán a cargo de impartir los cursos establecidos en el Plan Anual de Instrucción deberán cumplir con los siguientes requisitos mínimos:
 - 1. El personal clave declarado en el manual de aeródromo.
 - 2. El personal que vaya a cumplir actividades como instructor.
 - 3. Curso certificado de técnicas de instrucción, formación docente o similar.
 - 4. Curso certificado en el área de actividad de la instrucción.
 - 5. Experiencia certificada (mínimo 2 años) en el área de la actividad de instrucción.
- b. Este detalle deberá ser parte del expediente de cada actividad, cumpliéndose los arreglos para el seguimiento de acuerdo con 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 DGAC 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:
1. Políticas institucionales.
 2. Procedimientos establecidos por la organización.
 3. Manuales de la organización.
 4. Manuales de proveedores externos.
 5. Planos técnicos.
 6. Reglamentación Aeronáutica Boliviana.
 7. Circulares y boletines emitidos por la DGAC.
 8. Directivas, órdenes, circulares y demás publicaciones de la organización.

APENDICE 8

NOTIFICACIONES OBLIGATORIAS E INVESTIGACIONES

1. Introducción

- a. Es obligatorio que los operadores de aeródromo informen a la DGAC sobre accidentes, incidentes graves, incidentes u otros sucesos relacionados con la seguridad operacional de la aviación ocurridos en el aeródromo, de acuerdo con 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 detallan en la sección 3 del presente Apéndice.
- b. Sin perjuicio de lo expuesto en párrafo precedente, el operador informará a la DGAC 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 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, 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 1 del presente Apéndice.

Tabla 1. Plazos de notificación y presentación de informes

	Notificación a la DGAC	Envío del Formulario MOR a la DGAC	Remisión a la DGAC 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.
 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.
 - 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 influirá 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

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.