



Manual MIAGA

Manual del Inspector de Aeródromos

Tercera edición, Enmienda 5, R.A. 184 de 11/MAY/2026

Aplicabilidad:

Esta enmienda reemplaza, desde el 25 de mayo de 2026, todas las enmiendas anteriores del Manual MIAGA.

PAGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO

PARTE 0 PREÁMBULO
REGISTRO DE ENMIENDAS

Edición/ Enmienda	Fecha de Aplicación	Fecha de Aprobación	Aprobado por:
1	16/12/2008	16/12/2008	DGAC
2	20/05/2016	20/5/2016	DGAC
3 (Tercera Edición)	22/07/2020	25/5/2026	DGAC
4	01/02/2025	17/12/2024	DGAC
5	25/05/2026	11/may/2026	DGAC

LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS

Detalles	Páginas	Enmienda	Fecha de aplicación
ANTECEDENTES	vii a xii	4	01/02/2025
PARTE 1	P1- 1 a P1 - 17	4	01/02/2025
PARTE 2	P2 - 1 a P2 - 39	4	01/02/2025
PARTE 3	P3 - 1 a P3 - 16	4	01/02/2025
PARTE 4	P4 - 1 a P4 - 17	4	01/02/2025
APENDICE 1	AP1 - 1 a AP1 - 12	4	01/02/2025
APENDICE 2	AP2 - 1 a AP2 - 12	4	01/02/2025
APENDICE 3	AP3 - 1 a AP3 - 5	5	25/05/2026
APENDICE 4	AP4 - 1 a AP4 - 25	4	01/02/2025

ÍNDICE

PARTE 0 PREÁMBULO	i
REGISTRO DE ENMIENDAS	i
ÍNDICE	iii
ANTECEDENTES.....	vii
1. Introducción	vii
2. Finalidad del MIAGA.....	vii
3. Alcance y aplicación	viii
4. Estatus	viii
5. Estructura y formato.....	viii
6. Contenido del Manual.....	x
7. Tramitación de Modificaciones	xi
8. Cancelación de versiones anteriores y principales modificaciones introducidas	xii
9. Distribución	xii
PARTE 1 - INFORMACIÓN GENERAL.....	P1-1
CAPITULO 1: Introducción	P1-1
1. Objetivo.....	P1-1
2. Definiciones y abreviaturas.....	P1-1
3. Orientación Técnica	P1-4
CAPITULO 2: Del Inspector de Aeródromos.....	P1-8
1. Generalidades.....	P1-8
2. Dependencia.....	P1-8
3. Competencia.....	P1-8
4. Disciplinas Técnicas de Aeródromo	P1-9
5. Funciones del Inspector de Aeródromo.....	P1-11
6. Atributos personales de los inspectores	P1-13
7. Reglas de conducta	P1-14
8. Restricciones de Elegibilidad.....	P1-14
9. Coordinación de la certificación y vigilancia	P1-14
10. Conflictos de interés	P1-14
11. Credenciales del Inspector de Aeródromo	P1-15

CAPÍTULO 3: Del Equipo de Certificación y del Inspector Designado Vigilancia	P1-16
1. Generalidades.....	P1-16
2. Requisitos del Equipo de Certificación de aeródromo (EC)	P1-16
3. Requisitos del Inspector Designado a la Vigilancia (IDV)	P1-17
PARTE 2 – PROCESO DE CERTIFICACIÓN DE AERODROMOS	P2-1
CAPÍTULO 1: Descripción general del proceso	P2-1
1. Objetivo	P2-1
2. Generalidades.....	P2-1
3. Alcance del Proceso	P2-1
CAPÍTULO 2: Actividades durante la Fase I: Expresión de interés.....	P2-3
1. Generalidades.....	P2-3
2. Inicio de la Fase 1.....	P2-3
3. Procesamiento de la Fase 1	P2-3
4. Cierre de la Fase 1	P2-5
5. Procedimiento del Tratamiento de la Expresión de Interés.....	P2-5
CAPITULO 3: Actividades a partir de la presentación de la solicitud formal.....	P2-11
1. Generalidades.....	P2-11
2. Inicio de la Fase 2.....	P2-11
3. Procesamiento de la Fase 2: Solicitud formal de certificación de aeródromos.....	P2-11
4. Cierre de la Fase 2	P2-11
5. Procedimiento de Revisión de Solicitud Formal	P2-12
CAPITULO 4: Actividades de evaluación de la solicitud formal.....	P2-14
1. Generalidades.....	P2-14
2. Inicio de la Fase 3.....	P2-14
3. Procesamiento de la Fase 3: Evaluación de la Documentación	P2-14
4. Resultados de la Evaluación de Documentación	P2-17
5. Cierre de Fase 3	P2-18
6. Procedimiento de Evaluación de la Solicitud Formal	P2-18
CAPITULO 5: Actividades de verificación en el terreno.....	P2-21
1. Generalidades.....	P2-21
2. Inicio de la Fase 4.....	P2-21
3. Procesamiento de la Fase 4	P2-21
4. Actividades en la etapa previa a la Verificación en el terreno.....	P2-22
5. Actividades durante la Verificación en el terreno	P2-23
6. Actividades post Verificación en el terreno.....	P2-28
7. Cierre de la Fase 4	P2-29
8. Procedimiento de Verificación en el terreno.....	P2-30

CAPITULO 6: Actividades para otorgar y promulgar el Certificado	P2-34
1. Otorgamiento de un certificado de aeródromo	P2-34
2. Promulgación de la Certificación de Aeródromo	P2-34
3. Archivo y registro del proceso de certificación	P2-34
4. Información a ser transferida para la vigilancia	P2-35
5. Procedimiento para el otorgamiento de un certificado de aeródromo.....	P2-35
CAPITULO 7: Actividades especiales luego de otorgar un certificado de aeródromo	P2-37
1. Transferencia de la operación del aeródromo [8.105].....	P2-37
2. Certificado Provisional de Aeródromo	P2-37
3. Enmienda de un certificado de aeródromo [8.105].....	P2-38
4. Cancelación o suspensión de un certificado de aeródromo.....	P2-39
PARTE 3 – PROCESO DE VIGILANCIA DE AERÓDROMOS	P3-1
CAPITULO 1: Generalidades	P3-1
1. Objetivo	P3-1
2. Principios de Vigilancia Continua	P3-1
3. Auditoría de temas seleccionados.....	P3-3
CAPITULO 2: Planificación de la Vigilancia Continua	P3-4
1. Elaboración del Plan de Vigilancia	P3-4
2. Vigilancia Basada en Riesgos de Seguridad Operacional (RBS)	P3-4
3. Inspección sin previo aviso	P3-6
CAPÍTULO 3: Ejecución de la Vigilancia Continua	P3-7
1. Modalidades de Vigilancia	P3-7
2. Actividades de vigilancia en el lugar (In Situ)	P3-7
3. Actividades de vigilancia remota (Ex Situ)	P3-8
4. Evaluación de notificaciones e informes presentados por el Operador/explotador	P3-9
5. Vigilancia aumentada	P3-9
6. Vigilancia Aeródromos Privados.....	P3-10
CAPÍTULO 4: Notificación de Deficiencias y Aceptación de Plan de Acciones Correctivas P3-11	
1. Reporte de hallazgos identificados resultado de la vigilancia	P3-11
2. Aceptación del Plan de Acciones Correctivas (PAC) del Operador	P3-13
CAPÍTULO 5: Seguimiento y Cierre	P3-15
1. Seguimiento	P3-15
2. Resolución de No Conformidades	P3-15
3. Consecuencias administrativas y sanciones	P3-16

PARTE 4 – PROCESO DE SOLUCIÓN DE PROBLEMAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL P4-1**CAPÍTULO 1: Actividades relativas a la solución de problemas de seguridad operacional en aeródromos P4-1**

1. Objetivo P4-1
2. Introducción P4-1
3. Determinación de problemas de seguridad operacional P4-1
4. Seguimiento de problemas de seguridad operacional P4-2
5. Cumplimiento (Enforcement) P4-2
6. Seguimiento de recomendaciones relativas a la seguridad operacional P4-2

CAPÍTULO 2: Tratamiento de Incumplimientos Detectados durante el Proceso de Certificación P4-4

1. Introducción P4-4
2. Otorgamiento de Exenciones P4-4
3. Procesamiento de una Solicitud de Exención P4-5
4. Medidas correctivas comprometidas por el Operador de Aeródromo en la Certificación P4-8

CAPÍTULO 3: Tratamiento de Incumplimientos Durante el Proceso de Vigilancia P4-9

1. Seguimiento a la resolución de no conformidades P4-9
2. Aplicación de medidas de cumplimiento de la DGAC P4-9
3. Cierre de No Conformidades P4-11

CAPÍTULO 4: Procesamiento y Resolución de Otras Cuestiones de Seguridad Operacional P4-13

1. Tratamiento a Sucesos de Seguridad Operacional Notificados Relacionados a Aeródromos .. P4-13
2. Análisis de tendencias negativas en materia de seguridad operacional en Aeródromos P4-15
3. Resultados de investigaciones de accidentes e incidentes de aviación relacionados a aeródromos P4-17

APÉNDICE 1: INSPECCIONES TÉCNICAS Y VERIFICACIONES EN EL TERRENO AP1-1**APÉNDICE 2: DIRECTRICES PARA LA EVALUACIÓN DEL SMS AP2-1****APÉNDICE 3: LISTAS DE VERIFICACIÓN DEL INSPECTOR DE AERÓDROMOS AP3-1****APÉNDICE 4 – HERRAMIENTAS DE EVALUACION DEL SMS AP4-1**

ANTECEDENTES

1. Introducción

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

2. Finalidad del MIAGA

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

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

3. Alcance y aplicación

El Manual del Inspector de Aeródromos (MIAGA) constituye la guía técnica para los Inspectores de Aeródromos de la DGAC, que ejercen funciones en procesos de certificación, vigilancia y solución de problemas de seguridad operacional.

En ese sentido, la aplicación del contenido del presente Manual se circunscribe a las tareas a cargo de los Inspectores de Certificación y/o Vigilancia de Aeródromos.

El término "debe" que aparece en este manual, solo se refiere a actividades inherentes al Inspector de Aeródromos, y no a las del Operador de Aeródromo, solicitantes, etc., ya que el Manual no establece nuevos requerimientos además de los contenidos en la RAB.

Se espera que los Inspectores de Aeródromos utilicen buen juicio en situaciones donde no se incluye orientación específica y estén conscientes de las necesidades de revisión de la información contenida en este manual, en la medida que ciertos requerimientos evolucionen o ya no sean aplicables.

4. Estatus

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

5. Estructura y formato

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

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

6. Contenido del Manual

6.1 El Manual MIAGA consta de las siguientes partes:

- Parte 0 – Preámbulo

En la Introducción se facilita información para el uso, administración y actualización del documento que constituye el MIAGA, brindando también una relación del propósito del Manual y su contenido actualizado a la enmienda o edición vigente. Se incluye:

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

- Parte I – Información general

En la parte I se proporciona información de carácter general acerca del objetivo y alcance del Manual del Inspector de Aeródromo y las principales definiciones y abreviaturas a utilizarse. Asimismo, se describen las características del Inspector de Aeródromos respecto a su autoridad, competencia, atributos personales, reglas de conducta y otras condiciones para las actuaciones del IAGA como funcionario al que la DGAC le ha delegado la autoridad legal suficiente para desempeñar sus responsabilidades en la supervisión de la seguridad operacional en aeródromos.

- Parte II – Certificación de aeródromos

La Parte II, dividida en seis (06) Capítulos, describe brevemente el Proceso de Certificación de Aeródromos, conforme al Capítulo B del RAB 139 – Certificación de aeródromos, el Documento 9981 PANS Aeródromos y el Documento 9774 – Certificación de Aeródromos, proporcionando guía y orientación respecto a todas las actividades correspondientes al referido Proceso.

- Parte III – Vigilancia

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

- Parte IV – Resolución de Cuestiones de Seguridad Operacional

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

- Apéndices

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

7. Tramitación de Modificaciones

- 7.1. Las enmiendas que periódicamente se aplican al MIAGA, constituyen un mecanismo importante para mantener el documento actualizado, teniendo en cuenta el desarrollo de la actividad aeroportuaria y los cambios que se introducen en los requisitos reglamentarios, así como en las actividades relacionadas a la supervisión [vigilancia] de la seguridad operacional de aeródromos.
- 7.2. Asimismo, la utilización del Manual por parte del personal de Aeródromos en los procesos de certificación y vigilancia de los operadores de aeródromo, generarán propuestas de mejoras y complementaciones, que podrán ser incorporadas según corresponda.
- 7.3. Cualquier enmienda puede ser generada por iniciativa de una organización o persona (interna o externa de la DGAC), como ser: cambios en los documentos de la OACI, en función a enmiendas originadas por el SRVSOP y personal técnico de la DGAC.
- 7.4. **Aprobación de una enmienda o Nueva Edición del MIAGA.-** La aprobación de una enmienda del MIAGA se oficializará mediante Resolución Administrativa de la DGAC para lo cual su tramitación se ajustará al siguiente procedimiento:
 - 1) La Unidad AGA analiza y evalúa la propuesta de enmienda o nueva edición del MIAGA.
 - 2) En caso de ser procedente la propuesta será incluida para la enmienda del documento.
 - 3) Luego será remitido a la Unidad de Estándares de Vuelo EDV para respectiva validación. Esta validación se realizará mediante reunión convocada por el (EDV) a los responsables de la enmienda y el área jurídica, cuando corresponda.
 - 4) Finalmente, el EDV remitirá al Director Ejecutivo para su aprobación. Toda enmienda o edición del documento será aprobada por el Director Ejecutivo a través de una Resolución Administrativa; en la misma también se resolverá que el nuevo MIAGA sea publicado en el sitio web de la DGAC.
- 7.5. **Inserción de una enmienda.-** Una vez se hayan aprobado las modificaciones contenidas en una enmienda o nueva edición, el documento final será preparado por la Unidad AGA para su publicación en el sitio web de la DGAC. Con la publicación de una nueva edición, se incorporarán todas las enmiendas anteriores adoptadas hasta esa fecha y se reemplazarán todas las ediciones anteriores del manual. Por consiguiente, las ediciones anteriores serán eliminadas.

8. Cancelación de versiones anteriores y principales modificaciones introducidas

- 8.1 Con la 4ta. edición del MIAGA, se incorporan las modificaciones adoptadas y vigentes, se reemplaza toda versión anterior del manual. Por consiguiente, las versiones anteriores dejan de estar vigentes.
- 8.2 Se ha insertado procedimientos recomendados por el SRVSOP para las 5 fases de certificación de aeródromos.
- 8.3 Se han insertado las Listas de Verificación actualizadas con las nuevas enmiendas a las RABs.
- 8.4 Se han insertado nuevas Listas de Verificación para vigilancia de aeródromos privados, y para procesos las fases del proceso de certificación de aeródromos.
- 8.5 Se han insertado 4 apéndices sobre:
 1. inspecciones técnicas y verificaciones en terreno
 2. directrices para la evaluación de la eficacia del SMS
 3. Listad de Verificación y su guía de llenado
 4. herramienta de evaluación del SMS (formato Word)

9. Distribución

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

PARTE 1 - INFORMACIÓN GENERAL

CAPITULO 1: Introducción

1. Objetivo

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

2. Definiciones y abreviaturas

- 2.1. Para los propósitos de este Manual, son de aplicación las definiciones incluidas en los reglamentos del Conjunto RAB AGA, y las siguientes definiciones:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Procedimiento: Forma específica de llevar a cabo una actividad o proceso. Cuando está documentado, consiste en una serie de acciones o instrucciones seguidas metódicamente para completar una actividad. Esto incluye la actividad a realizar y la(s) persona(s) involucrada(s); tiempo, lugar y forma de realización; los materiales, equipamiento, documentación a ser usada; y la condición en la cual la actividad va a ser controlada, para llegar siempre al mismo resultado.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.2. Para los propósitos de este Manual, son de aplicación las siguientes abreviaturas:

AGA:	Aeródromos y ayudas terrestres
AIS:	Servicios de Información Aeronáutica.
CDC:	Carta de Cumplimiento
DGAC:	Dirección General de Aeronáutica Civil
ECV:	Equipo de Certificación y/o Vigilancia
IAGA:	Inspector de Aeródromos
IDV:	Inspector de Aeródromos Designado para la Vigilancia

JEC:	Jefe de Equipo de Certificación
LAR:	Regulaciones Aeronáuticas Latinoamericanas
LV:	Lista de verificación
MA:	Manual del aeródromo
MIAGA:	Manual del Inspector de Aeródromos
NAVAID:	Ayudas a la Navegación Aérea
OACI:	Organización de Aviación Civil Internacional
OAD:	Operador/ explotador de Aeródromo
PAC:	Plan de acciones correctivas
RAB:	Reglamentación Aeronáutica Boliviana
CARDEF:	Cuadro de Carencias y Deficiencias
SARPS:	Normas y métodos recomendados
SMS:	Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional
SRBS:	Vigilancia de la Seguridad Operacional Basada en Riesgos
SRVSOP:	Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional

3. Orientación Técnica

- 3.1. La DGAC, mediante la unidad AGA, desarrolla y pone a disposición del público, material guía consistente en documentos y textos de orientación, con objeto de garantizar que los usuarios accedan a la información sobre la aplicación de los requisitos reglamentarios pertinentes. Esto incluye la orientación técnica a operadores de aeródromos conozcan los reglamentos del Estado y demás requisitos para la obtención y mantenimiento de un certificado de aeródromo. Dichos documentos pueden consistir en Circulares de Asesoramiento, Circulares Informativas, Circulares Instructivas, u otro tipo de textos proporcionados a los operadores de aeródromo, los mismos que son desarrollados y publicados cumpliendo el procedimiento específico promulgado para este fin.
- 3.2. El Manual PANS Aeródromos es, así mismo, un documento de orientación para los operadores de aeródromo.
- 3.3. Las Circulares de Asesoramiento u otro tipo de textos proporcionados a los operadores de aeródromo son desarrollados y publicados cumpliendo el procedimiento específico promulgado para este fin.
- 3.4. Asimismo, el presente manual, incluyendo sus apéndices, constituye la guía fundamental mediante la cual, la DGAC suministra orientación técnica al personal técnico de la Unidad AGA y a los IAGA, para que puedan desempeñar con eficacia sus funciones de supervisión de la seguridad operacional, de conformidad con los procedimientos establecidos y de manera normalizada. Para el desarrollo de sus actividades, los IAGA deben tomar en cuenta también la orientación técnica proporcionada en las Circulares de Asesoramiento y el Manual PANS-Aeródromos.
- 3.5. De igual manera, las Listas de Verificación que conforman los Apéndices del presente Manual complementan la orientación suministrada en el presente manual, respecto a la verificación del cumplimiento de requisitos normativos. Las LV constituyen la principal ayuda de trabajo de los IAGA al momento de evaluar el cumplimiento de los requisitos (evaluación prescriptiva) y el nivel de desempeño del SMS de un operador de aeródromo (evaluación basada en el desempeño).

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

TABLA 1-1 FORMULARIOS DE USO POR INSPECTORES DE AERÓDROMOS – IAGA

FORMULARIO	CODIGO	NOMBRE
LV-AGA- 010		RESERVADO
LV-AGA- 011		HERRAMIENTA DE VERIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE IMPLANTACIÓN DEL SMS EN AERÓDROMOS
LV-AGA- 012		RESERVADO
LV-AGA- 013		RESERVADO
LV-AGA- 014	DAT	INSPECCIÓN A PROCESOS DE DATOS DE AERÓDROMO
LV-AGA- 015	FIS	INSPECCIÓN DE CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE AERÓDROMO
LV-AGA- 016	RAL	INSPECCIÓN AL ESTABLECIMIENTO DE RESTRICCIONES DE ALTURA
LV-AGA- 017	VIS	INSPECCIÓN DE AYUDAS VISUALES DE AERÓDROMO
LV-AGA- 018	AVO	INSPECCIÓN DE AYUDAS VISUALES INDICADORAS DE OBSTÁCULOS
LV-AGA- 019	ELT	INSPECCIÓN DE SISTEMAS ELÉCTRICOS DE AERÓDROMO
LV-AGA- 020	ADM	INSPECCION ADMINISTRATIVA ORGANIZACIONAL
LV-AGA- 021	NOT	INSPECCION A PROCESOS DE NOTIFICACION DE CONDICIONES OPERACIONALES
LV-AGA- 022	COB	INSPECCIÓN A PROCESOS DE CONTROL DE OBSTÁCULOS Y PROTECCIÓN DE AYUDAS A LA NAVEGACION AEREA
LV-AGA- 023	RES	INSPECCIÓN A PROCESOS DE SEÑALIZACIÓN DE AREAS DE USO RESTRINGIDO
LV-AGA- 024	PEA	INSPECCIÓN A PROCESOS DE RESPUESTA A EMERGENCIAS
LV-AGA- 025	SEI	INSPECCIÓN DE SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS
LV-AGA- 026	FAU	INSPECCIÓN A PROCESOS DE GESTIÓN DEL PELIGRO POR FAUNA
LV-AGA- 027	OPS	INSPECCIÓN A PROCESOS DE GESTIÓN DE OPERACIONES EN EL ÁREA DE MOVIMIENTO
LV-AGA- 028	AUX	INSPECCIÓN DE INSTALACIONES AUXILIARES DE AERÓDROMO
LV-AGA- 029	MOV	INSPECCIÓN A PROCESOS DE MANTENIMIENTO DE ÁREA DE MOVIMIENTO
LV-AGA- 030	MAV	INSPECCIÓN A PROCESOS DE MANTENIMIENTO DE AYUDAS VISUALES
LV-AGA- 031	SMS	INSPECCIÓN AL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL SMS
LV-AGA- 032		RESERVADO
LV-AGA- 033		RESERVADO
LV-AGA- 034		RESERVADO
LV-AGA- 035		RESERVADO
LV-AGA- 036		RESERVADO
LV-AGA- 037	CAF	VIGILANCIA DE CONDICIONES FÍSICAS E INSTALACIONES DE AERÓDROMOS NO CERTIFICADOS
LV-AGA- 038	COP	VIGILANCIA DE CONDICIONES OPERACIONALES DE AERÓDROMOS NO CERTIFICADOS
LV-AGA- 039	ORG	VIGILANCIA ADMINISTRATIVA ORGANIZACIONAL AERODROMOS NO CERTIFICADOS
LV-AGA-101	PEI	PROCESAMIENTO DE LA EXPRESIÓN DE INTERÉS
LV-AGA-102	RSF	REVISIÓN DE LA SOLICITUD FORMAL
LV-AGA-103	EMA	EXAMEN DEL MANUAL DE AERÓDROMO
LV-AGA-104		RESERVADO
LV-AGA-105	ESO	ESTUDIO AERONAUTICOS / ESTUDIO DE EVALUACIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL
LV-AGA-106	ASM	ACEPTACIÓN INICIAL DEL SMS
LV-AGA-201	APL	INSPECCIÓN EN EL LUGAR DE AERÓDROMOS PRIVADOS
LV-AGA-202	APR	INSPECCIÓN REMOTA DE AERÓDROMOS PRIVADOS

3.7. En el PROVISO se detalla la forma de llenado de las listas de verificación, se muestra un ejemplo de la estructura de las Listas de Verificación para una evaluación prescriptiva.

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL						
		DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA				
		LISTA DE VERIFICACIÓN		CÓDIGO	LV-AGA-101	
Servicio /Área Inspeccionada		PROCESAMIENTO DE EXPRESIONES DE INTERES			AGA-PEI	
OAD/ANSP		Responsable OAD/ANSP		Fecha de Inspección		
Indicador de lugar		Nombre del Aeródromo		Ciudad/Localidad		
Inspector a cargo		Alcance		Modalidad		
Item No.	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
5005	RAB 139 139.110	¿Se ha cumplido con la fase 1 del proceso de certificación?	Verificar que durante el proceso: 1. Se haya presentado el Formulario de Pre-solicitud 2. El operador de aeródromo ha indicado la(s) persona(s) de contacto en el aeródromo para tratar del tema de la certificación. 3. Se ha realizado una reunión inicial entre la DGAC y el operador de aeródromo. 4. El operador de aeródromo ha presentado una auto-evaluación de su SMS, si así fue requerido por la DGAC. 5. El operador de aeródromo ha completado las listas de verificación usadas como Autoevaluación, para demostrar el nivel de cumplimiento de los requisitos del RAB 137 y RAB 138. 6. En caso de haberse solicitado por la DGAC, el operador de aeródromo ha presentado las aclaraciones respectivas sobre temas específicos. 7. En función de los formularios de autoevaluación completados por el operador de aeródromo, la DGAC ha efectuado las inspecciones técnicas en terreno sobre:	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		ORG-OMN-05

3.8. Es importante tomar en cuenta que para el SMS de aeródromos se aplica una evaluación basada en el desempeño, por lo que la estructura de la LV DGAC-DNA-AGA-011 VERIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN DEL SMS EN AERÓDROMOS varía grandemente, aplicándose los siguientes niveles de implantación: Presente (P), Adecuado (S por la sigla en inglés de “suitable”), Operativo (O) y Eficaz (E). En la orientación incluida en la misma planilla se explican los criterios que definen cuando se considera que se ha alcanzado cada uno de estos niveles de implementación, para que el IAGA evalúe el desempeño del SMS de un aeródromo.

3.9. Asimismo, la planilla está diseñada para que pueda ser utilizada mediante un soporte informático para el completado y procesamiento de resultados, por lo que en la medida de lo posible el IAGA deberá emplearla de dicha manera.

3.10. Por otra parte, en el Manual PANS-AERÓDROMOS y en las Circulares de Asesoramiento se proporciona orientación técnica adicional para el IAGA así como para la industria. De igual manera, las Circulares de Asesoramiento emitidas para los Operadores de Aeródromo deben ser tomadas en cuenta por los IAGA como orientación técnica sobre la aplicación de los reglamentos pertinentes.

- 3.11. Aun cuando en el MIAGA se describen algunos lineamientos básicos, posiblemente no sean cubiertas todas las circunstancias que un inspector puede encontrar, por lo cual se requiere que el IAGA aplique su mejor criterio en base a su conocimiento y experiencia, de ahí la importancia de contar con inspectores competentes y altamente cualificados.
- 3.12. El suministro de material de orientación suficiente tiene dos objetivos: primero, proporcionar orientación al personal técnico sobre la manera de desempeñar sus funciones y actividades específicas; y segundo, permitir a la DGAC asegurarse de que las funciones y actividades de vigilancia de la seguridad operacional se lleven a cabo de manera eficaz y normalizada.
- 3.13. La orientación técnica para la industria se pone a disposición de los operadores de aeródromos en el sitio web de la DGAC. El material guía y de orientación para los Inspectores de Aeródromos (IAGA), se pone a disposición del personal en el sitio web y en la biblioteca virtual de la DGAC en el espacio de almacenamiento virtual creado para este fin.

CAPITULO 2: Del Inspector de Aeródromos

1. Generalidades

1.1. Autoridad del Inspector de Aeródromo

El Inspector tiene facultades delegadas por la DGAC para verificar y exigir que se cumple lo establecido en los requisitos del conjunto RAB AGA (según sean aplicables a cada caso), además de poder actuar conforme a la legislación nacional y procedimientos establecidos por la DGAC en el caso de detectarse situaciones que atenten con la seguridad operacional.

- 1.2. El Inspector no debe permitir que un riesgo operacional persista, para lo cual debe comunicar al operador/explotador del aeródromo sobre todos los asuntos de seguridad operacional detectados y exigir que mitigue el riesgo y establezca un plan de acción de medidas correctivas aceptable a la DGAC, o en su defecto actuar conforme la legislación y normativa le permitan para retornar a la condición de seguridad.

2. Dependencia

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

3. Competencia

3.1. Establecimiento de la competencia requerida

- 3.1.1. El nivel de excelencia personal y profesional, exigido a todos los IAGA, es la base para establecer el nivel de competencia para cumplir satisfactoriamente las metas propuestas por la DGAC.
- 3.1.2. La Unidad AGA determina los requerimientos individuales de competencia de sus IAGA en todos los niveles, además es responsable por gestionar la instrucción o implementar otras acciones con la finalidad de alcanzar, mantener y mejorar los niveles de competencia requeridos. Para medir la efectividad de las acciones implementadas se realiza una evaluación de la efectividad de las mismas. Para este fin, en el Manual de Descripción de Puestos se establecen los perfiles de los puestos donde, además de enunciar las principales funciones de los IAGA, se incluyen los requisitos de formación/educación, conocimientos, experiencia y competencias laborales.
- 3.1.3. La DGAC verifica que los inspectores son competentes para realizar las tareas asignadas; además que ellos entiendan las consecuencias de sus actos para la seguridad. Todo el proceso de establecimiento y verificación de competencia de los inspectores es debidamente documentado.
- 3.1.4. En base a lo anteriormente dicho, la AAC determina si la competencia (conocimientos, experiencia, actitud y habilidades) del Inspector es la adecuada o se necesita realizar los ajustes necesarios en cualquiera de los requisitos.
- 3.1.5. Teniendo en cuenta el carácter especializado que tienen las actividades de certificación, vigilancia y resolución de las deficiencias y problemas de seguridad operacional detectados en aeródromos, los conocimientos técnicos y la experiencia de los inspectores de aeródromos provienen de diferentes campos, como por ejemplo operaciones aeroportuarias (control de tránsito aéreo, administración aeroportuaria), diseño, construcción y mantenimiento de aeropuertos (ingeniería civil, ingeniería eléctrica), salvamento y extinción de incendios, entre otras.

3.1.6. Consecuentemente, para evaluar la competencia, será necesario tomar en cuenta que los antecedentes de formación académica o aeronáutica, así como experiencia, en el caso de Inspectores de Aeródromos, pueden provenir de diferentes ámbitos de especialidad o subespecialidad (ver Sección 4 del Capítulo 2, Parte I).

3.2. Aseguramiento de la Competencia

3.2.1. La Unidad AGA, en coordinación con el área de Recursos Humanos, participa en el proceso de selección, evaluación y reclutamiento de su personal de Inspectores de Aeródromo y demás personal técnico, para asegurarse del cumplimiento de los requisitos establecidos en el perfil de cada puesto, lo cual será documentado y archivado en el expediente de contratación, bajo resguardo del área de Recursos Humanos, de acuerdo a los procedimientos de dicha área.

3.2.2. Por otra parte, el Programa de Instrucción de la Dirección de Navegación Aérea (DNA) establece la instrucción a ser impartida al personal técnico de cada unidad y especialidad de la DNA, especificando el tipo de instrucción, la periodicidad, la descripción de los cursos/módulos, los procesos de planificación, ejecución y evaluación de la instrucción y los formularios de registro.

3.2.3. La Unidad AGA es la encargada de gestionar la instrucción o implementar otras acciones con la finalidad de alcanzar, mantener y mejorar los niveles de competencia de los IAGA.

3.2.4. Previamente a la asignación de tareas, la Unidad AGA verifica que los IAGA son competentes para realizar las mismas, debiendo quedar claro para los inspectores las consecuencias de sus actos para la seguridad.

3.2.5. Todo el proceso de establecimiento y verificación de competencias de los inspectores es debidamente documentado de acuerdo a los procedimientos específicamente establecidos.

3.2.6. La competencia de los inspectores es evaluada por la DGAC en base a los siguientes atributos:

- a) **conocimiento:** Saber qué y por qué hacer. Este atributo está compuesto por la calificación o estudios y la capacitación o instrucción (ver sección 4 del Capítulo 2, Parte I del MIAGA);
- b) **habilidad:** Técnica, destreza, saber cómo hacer;
- c) **experiencia** (ver sección 4 del Capítulo 2, Parte I del MIAGA); y
- d) **actitud:** interés, determinación y querer hacer.

3.2.7. Es decir, los inspectores deben haber recibido la educación y capacitación apropiadas; y deben haber adquirido las habilidades y experiencia que aseguren su competencia.

3.2.8. Uno de los aspectos que debe observar la capacitación es asegurar que los inspectores sean conscientes de la relevancia de sus actividades y cómo dichas actividades contribuyen a alcanzar los objetivos de seguridad operacional establecidos por la DGAC.

4. Disciplinas Técnicas de Aeródromo

4.1. Las características de las normas y métodos recomendados (SARPS) internacionales sobre aeródromos abordan un considerable número de temas, que en sí mismos constituyen subespecialidades de la especialidad AGA.

4.2. La ejecución satisfactoria de las diversas funciones de los inspectores de aeródromos depende en gran medida de las cualificaciones y experiencia de cada inspector. Considerando la amplia gama de temas a ser abordados, es importante que, para las actividades de certificación, vigilancia y resolución de las deficiencias y problemas de seguridad operacional detectados en aeródromos,

- los IAGA tengan conocimiento, sobre las diversas subespecialidades AGA, aunque no necesariamente debe ser especialista en todos los temas.
- 4.3. Por lo expuesto, la competencia de un inspector de aeródromos se fundamenta en un amplio conocimiento y experiencia en la ingeniería civil, complementados con conocimiento general de las otras subespecialidades AGA, de forma de tener un panorama completo de los aspectos relacionados a las normas y métodos recomendados sobre aeródromos.
- 4.4. Al mismo tiempo, la DGAC requiere contar con personal de certificación y vigilancia de aeródromos, que le proporcione una adecuada combinación de las distintas disciplinas técnicas sobre aeródromos (subespecialidades AGA), acorde al tamaño y magnitud de todas las operaciones de aeródromos del Estado. En el estado boliviano no es posible contar y mantener en la DGAC la gama completa de IAGA con todas las subespecialidades AGA, por lo que es posible recurrir a asistencia externa de otras organizaciones nacionales o internacionales (ver Sección 2 del Capítulo 3, Parte I del MIAGA)), para contar con expertos técnicos en las subespecialidades AGA, en calidad de asesores, en los momentos que así lo requiera, siempre que no sea personal de operadores/explotadores de aeródromo bajo su regulación.
- 4.5. Estas subespecialidades pueden ser agrupadas de acuerdo a las disciplinas técnicas que abordan:

TABLA 1-2 SUBESPECIALIDADES Y DISCIPLINAS TÉCNICAS AGA

CÓDIGO	SUBESPECIALIDAD	DISCIPLINAS TÉCNICAS
INFR	INFRAESTRUCTURA	Ingeniería Civil: Planificación y Diseño de aeródromos, Diseño de Características Físicas de Aeródromos, Pavimentos Aeroportuarios, Mantenimiento de Infraestructura Aeroportuaria
RALT	RESTRICCIONES DE ALTURA	Limitaciones de altura de objetos: por Superficies Limitadoras de Obstáculos, por protección de ayudas a la navegación aérea
AAVV	AYUDAS VISUALES	Ayudas Visuales: Señales, Luces, Letreros, Dispositivos, Indicadores, Balizas; Mantenimiento de Ayudas Visuales
SELT	SISTEMAS ELÉCTRICOS	Ingeniería Eléctrica: Sistemas Eléctricos de aeródromo, Mantenimiento de Sistemas Eléctricos
AOPS	OPERACIONES DE AERÓDROMO	Notificaciones y suministro de información del aeródromo, seguridad operacional en pista, movimiento en superficie, gestión de plataforma, operación de vehículos de aeródromo, control de accesos
EMRG	RESPUESTA A EMERGENCIAS EN AERÓDROMOS	Planificación de Respuesta a Emergencias en aeródromos, Servicios Salvamento y Extinción de Incendios de aeródromos, traslado de aeronaves inutilizadas, Manipulación de materiales peligrosos (HAZMAT)
PFA	PELIGRO POR FAUNA EN AERÓDROMOS	Control del peligro que representa la fauna en aeródromos
SMS	SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL	Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional SMS en aeródromos

- 4.6. Idealmente, la DGAC contará con inspectores AGA que cuenten con las subespecialidades cuya combinación dentro de los equipos de trabajo en los procesos de certificación y vigilancia, permita abordar las diferentes disciplinas técnicas y de esta manera asegurar que la supervisión de la seguridad operacional de los aeródromos tenga el alcance acorde a los requisitos aplicables previstos en los reglamentos.

5. Funciones del Inspector de Aeródromo

- 5.1. Las funciones generales de los IAGA se enuncian en el Manual de Descripción de Puestos de la DGAC. Los resultados (generales y específicos) previstos de las actividades que cumplen los IAGA, se establecen para cada año en el Programa Operativo Anual Individual de cada Inspector, el cual está en estrecha relación con las funciones generales.
- 5.2. Las funciones específicas de un IAGA relacionadas con la supervisión de la seguridad operacional de aeródromos se enuncian a continuación sin tener carácter limitativo:
- a) verificación de los datos de aeródromo que figuran en el manual de aeródromo, incluyendo detalles de:
- 1) el emplazamiento del aeródromo;
 - 2) el nombre y la dirección del explotador del aeródromo;
 - 3) el área de movimiento;
 - 4) las distancias declaradas de pista disponibles;
 - 5) la iluminación aeronáutica de superficie;
 - 6) los servicios de tierra; y
 - 7) las notificaciones sobre condiciones y procedimientos especiales, de haberlos;
- Nota.- La verificación puede consistir en un muestreo de ciertos datos, en base a los relevamientos del operador de aeródromo reflejados en los planos de aeródromo y otra documentación que se proporcione. Para esto resulta de suma importancia el establecimiento de un sistema de calidad de datos en el aeródromo que se integre con el sistema de calidad del AIS.*
- b) inspecciones y auditorías en el lugar, a los procedimientos de operación del aeródromo, incluyendo:
- 1) el sistema de gestión de la seguridad en el aeródromo;
 - 2) el plan de emergencia del aeródromo y los ejercicios periódicos de emergencias en el aeródromo;
 - 3) salvamento y extinción de incendios;
 - 4) la inspección y el mantenimiento de la iluminación aeronáutica de superficie;
 - 5) la promulgación de cambios a la información de aeródromo publicada;
 - 6) la prevención del ingreso no autorizado en el aeródromo, en particular el área de movimiento y protección del público contra el chorro de los reactores y las estelas de hélice;
 - 7) la inspección diaria del aeródromo por el explotador;

- 8) la planificación y realización de trabajos de construcción y mantenimiento en el aeródromo;
 - 9) la gestión de la plataforma y control de estacionamientos;
 - 10) el control de vehículos que operen en el área de movimiento o en sus cercanías;
 - 11) la gestión del peligro de la fauna;
 - 12) la vigilancia de las superficies limitadoras de obstáculos y notificaciones pertinentes;
 - 13) el traslado de aeronaves inutilizadas;
 - 14) el manejo de materiales peligrosos incluyendo el combustible de aviación;
 - 15) la protección del radar y de las ayudas a la navegación; y
 - 16) las operaciones con baja visibilidad;
- c) inspecciones y verificaciones en el lugar, de las instalaciones y equipo del aeródromo incluyendo:
- 1) las características físicas y el estado de la superficie de pistas, calles de rodaje, zonas de parada, áreas de seguridad de extremo de pistas, franjas de pista y de calles de rodaje, márgenes y plataformas;
 - 2) los sistemas de iluminación aeronáutica en la superficie, comprendidos los registros de verificaciones en vuelo;
 - 3) la fuente de energía eléctrica secundaria;
 - 4) los indicadores de la dirección de aterrizaje e indicadores de la dirección del viento, señales y balizas de aeródromo;
 - 5) los carteles de guía y carteles de advertencia en el área de movimiento;
 - 6) el equipo de mantenimiento de aeródromo;
 - 7) el plan de traslado de aeronaves inutilizadas;
 - 8) el equipo para el control de la fauna;
 - 9) la presencia de obstáculos en las superficies limitadoras de obstáculos;
 - 10) el equipo de medición del alcance visual en la pista;
 - 11) la presencia de luces peligrosas;
 - 12) el equipo de salvamento y extinción de incendios;
 - 13) las instalaciones de abastecimiento de combustible; y
 - 14) el equipo de medición del rozamiento en la superficie de las pistas;
- d) participación en misiones de evaluación en vuelo
- e) revisión y emisión de criterio respecto de evaluaciones de seguridad operacional/ estudios aeronáuticos en cooperación con los especialistas que se requieran, siempre que las normas y métodos lo permitan;
- f) todas las otras funciones relacionadas con la certificación de los aeródromos, incluyendo recibir y procesar expresiones de interés y solicitudes de certificados de aeródromo; peticiones de procesamiento para la enmienda, transferencia o devolución de certificados o solicitudes de certificados provisionales; monitoreo y cuando corresponda coordinación, de

publicaciones del AIS respecto a aeródromos, y determinación de medidas apropiadas de cumplimiento de los reglamentos en caso de que éstos no se cumplan.

6. Atributos personales de los inspectores

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

7. Reglas de conducta

- 7.1. La conducta del IAGA tiene una incidencia directa en el cumplimiento efectivo y apropiado de las funciones y responsabilidades del trabajo oficial determinado por la DGAC. Se requiere que los inspectores cumplan sus obligaciones de una manera profesional y mantengan esa actitud en todas sus actividades, esto significa demostrar buen conocimiento y dominio del tema a tratar, aspecto importante que se logra a través de una buena preparación previa.
- 7.2. El Inspector de aeródromos debe poseer excelente capacidad profesional, conducta y ética intachables, de forma tal que puedan conducir procesos de inspección totalmente transparentes y a través de sus acciones no afectar la credibilidad de la DGAC.
- 7.3. Los inspectores de aeródromo no deben permitir que emociones personales o conflictos con personal de la industria influyan en su comportamiento, en proveer asesoramiento imparcial a la DGAC y operadores de aeródromos. Aun cuando un inspector eventualmente puede estar expuesto a actitudes hostiles, éste no debe responder con la misma actitud.
- 7.4. Debido a que un IAGA se representa a la DGAC ante la comunidad aeronáutica, se requiere que siempre ejerza buen juicio y conducta profesional, incluso cuando no esté realizando funciones de trabajo.

8. Restricciones de Elegibilidad

- 8.1. Para que todo el proceso de certificación se mantenga imparcial, el Inspector de aeródromo que previamente ha sido designado y ha estado involucrado en actividades de vigilancia de un operador de aeródromo, podrá participar en el equipo de certificación de ese operador de aeródromo, siempre que se lo determine como necesario, basándose en motivos eventuales y disponibilidad de recursos humanos. Sin embargo, cuando lo requiera el Jefe de Equipo, su participación podrá ser en calidad de asesor. Además, éste deberá ser trabajador dependiente únicamente de la DGAC.
- 8.2. Funcionarios externos a la DGAC podrán participar en las tareas en calidad de asesores, cuando sea justificado por razones concretas. En todo caso, los asesores deberán estar libre de conflicto de interés real o percibido.

9. Coordinación de la certificación y vigilancia

- 9.1. La certificación es coordinada por el Jefe de Equipo de Certificación (JEC) mientras que la Vigilancia es coordinada por el Inspector Designado para la Vigilancia (IDV). Es tarea del JEC y del IDV, manejar los asuntos relevantes siendo responsables directos de todos los recursos (incluyendo los recursos humanos), y de la integridad de los procesos de certificación y vigilancia.

10. Conflictos de interés

- 10.1 Para que los procesos de certificación y vigilancia se mantengan imparciales y libres de sesgos, el Equipo de Certificación / vigilancia no debe estar conformado por personal que puedan tener conflicto de interés con el operador de aeródromo, real o percibido. Mantener la independencia y objetividad dentro de los procesos de certificación y vigilancia, es vital para asegurar que las constataciones, hallazgos y conclusiones estén basados únicamente en evidencias.

- 10.2 El conflicto de intereses incluye circunstancias en las que un IAGA, pareciera beneficiarse directa o indirectamente, de manera inadecuada, o permitir que un tercero se beneficie de manera inapropiada, del resultado de sus actividades en la certificación o vigilancia de un operador de aeródromo.
- 10.3 Para este fin, la DGAC tiene mecanismos para evitar cualquier conflicto de interés. Asimismo, un IAGA no debe aceptar participar de una actividad relacionada a la supervisión de la seguridad operacional de determinado operador de aeródromo, a sabiendas que pudiera existir alguna razón que denote conflicto de interés, real o percibido.
- 10.4 Si el Inspector de aeródromo designado como miembro de un equipo de certificación/vigilancia considera que su participación puede constituir un conflicto de interés, debe informar de esta situación inmediatamente al Jefe de Equipo. Las siguientes situaciones son consideradas conflictos de interés:
- a) antiguo empleado de la organización (debe analizarse el tiempo transcurrido y las circunstancias en que finalizó el vínculo laboral);
 - b) vínculo organizacional con el operador de aeródromos;
 - c) interés directo en la empresa que opera el aeródromo o un proveedor de servicio; y/o
 - d) lazos familiares, o de amistad con los ejecutivos que operan el aeródromo, o con otros miembros clave de ésta.

11. Credenciales del Inspector de Aeródromo

- 11.1. La DGAC, en el marco del reglamento y procedimiento específicos, otorga a los IAGA una credencial que acredita el rol conferido y las atribuciones delegadas por la DGAC, para desempeñar funciones como Inspector de Aeródromos, garantizando su acceso irrestricto e ilimitado a las instalaciones de cualquier aeródromo, así como a la documentación de la organización.
- 11.2. El Inspector de Aeródromo debe utilizar su credencial para acceder a las instalaciones del operador de aeródromo con fines de ejecutar actividades de certificación, vigilancia u otras actividades determinadas por la DGAC.
- 11.3. Al Inspector de Aeródromo está vetado el uso de la credencial otorgada por la DGAC cuando no esté en el ejercicio de sus atribuciones o para obtener ventajas personales o para terceros.

CAPÍTULO 3: Del Equipo de Certificación y del Inspector Designado Vigilancia

1. Generalidades

- 1.1. A los fines de este Manual y de los procedimientos relacionados con los Equipos de Certificación (EC) y el Inspector Designado a la Vigilancia (IDV), la cualificación y competencia requerida para los inspectores, así como la metodología de actividades de inspección y verificación de cumplimiento, son las mismas, ya sea que lleve a cabo actividades relacionadas con los procesos de certificación de aeródromos, o realice tareas de vigilancia de aeródromos.

2. Requisitos del Equipo de Certificación de aeródromo (EC)

- 2.1. La conformación de un Equipo de Certificación de la DGAC depende de las características del trabajo previstos, como ser entre otros, clase y complejidad del aeródromo, tipo de operaciones, la clasificación de tipos de inspecciones a efectuarse, el alcance de la certificación, el tiempo asignado a las actividades y la disponibilidad de recursos humanos.
- 2.2. La DGAC conformará el EC designando a los Inspectores de Aeródromo (IAGA) competentes que vea conveniente en cada caso, para tener una adecuada combinación de disciplinas técnicas (ver secciones 3 y 4 del Capítulo 2, Parte I del MIAGA), acorde a las características de diseño y operación del aeródromo.
- 2.3. Puede ser que un EC no requiera todas las subespecialidades AGA, en cuyo caso se considera factible reducir el número de integrantes del equipo, asegurándose que los miembros que lo integren, estarán en capacidad y contarán con la combinación de disciplinas técnicas para cubrir todos los aspectos del alcance del proceso de certificación.
- 2.4. Todos los IAGA que conforman un EC serán competentes y estarán debidamente habilitados/acreditados por la AAC, para cumplir funciones de Inspector de Aeródromos, con las atribuciones correspondientes.
- 2.5. Se designará a un IAGA como Jefe de Equipo de Certificación (JEC). Las funciones, calificaciones y responsabilidades del Jefe del EC y las de los IAGA miembros, serán determinadas por la DGAC, de forma tal que cuenten con las competencias que les permita cumplir las tareas previstas.
- 2.6. Las inspecciones de especialidad a menudo consisten de un solo Inspector que es responsable de todas las tareas de verificación de cumplimiento.
- 2.7. La conformación del equipo, los registros, calificaciones y responsabilidades de los miembros del equipo deben ajustarse a lo establecido en la presente sección y quedar debidamente documentados en los expedientes respectivos.
- 2.8. El EC, además de un Inspector Jefe de Equipo y los Inspectores miembros, podrá estar conformado por expertos técnicos y/u observadores. En todo caso, se deberá tener en cuenta lo siguiente:
 - a) **Composición del Equipo de Certificación:** La DGAC designará a los inspectores de aeródromos miembros del Equipo, de forma tal que el mismo estará compuesto por inspectores de aeródromos que puedan cubrir las subespecialidades AGA en base a la combinación de las disciplinas técnicas. En caso de no ser factible cubrir todas las subespecialidades, podrán incorporarse al mismo, expertos y/o asesores técnicos que cuenten con la experiencia y conocimientos requeridos.
 - b) **Expertos/Asesores Técnicos:** Cuando la DGAC lo considere necesario o a solicitud del Jefe de Equipo de Certificación, podrá designarse la participación de un experto/asesor técnico, el cual asesorará al Jefe de Equipo emitiendo criterio técnico especializado sobre un tema de su competencia, pero no tiene atribuciones conferidas para actuar como inspector. Los expertos/asesores técnicos que conformen un EC pueden ser de las subespecialidades AGA (ver Sección 4 del Capítulo 2, Parte I) o de otros temas técnicos/aeronáuticos que requieran

ser tratados, sobre los cuales el EC no tenga un IAGA especialista. Antes de la designación, el JEC se encargará de verificar que los expertos/asesores estén debidamente acreditados en la subespecialidad AGA, en base la formación académica, aeronáutica y/o experiencia en el campo. De preferencia, los expertos/asesores serán de otras áreas de la DGAC.

c) Observadores

- 1) Un observador puede formar parte del Equipo mediante un acuerdo mutuo entre el Jefe de Equipo y el operador de aeródromo a ser certificado / vigilado. Este observador puede ser un inspector o asesor de la DGAC, aunque no es condición para ello, que sea Inspector Gubernamental de Aeródromos ya que no tendrá atribución alguna en la inspección de certificación / vigilancia.
- 2) Un observador no se considera parte del Equipo y no debe influenciar ni interferir con ninguna parte del proceso de certificación / vigilancia y mucho menos en las inspecciones técnicas, auditorías y verificaciones en el terreno.
- 3) El observador puede ser una persona designada por la DGAC, un representante del operador de aeródromo, de un regulador o de otra parte interesada.

3. Requisitos del Inspector Designado a la Vigilancia (IDV)

- 3.1. Luego de que se concluye satisfactoriamente un Proceso de Certificación, la DGAC debe efectuar la Vigilancia Continua del aeródromo. Para este propósito, la DGAC nombrará un inspector de aeródromos (IAGA) para la vigilancia continua del aeródromo, denominado Inspector designado para la Vigilancia (IDV), a cargo de planificar, coordinar, gestionar y conducir de manera permanente las actividades de vigilancia al aeródromo.
- 3.2. Generalmente, el IDV seleccionado será el inspector previamente designado como JEC en el proceso de certificación del mismo aeródromo. De no ser el caso, el IDV seleccionado deberá estar familiarizado con el tipo de operaciones del aeródromo al que ha sido asignado.
- 3.3. La competencia requerida para el IDV está acorde a la magnitud y complejidad de las condiciones de certificación del aeródromo certificado, pero en todo caso deberá ser un Inspector de Aeródromos habilitado/acreditado por la DGAC, con instrucción actualizada y vigente (ver sección 3 del Capítulo 1, Parte I del MIAGA), que tenga las atribuciones que le permita cumplir con las tareas previstas en el MIAGA.
- 3.4. Dependiendo de la magnitud y complejidad de las condiciones de certificación otorgadas al aeródromo, puede ser necesario recurrir a otros inspectores para apoyar las actividades de vigilancia al aeródromo del IDV. Este, a su vez, coordinará todas las acciones rutinarias o especiales y compartirá con su equipo las responsabilidades de verificación de cumplimiento.
- 3.5. La asignación de un IDV a un aeródromo no debería ser inferior a tres años y salvo motivos de fuerza mayor, no es recomendable que sea reemplazado antes del tiempo señalado, para permitir una continuidad en la coordinación y seguimiento de los temas de vigilancia y monitoreo. Asimismo, pasado el período de tres años, y en la medida de lo posible de acuerdo a la disponibilidad de recursos de la DGAC, es recomendable una reasignación del IDV a otro aeródromo y designación de otro IDV al aeródromo certificado, para permitir que otro punto de vista intervenga en los diferentes procesos e impida demasiada familiarización del IDV con el operador/explotador asignado, criterio que debería ser igualmente utilizado con su equipo de trabajo, de haberse asignado uno.

PARTE 2 – PROCESO DE CERTIFICACIÓN DE AERODROMOS

CAPÍTULO 1: Descripción general del proceso

1. Objetivo

- 1.1. El objetivo de esta Parte del MIAGA, es proporcionar información y guía acerca del Proceso de Certificación de Aeródromos tal como se reflejan en el Reglamento sobre Certificación de Aeródromos; describiendo secuencialmente las actividades que el IAGA debe desarrollar en cada fase de dicho proceso.

2. Generalidades

- 2.1. Cuando un operador de aeródromo solicita la certificación de aeródromo, se debe evaluar que ese aeródromo cumpla los requisitos de certificación pertinentes detallados en la sección 3 del presente capítulo. Si se observa que el aeródromo cumple dichos requisitos, procede otorgar un certificado.
- 2.2. El cumplimiento del aeródromo se evalúa mediante:
 - d) inspecciones técnicas de la infraestructura y el equipo del aeródromo respecto de los requisitos relativos a las operaciones previstas;
 - e) un examen del manual de aeródromo y la documentación justificante y la aceptación de las secciones pertinentes sobre seguridad operacional; y
 - f) la verificación en el terreno de los procedimientos, la organización y el SMS del explotador de aeródromo sobre la base del contenido del manual de aeródromo.

3. Alcance del Proceso

- 3.1. El alcance de la certificación cubre todas las especificaciones pertinentes establecidas mediante el Conjunto RAB AGA, aplicable al tipo de operaciones que se efectúan en el aeródromo, lo cual contempla mínimamente los siguientes aspectos acorde la sección 139.006 del RAB 139:
 - a) cumplimiento de la infraestructura (entendida como las características físicas, instalaciones y equipos) del aeródromo respecto de los reglamentos aplicables a las operaciones que el aeródromo prevé proporcionar; y
 - b) procedimientos operacionales de aeródromo y su aplicación permanente, respecto de:
 - 1) datos y presentación de informes del aeródromo;
 - 2) coordinación con elemento de los servicios de tránsito aéreo (ATS)
 - 3) acceso al área de movimientos;
 - 4) plan de emergencias del aeródromo;
 - 5) salvamento y extinción de incendios (SEI);
 - 6) inspección del área de movimientos;

- 7) ayudas visuales y sistemas eléctricos del aeródromo;
 - 8) mantenimiento del área de movimientos;
 - 9) trabajos en el aeródromo;
 - 10) gestión de la plataforma;
 - 11) gestión de la seguridad operacional en la plataforma
 - 12) control de vehículos en el área de movimiento;
 - 13) gestión del peligro que representa la fauna silvestre;
 - 14) control de obstáculos;
 - 15) traslado de aviones inutilizados;
 - 16) manipulación de materiales peligrosos;
 - 17) operaciones con visibilidad reducida; y
 - 18) protección de emplazamientos de radar, radio-ayudas para la navegación y meteorología.
- c) implementación del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) acorde al aeródromo y sus operaciones.
- 3.2. La DGAC certificará un aeródromo, en base al informe recomendatorio del Equipo de Certificación, cuando se haya asegurado que el operador/explotador cumple y tiene la capacidad de seguir cumpliendo con los requisitos normativos del Conjunto RAB AGA aplicables al tipo de aeródromo, de manera adecuada y continuada para conducir sus actividades con el nivel de seguridad operacional requerida, según los criterios establecidos en el RAB 139.
- 3.3. En algunas ocasiones, pueden presentarse casos en que el pleno cumplimiento del RAB AGA no sea posible. En tales casos, la DGAC puede otorgar dispensas o excepciones basadas en evaluaciones de riesgos de seguridad operacional apropiadas, eficaces y documentadas o en estudios aeronáuticos y en la imposición de limitaciones, condiciones o medidas de mitigación, según corresponda.
- 3.4. En el presente Manual se proporciona al IAGA una guía de acción y los procedimientos técnicos para cuando participe dentro de un proceso de certificación.
- 3.5. Según la sección 130.105 del RAB 139, el Proceso de Certificación de Aeródromos comprende:
- a. Fase 1: Expresión de interés (Pre-solicitud)
 - b. Fase 2: Solicitud formal,
 - c. Fase 3: Evaluación de la solicitud formal,
 - d. Fase 4: Verificación en el terreno,
 - e. Fase 5: Otorgamiento de un certificado de aeródromo.

CAPÍTULO 2: Actividades durante la Fase I: Expresión de interés

1. Generalidades

- 1.1. Este capítulo proporciona una guía al Inspector de Aeródromos (IAGA) para cumplir adecuadamente su rol en la fase de expresión de interés (pre-solicitud) en un proceso de certificación de aeródromo.
- 1.2. La finalidad de la pre-solicitud es la de asegurar que el operador de aeródromo comprenda el proceso de certificación y su alcance, conozca los requisitos que debería cumplir para la certificación. Esta fase también tiene el objetivo de que el Equipo de Certificación y el operador de aeródromo realicen un diagnóstico del cumplimiento por parte del aeródromo de los requisitos de los RAB 137 y 138 y tener una idea aproximada si una organización se encuentra en condiciones de iniciar el proceso de certificación o tiene algún problema significativo (véase sección 139.110 del RAB 139).

2. Inicio de la Fase 1

- 2.1. Para iniciar el proceso de certificación del aeródromo, el operador/explotador de aeródromo presentará la expresión de interés mediante el Formulario de Pre-solicitud de Certificado de Aeródromo (Formulario del Apéndice 1 de la RAB 139), a partir de lo cual se activa el procedimiento indicado en la sección 5 de este capítulo.
- 2.2. Alternativamente, la DGAC puede determinar que se inicie el proceso de certificación de un aeródromo en el ámbito de un programa de certificación. En este caso, la DGAC comunicará formalmente la determinación al operador de aeródromo, y este deberá confirmar recepción de la comunicación e indicar las personas de contacto en el aeródromo para tratar del tema de la certificación (subpárrafo 139.110(a)(1) del RAB 139). En este caso el operador no necesita enviar el formulario de pre-solicitud.
- 2.3. En ambos casos, la DGAC designará al Inspector de Aeródromos que cumplirá el rol como Jefe del Equipo de Certificación (JEC) quien será responsable del procesamiento de la expresión de interés. Asimismo, se procederá con la designación de los miembros del Equipo de Certificación (EC), tomando en cuenta lo señalado en el Capítulo 3 de la Parte I del MIAGA. Al respecto, el JEC puede recomendar IAGA o especialistas que cumplan con las competencias y perfil necesarios para que sean designados para conformar el EC. Igualmente, en las siguientes fases del proceso, será posible reforzar el EC designando otros inspectores en base a las necesidades que se puedan presentar.

3. Procesamiento de la Fase 1

- 3.1. Si el aeródromo cumple los criterios establecidos para certificación de acuerdo con la sección 139.005 del RAB 139, el JEC programará la realización de una reunión inicial (presencial o virtual) para orientar al operador para asegurar que comprenda el proceso de certificación y su alcance, conozca los requisitos que debería cumplir para la certificación y recomendar que el operador inicie la elaboración de su manual de aeródromo (subpárrafo 139.110(a)(2)).
- 3.2. Dependiendo de la necesidad de asesoramiento que se requiera, puede incluir la planificación de otras reuniones técnicas (presenciales o virtuales) con el operador de aeródromo, siendo

necesario registrar todas las reuniones cumplidas mediante Actas de Reunión, manteniendo archivo documentado de dichas reuniones.

- 3.3. Es importante tomar en cuenta que las reuniones con el operador de aeródromo permiten:
- a. Propiciar la presentación y contacto inicial entre el personal clave del operador solicitante con el JEC y con el EC;
 - b. orientar al operador solicitante sobre el alcance del proceso, los criterios técnicos y la metodología del trabajo que será realizado;
 - c. entregar la documentación pertinente al operador solicitante, incluyendo reglamentos vigentes, modelos, formularios y material guía vigente;
 - d. solicitar al operador de aeródromo realizar su Autoevaluación para demostrar el nivel de cumplimiento de los requisitos del RAB 137 y RAB 138 (párrafo 139.110(e) del RAB 139);
 - e. acordar fecha(s) de realización de la(s) inspección(es) técnica(s);
 - f. recomendar al operador de aeródromo que inicie la elaboración de su manual de aeródromo, usando como referencia la CA de modelo de manual de aeródromo.
 - g. conocer preliminarmente las características principales del aeródromo, así como las áreas funcionales, sistemas y actividades involucradas en el proceso;
 - h. identificar oportunamente necesidades logísticas especiales que puedan requerirse durante el desarrollo del proceso;
 - i. acordar una fecha tentativa de presentación de la solicitud formal,
 - j. aclarar todas las dudas en cuanto a los requisitos reglamentarios que serán aplicados durante la auditoria; y
 - k. recabar información a ser tomada en cuenta en la planificación del proceso de certificación.
- 3.4. Asimismo, en la Fase 1 la DGAC efectúa inspecciones técnicas completas o verificaciones por muestreo a fin de verificar el cumplimiento de los requisitos reglamentarios aplicables, como se prevé en el párrafo 139.110(b) del RAB 139.
- 3.5. La conveniencia de efectuar inspecciones y verificaciones en la Fase 1 radica en que permite la evaluación de la conformidad de la infraestructura, instalaciones, ayudas terrestres y condiciones de operación, teniendo en cuenta la complejidad del aeródromo, lo que facilita el desarrollo del proceso en las siguientes fases del proceso, incluyendo el tratamiento oportuno de incumplimientos. Para este propósito, en la Fase 1 las inspecciones técnicas completas y verificaciones por muestreo de la DGAC comprenden:
- a. la infraestructura, incluyendo su mantenimiento.
 - b. las restricciones de altura de objetos en el aeródromo y procesos de control las inmediaciones.
 - c. las ayudas visuales del aeródromo, incluyendo su mantenimiento.
 - d. los sistemas eléctricos del aeródromo, incluyendo su mantenimiento.
 - e. los servicios de salvamento y extinción de incendios.
 - f. la gestión del peligro que representa la presencia de la fauna.

- 3.6. Para directrices y orientación sobre la realización de las inspecciones técnicas y las verificaciones en el terreno véase el Apéndice 1 del MIAGA.
- 3.7. Debe considerarse que el resultado de la inspección constituirá un antecedente para el proceso, debiendo documentarse adecuadamente toda la actividad. Para este propósito, en el Apéndice 3 del presente MIAGA se establecen las Listas de Verificación a ser utilizadas por el IAGA como herramienta de trabajo y para documentar el resultado de la actividad.
- 3.8. Las inspecciones técnicas se planifican y llevan a cabo de modo que puedan emplearse los resultados en las verificaciones en el terreno.
- 3.9. En caso de que se hayan efectuado inspecciones técnicas con anterioridad al inicio del proceso y según cambios que haya efectuado el operador en el aeródromo tras la última inspección, la DGAC puede realizar una inspección de seguimiento, que consistirá en:
- una evaluación de que siguen siendo válidas las condiciones imperantes en el aeródromo que dieron lugar a las conclusiones de las inspecciones técnicas previas;
 - un examen de la aplicación de todo reglamento nuevo; y
 - un examen de la implantación de los planes de medidas correctivas aceptados previamente.
- 3.10. Los resultados de las inspecciones técnicas serán comunicados formalmente al operador de aeródromo, para que sean tenidas en cuenta en la elaboración del Manual de Aeródromo.

4. Cierre de la Fase 1

- 4.1. La Fase 1 se cierra cuando se tenga un diagnóstico completo del aeródromo, y también es recomendable que al final de esta Fase el operador de aeródromo presente propuestas para tratamiento de los eventuales incumplimientos detectados y que el Equipo de Certificación informe los criterios de aceptación de la DGAC para que el operador pueda elaborar y presentar, posteriormente, sus planes de acciones correctivas y eventuales solicitudes de exenciones/desviaciones.
- 4.2. Concluida satisfactoriamente la Fase 1, corresponderá que el Jefe del Equipo de Certificación recomiende a la DGAC el cierre de la Fase 1, debiendo comunicarse por escrito al operador/explotador solicitante, para que presente una solicitud formal de certificado de aeródromo con arreglo a los requisitos del Reglamento sobre Certificación de Aeródromos. En la comunicación al solicitante, debería indicarse la persona de contacto en la DGAC.

5. Procedimiento del Tratamiento de la Expresión de Interés

5.1. Roles y Responsabilidades

Autoridad para tomar decisiones por la DGAC conforme procedimiento.	Director de la DGAC
Remitir comunicaciones oficiales al operador de aeródromo respecto al trámite de pre-solicitud	
Designar al Jefe del Equipo de Certificación y a los Inspectores AGA miembros del Equipo	Jefe Unidad AGA
Aprobar resultados del procedimiento	

Procesar la expresión de interés (incluye documentar el proceso con la apertura y conservación del expediente de todo el proceso)	Jefe del Equipo de Certificación
Coordinar reuniones con el personal del operador de aeródromo	
Gestionar, desde la planificación, la realización de inspecciones técnicas, verificaciones y evaluación de documentos	
Asignar actividades de inspección, verificación, evaluación y revisión a Inspectores AGA dentro del Equipo	
Decidir sobre aspectos relativos al tratamiento de la expresión de interés (Satisfactorio o No Satisfactorio)	
Recomendar acciones para ser tomadas por la DGAC, como resultado de la aplicación del procedimiento	
Proyectar comunicaciones oficiales para firma de la autoridad con atribuciones para dicho fin	
Realizar inspecciones técnicas, verificaciones y evaluación de documentos	Inspectores de Aeródromo del Equipo
Presentar informes técnicos de las actividades realizadas	
Realizar inspecciones técnicas, verificaciones y evaluación de documentos	

5.2. Procedimiento

Actividades	<ol style="list-style-type: none"> 1. Recepción de expresión de interés 2. Designaciones 3. Reunión Inicial 4. Reuniones de orientación 5. Inspecciones técnicas, inspecciones de seguimiento y verificaciones en el lugar 6. Comunicación oficial de Cierre de Fase 1 e inicio Fase 2
Resultados previstos	<ol style="list-style-type: none"> 1. Acta de reunión inicial con el Operador 2. Informe técnico de inspecciones/verificaciones 3. Lista de Verificación LV-AGA 101 completada 4. Comunicación oficial de Cierre de Fase 1 e inicio Fase 2
Listas de Verificación y otras ayudas	LV-AGA 101

5.2.1. Recepción de expresión de interés

El Director de la DGAC recibe la expresión de interés (o notifica al operador que se ha determinado el inicio del proceso) y asigna el trámite a la Unidad AGA.

5.2.2. Designaciones

5.2.1. El Jefe de la Unidad AGA designa al Jefe de Equipo de Certificación (JEC), seleccionando para el efecto un Inspector de Aeródromos debidamente cualificado con el perfil y las competencias definidas por la DGAC, en base a lo establecido en los Capítulos 2 y 3 del MIAGA Parte I.

5.2.2 Ante la recepción de la expresión de interés se realiza la apertura de expediente del proceso de certificación donde se almacenará toda la documentación del proceso conforme a los procedimientos administrativos de la DGAC.

5.2.3 El Jefe de la Unidad AGA, en coordinación con el JEC, conforman el Equipo de Certificación (EC) designando a los Inspectores de Aeródromo debidamente cualificados, así como otros participantes, de ser el caso (ver MIAGA, Parte I, Capítulos 2 y 3), considerando los recursos disponibles, la complejidad del aeródromo y las actividades previstas desde la Fase 1, para identificar con cuales subespecialidades AGA se debe contar prioritariamente, de acuerdo al tipo de operaciones, características físicas, características de su entorno y las desviaciones que se pudieran conocer anticipadamente. Sin perjuicio de lo anterior, más adelante en el proceso, es posible reforzar el EC designando otros miembros que se requieran dadas las necesidades del caso.

5.2.3. Reunión Inicial

5.2.3.1. El JEC gestiona la realización de la Reunión inicial. Antes de la reunión:

- a. Programa y organiza la reunión con el solicitante, definiendo fecha, lugar y hora
- b. Efectúa coordinaciones internas para disponibilidad de espacio
- c. Asegura envío y recepción de las citaciones
- d. Asegura la participación de los miembros del Equipo de Certificación
- e. Prepara la documentación y orientaciones necesarias para asesorar al Solicitante

5.2.3.2. Durante la reunión, el JEC:

- a. Explica la estructura del Proceso de Certificación y los requisitos para cada una de las actividades de este.
- b. Con apoyo del EC, responde a todas las preguntas del Solicitante, de tal manera que no queden dudas respecto al Proceso y sus responsabilidades.
- c. Brinda información sobre la forma de obtener las regulaciones y formatos pertinentes.
- d. Solicita la nómina del personal clave del operador/explotador.
- e. De verse por conveniente, visita las instalaciones del aeródromo, juntamente con el EC y el personal designado por el operador/explotador.
- f. Solicita al operador/explotador, hacer conocer las fechas estimadas de presentación de solicitud formal con toda la documentación requerida.

- g. Concluye la reunión con la suscripción del Acta de la Reunión Inicial por todos los participantes, donde se anoten los principales asuntos tratados y acordados.

5.2.3.3. Después de la reunión, el JEC:

- a. Coordina con el EC para hacer seguimiento al cumplimiento de compromisos que se hubieran acordado en la reunión inicial, de ser el caso.
- b. Elabora y remite los informes o comunicaciones que sean necesarias
- c. Archiva y mantiene el acta en el expediente

5.2.4. Reuniones de orientación

5.2.4.1. Cuando se vea conveniente para hacer seguimiento al avance de la elaboración de documentación del Solicitante, o cuando éste solicite hacer consultas, se efectúan reuniones de orientación técnica, para lo cual, antes de cada reunión de orientación, el JEC:

- a. Coordina con el EC y el Solicitante, fecha y lugar para la realización de reuniones técnicas de orientación.
- b. Se informa sobre los avances del Solicitante, en base a la documentación que se hubiera hecho conocer preliminarmente.
- c. Reparte tareas y documentación a los Inspectores y/o Especialistas miembros del EC, según corresponda al tema a tratarse en la reunión.

5.2.4.2. Durante cada reunión de orientación, el JEC:

- a. Inicia la reunión, estableciendo alcance y puntos de la agenda.
- b. Revisa los aspectos presentados o planteados por el operador, con apoyo de aquellos miembros del EC que se necesite, de acuerdo con la disciplina técnica AGA a ser abordada.
- c. Explica los criterios que aplica la DGAC para el tratamiento de los temas presentados o planteados.
- d. Concluye la reunión con la suscripción del Acta de Reunión correspondiente.

5.2.4.3. Después de la reunión de orientación, el JEC:

- a. Coordina con el EC para evaluar el progreso que está alcanzando el operador y hacer seguimiento al cumplimiento de compromisos que se hubieran acordado en la reunión, de ser el caso.
- b. Elabora y remite los informes o comunicaciones que sean necesarias.
- c. Registrar y archivar copia del Acta y demás documentos generados.

5.2.5. Inspecciones técnicas, inspecciones de seguimiento y verificaciones en el lugar

5.2.5.1 Antes de las inspecciones:

- a. El EC se informa sobre los antecedentes del aeródromo y del Solicitante, recaba información sobre inspecciones de vigilancia anteriores.

- b. El JEC, en coordinación con los demás miembros del EC, planifica la realización de inspecciones y verificaciones, asignando y distribuyendo las tareas a los miembros del equipo, de acuerdo con la subespecialidad AGA a ser verificada.
- c. Cada miembro del EC selecciona y prepara las correspondientes Listas de Verificación conforme a la actividad a ser efectuada.
- d. El JEC coordina con el Solicitante las fechas, horas y arreglos necesarios para efectuar las actividades.

5.2.5.2. Durante las inspecciones:

- a. El JEC dirige la reunión de inicio (briefing), donde presenta al EC, comunica el alcance de las actividades y coordina aspectos logísticos con el Solicitante para realizar las inspecciones y verificaciones.
- b. El EC efectúa las inspecciones técnicas y verificaciones en el terreno (o inspecciones de seguimiento si corresponde), empleando para el efecto, las LV correspondientes y tomando nota de las desviaciones del cumplimiento del Conjunto RAB AGA.
- c. Al finalizar las inspecciones y verificaciones, en la reunión de cierre, el JEC comunica los hallazgos, incluyendo desviaciones que hubiese detectado el EC y recomienda las acciones correctivas necesarias.
- d. Se concluye la reunión de cierre (debriefing) para la finalización de las inspecciones y verificaciones, con la suscripción del acta correspondiente por todos los participantes, donde se anoten las medidas comprometidas por el operador para subsanar incumplimientos, si estos se hubieran identificado.

5.2.5.3. Después de la Inspección técnica

El JEC, verifica que se haya completado el procesamiento de la expresión de interés.

- a. El JEC, verifica que se haya completado el procesamiento de la expresión de interés y determinando todos los ítems satisfactorios, se proseguirá con el trámite.
- b. El EC se reúne para intercambiar y recopilar información resultado de las inspecciones y verificaciones.
- c. El EC elabora y presenta el informe técnico resultado de las inspecciones y verificaciones, dirigido por conducto regular al Director de la AAC, recomendando proseguir con el proceso y adjuntando proyecto de comunicación oficial al Solicitante de cierre de Fase 1 e inicio Fase 2.
- d. El JEC archiva en el expediente del proceso todas las listas de verificación y copias de informes de presentados, así como toda documentación relevante para el proceso.

5.2.6. Comunicación Oficial

5.2.6.1. El Director de la DGAC suscribe y remite comunicación oficial al operador de aeródromo Solicitante, de cierre de Fase 1 e inicio Fase 2, con los resultados de las inspecciones, incluyendo incumplimientos detectados.

5.2.6.2. El JEC archiva en el expediente del proceso, copia de la Comunicación oficial de Cierre de Fase 1 e inicio Fase 2 juntamente con toda otra documentación recibida o generada durante el tratamiento de la expresión de interés (como ser copias de informes, actas de reuniones, copias de comunicaciones oficiales, entre otros).

5.3. Secuencia y plazos de actividades

De Actividad N°	A Actividad N°	Plazo [días]
5.2.1	5.2.2	5
5.2.2	5.2.3	10-20
5.2.3	5.2.5	30-90
5.2.5	5.2.6	30

5.4. Coordinaciones internas/externas

	Otras áreas de la AAC	AAC de otros Estados*	Operador/ explotador
Conformación EC	X	X	
Fecha de reunión inicial			X
Fecha de inspecciones y verificaciones			X

*: Previo convenio o acuerdo

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

1. Generalidades

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

2. Inicio de la Fase 2

- 2.1. Luego de la Fase 1, el operador/explotador solicita formalmente a la DGAC se le otorgue un certificado de aeródromo, presentando el Formulario de Solicitud de Certificado de Aeródromo (Apéndice 2 de RAB 139), y adjuntando el Manual de Aeródromo (MA), así como también toda otra documentación que sea requerida, conforme a lo dispuesto en el Reglamento sobre Certificación de Aeródromos.
- 2.2. A partir de la recepción de la solicitud formal se activa el Procedimiento descrito en la sección 6, correspondiendo al Equipo de Certificación revisar preliminarmente la documentación presentada por el operador/explotador solicitante a fin de asegurarse que el expediente esté completo y permita pasar a la siguiente fase.

3. Procesamiento de la Fase 2: Solicitud formal de certificación de aeródromos

- 3.1. En esta Fase, el Jefe del Equipo de Certificación, u otro IAGA designado por este, será responsable de revisar y verificar que la documentación presentada por el operador/explotador esté completa y se cumplan las formalidades del caso (documentos completos, legibles, con las firmas y aprobaciones que correspondan).
- 3.2. Como parte del procesamiento del trámite, se examinará si el Manual de Aeródromo contiene todas las secciones requeridas, empleando para esta tarea la Lista de Verificación la LV-AGA-103.
- 3.3. Cuando la revisión preliminar de los documentos identifique la necesidad de complementaciones o correcciones de forma, las mismas serán requeridas al operador/explotador, para poder continuar con el proceso. Debe tomarse en cuenta que durante el proceso se busca mantener una coordinación más directa y efectiva entre autoridad y operador/ explotador, por lo que es propicio fijar canales de comunicación directa entre el Equipo de Certificación de la DGAC y el personal clave del solicitante.
- 3.4. De ser considerado necesario, por el Equipo de Certificación o por el solicitante del Certificado, se convocará a una reunión (virtual o presencial) para aclarar las discrepancias u observaciones detectadas y acordar fechas para entrega de las correcciones o complementaciones, por parte del operador/explotador de aeródromo.

4. Cierre de la Fase 2

- 4.1. En los casos en que existan serias deficiencias en los documentos remitidos sin que hayan sido oportunamente corregidos por el operador/ explotador, la solicitud formal no será aceptada y el

solicitante será notificado por escrito, dentro del plazo establecido en el procedimiento específico, explicando concretamente las razones que motivaron esa decisión y devolviendo la solicitud con los documentos presentados.

- 4.2. Si la revisión preliminar de los documentos remitidos con la solicitud formal es satisfactoria, el Jefe del Equipo de Certificación, preparará y presentará el informe de revisión preliminar, recomendando el cierre de la Fase 2, para continuar con la evaluación de documentación de la Fase 3.
- 4.3. Concluida satisfactoriamente la revisión de la solicitud, se comunicará por escrito al operador/explotador solicitante que la Fase 2 se considera finalizada y de esta manera se inicia con la Fase 3.

5. Procedimiento de Revisión de Solicitud Formal

5.1. Roles y responsabilidades

Asignación de la tarea	Director de la DGAC
Ejecución de la tarea	Jefe de Equipo de Certificación
Decidir sobre aspectos relativos a la revisión de la solicitud formal (Satisfactorio o No Satisfactorio)	
Autoridad para aprobar resultados del procedimiento	Jefe de Unidad AGA
Autoridad para decidir acciones conforme procedimiento y remitir al operador	Director de la DGAC

5.2. Procedimiento

Actividades	<ol style="list-style-type: none"> 1. Recepción y revisión de la Solicitud Formal 2. Aceptación o rechazo de la Solicitud Formal 3. Respuesta a la presentación de la Solicitud Formal
Resultado previstos	<ol style="list-style-type: none"> 1. LV-AGA-102 completada 2. Comunicación oficial aceptando la solicitud formal y orientando para continuar el Proceso 3. Informe de resultados de aceptación de la Solicitud formal
Listas de Verificación y otras ayudas	<ol style="list-style-type: none"> 1. LV-AGA-102
Vínculo a otros procedimientos	<ol style="list-style-type: none"> 1. Procedimiento capítulo 2 y 4.

5.2.1 Recepción y verificación de la Solicitud Formal

- 5.2.1.1 Ante la recepción de la Solicitud formal el Jefe del Equipo de Certificación registrará la documentación recibida y efectuará una verificación del contenido de la Solicitud Formal,

lo que incluye verificar el alcance y componentes (partes) del Manual de Aeródromo, utilizando la LV-AGA-103.

5.2.2 Aceptación o rechazo de la Solicitud Formal

5.2.2.1 Luego de la verificación de la documentación recibida, el JEC determina si se acepta o no, la documentación presentada, elevando el informe correspondiente.

5.2.3 Respuesta a la presentación de la Solicitud Formal

5.2.3.1 El Director de la AAC remite al operador/explotador de aeródromo el resultado de la Revisión de la Solicitud Formal.

5.2.3.2 Se registra y archiva copia del Informe y de la comunicación oficial al operador/explotador de aeródromo, en el expediente del proceso. Si la revisión ha resultado satisfactoria, se pasa al procedimiento del capítulo 6.

5.3 Secuencia y plazos de actividades

De Actividad N°	A Actividad N°	Plazo [días]
5.2.1	5.2.3	10

5.4 Coordinaciones internas/externas

	Otras áreas de la AAC	Asistencia internacional	Operador/explotador
Fecha de inspecciones y verificaciones			X

CAPITULO 4: Actividades de evaluación de la solicitud formal

1. Generalidades

- 1.1. Este capítulo proporciona una guía al Inspector de aeródromo (IAGA) para cumplir adecuadamente su rol en la fase de evaluación de la solicitud formal en un proceso de certificación de aeródromo.
- 1.2. La finalidad de esta Fase es que antes de la verificación en el terreno del aeródromo (incluidos procedimientos y SMS), la DGAC haya examinado el Manual de Aeródromo asegurándose de que se ajusta a los requisitos establecidos en capítulo C del RAB 139.
- 1.3. La aceptación en esa etapa consiste en constatar que se haya incluido toda la información que debe figurar en el manual de aeródromo, acorde a lo requerido en RAB 139.210 y Apéndice 5. Para este fin, serán empleadas las Listas de Verificación del Apéndice 3 que sean aplicables, examinándose si los procedimientos pueden considerarse “Presentes (P)” y “Adecuados (S)” para ser satisfactorio.

2. Inicio de la Fase 3

- 2.1. La Fase 3 inicia luego de la finalización de la Fase 2, activándose el procedimiento descrito en la sección 6 de este capítulo.
- 2.2. El Jefe del Equipo de Certificación podrá asignar a los IAGA del equipo, secciones del MA o de los otros documentos para su evaluación y verificación de cumplimiento. Asimismo, también es posible reforzar el EC designando nuevos miembros en función a lo que se requiera dada la complejidad del aeródromo y sus operaciones.

3. Procesamiento de la Fase 3: Evaluación de la Documentación

3.1. Actividades de los IAGA en la Fase 3

- 3.1.1. Esta Fase se desarrolla en gabinete, el Equipo de Certificación debe evaluar la documentación presentada en la solicitud formal y emitir el informe correspondiente en base a la reglamentación del Estado, siendo de suma importancia recabar toda la información necesaria que permita una evaluación precisa de la documentación presentada.
- 3.1.2. Para este fin, En la Fase 3, el IAGA del Equipo de Certificación, verificará que:
 - a. el operador haya presentado el formulario adecuadamente completado;
 - b. el manual de aeródromo presentado por el operador de aeródromo contenga toda la información requerida; y que
 - c. en el manual de aeródromo se indiquen todos los procedimientos relativos a la certificación del aeródromo que evaluará el grupo de verificación en el terreno.
- 3.1.3. Como parte de las actividades de evaluación, es posible devolver al solicitante ciertas secciones de la documentación presentada, para que se efectúen cambios específicos o para obtener información adicional que se identifique como necesaria.

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

3.2. Evaluación del Contenido del Manual de Aeródromo [8.119]

3.2.1. Antes de la verificación en el terreno, cada IAGA del Equipo de Certificación examinará el Manual de Aeródromo (o la sección asignada), con la suficiente rigurosidad para determinar si es procedente la aceptación/ aprobación del mismo, por parte de la DGAC.

3.2.2. Debe tomarse en cuenta que el cumplimiento de todos los procedimientos sobre seguridad operacional del operador de aeródromo se evalúa durante la verificación en el terreno, por lo que la aceptación en esa etapa consiste en constatar que se haya incluido toda la información que debe figurar en el manual de aeródromo, acorde a lo requerido en RAB 139.210 y Apéndice 5.

3.2.3. La evaluación de los procedimientos del manual de aeródromo debe tomar en cuenta si está establecido quién hace qué, cómo, cuándo y en coordinación con quién, y si los procedimientos establecen actividades y tareas que permitan que el operador de aeródromo cumpla con los requisitos (obligaciones) relativos a cada procedimiento/plano/programa dispuestos en los RAB AGA.

3.2.4. El JEC o el IAGA asignado para la verificación de los temas administrativos del manual empleará la Lista de Verificación DGAC-DNA-AGA-103 para evaluar el cumplimiento de los requisitos del Capítulo del RAB 139, en especial en relación con los procedimientos administrativos para la preparación, distribución y actualización/enmienda del manual de aeródromo. También, en esta LV el JEC o IAGA asignado deberá registrar el resultado final de las evaluaciones de cada procedimiento/plano/programa realizadas por los IAGA responsables por cada especialidad de AGA (véase párrafo a continuación).

3.2.5. Cada IAGA asignado para evaluar un procedimiento/plano/programa de las varias especialidades de AGA, emplearán las Lista de Verificación correspondientes, referenciando la sección/párrafo o números de páginas donde se incluyen los aspectos requeridos. El IAGA deberá indicar como resultado de la evaluación, para cada ítem y sub ítem de la LV correspondiente que se refieran a requisitos de procedimientos, si la actividad/tarea necesaria para cumplimiento del requisito está Presente (P) y, en caso sea posible, si es Adecuado (S), de acuerdo con las orientaciones contenidas en cada LV.

3.2.6. Finalmente, si se está evaluando una versión del procedimiento que se considere suficiente para ser aceptado/aprobado, el IAGA iniciará la preparación para la verificación en el terreno, registrando en la LV las informaciones específicas del procedimiento que deberán ser verificadas, y luego preparando un plan de verificación (cómo el IAGA pretende verificar en campo que el procedimiento está efectivamente implementado – véase párrafo 22 del Capítulo 5 de este MIAGA).

3.2.7. En aeródromos de mayor tamaño, es posible que las dimensiones y la complejidad de las operaciones y procedimientos conexos determinen que esos procedimientos no se puedan incluir en un solo documento. Por ejemplo, el operador de aeródromo puede elaborar y mantener un manual de SMS para comunicar su enfoque sobre la gestión de la seguridad operacional en todo el aeródromo. En esas circunstancias, es aceptable identificar referencias a esas disposiciones en el manual de aeródromo, siendo fundamental que todo procedimiento, información y documentación referenciados estén sujetos a procedimientos de enmienda exactamente iguales

a los del manual de aeródromo. Para muchos aeródromos de menor tamaño, el manual de aeródromo puede ser simple y breve, siempre que abarque los procedimientos esenciales para la seguridad de las operaciones cotidianas.

3.3. Evaluación de la Competencia [8.087]

3.3.1. Para asegurarse de la competencia de la organización, en la etapa de evaluación de documentos, el IAGA debe verificar que:

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

3.3.2. Para asegurarse del nivel de recursos de la organización, en la etapa de evaluación de documentos, el IAGA debe verificar que en la documentación se incluye evidencia que demuestra determinantemente que el operador de aeródromo cuenta con suficientes recursos para realizar todas las actividades críticas para la operación y mantenimiento del aeródromo en cuanto a personal suficiente, materiales, herramientas, equipo, maquinaria además de compromiso de la alta gerencia para atender las obligaciones. De verse por necesario, incluso puede requerirse criterio al respecto a otra autoridad competente en la materia.

3.3.3. Tanto para la verificación de la competencia, así como del nivel de recursos de la organización, debe quedar constancia documental del examen efectuado mediante el completado de la Lista de Verificación LV-AGA-020.

3.4. Evaluación del Manual SMS

3.4.1. En la Fase 3, el IAGA que sea designado para evaluar la documentación SMS presentada por el OAD solicitante, verificará que en el MA se refleje con precisión el SMS del aeródromo, mostrando en particular, la forma en que el aeródromo prevé medir su rendimiento respecto de las metas y los objetivos de seguridad operacional.

3.4.2. El IAGA designado verificará que el operador solicitante ha elaborado la sección sobre SMS del manual e incluye los procedimientos y documentos conexos, como también la política de seguridad operacional del operador de aeródromo, firmada por el ejecutivo responsable.

3.4.3. Se verificará asimismo que todos los procedimientos operacionales, las políticas de seguridad operacional y las instrucciones estén descritos en detalle o tengan referencia a otras publicaciones aceptadas o reconocidas formalmente.

- 3.4.4. Al respecto, como se señaló anteriormente, es importante tomar en cuenta que, de acuerdo a la complejidad y las dimensiones del aeródromo, es posible que el SMS figure en un manual aparte, en cuyo caso, en el MA se harán las referencias correspondientes.
- 3.4.5. La verificación documental del SMS para una aceptación inicial se complementa con la verificación en el aeródromo a efectuarse en la Fase 4, por lo que la Fase 3 el IAGA emplea la LV-AGA-031 y la HERRAMIENTA DE EVALUACION DEL SMS EN AERÓDROMOS denominada LV-AGA-011, para constatar que el Manual SMS contenga los elementos y componentes en los niveles Presente (P) y Adecuado (S).

3.5. Revisión de Actualizaciones (enmiendas) del Manual de Aeródromo [8.119]

- 3.5.1. De acuerdo con RAB 139.220 el operador/explotador de aeródromo que ya esté certificado y por tanto con Manual de Aeródromo aceptado (o aprobado), debe comunicar a la DGAC las enmiendas a su MA. Aquellas enmiendas que representen cambios en las condiciones de certificación requieren la aprobación de la DGAC (Ver la Sección 3 del Capítulo 7, Parte II del MIAGA). Para este fin, cuando se reciba una enmienda del MA el IAGA designado para la revisión analizará si la misma implica un cambio en las condiciones de certificación del aeródromo, ni genere algún incumplimiento normativo.
- 3.5.2. Cuando un IAGA reciba una enmienda que implica un cambio en las condiciones de certificación del aeródromo, la examinará íntegramente, para verificar que el documento se ajuste a los requisitos normativos que apliquen.
- 3.5.3. El examen de enmiendas del MA se efectúa de forma similar al examen inicial del MA, empleando las secciones correspondientes de la LV-AGA-103 y/o LV correspondiente a la especialidad de AGA.
- 3.5.4. El tratamiento luego del examen también es similar al tratamiento inicial del MA, ya sea si no se encuentran observaciones y por consiguiente la enmienda se considera ACEPTADA (o APROBADA), o si existen observaciones se requerirán los ajustes necesarios.
- 3.5.5. En caso de que la enmienda no implique un cambio en las condiciones de certificación del aeródromo, se la considera para conocimiento de la DGAC y para fines de vigilancia.

4. Resultados de la Evaluación de Documentación

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

- 4.5. El IAGA debe tomar en cuenta que es obligación del operador de aeródromo, informar a la DGAC de todo cambio en el manual de aeródromo aprobado/aceptado entre el momento en que se solicita el certificado y el final de la verificación en el terreno, correspondiendo el examen de todo cambio para determinar su incidencia en el proceso.

5. Cierre de Fase 3

- 5.1. Si como resultado de la evaluación el Equipo de Certificación determinó que el MA presentado era aceptable, corresponderá el Cierre de la Fase 3, para lo cual el IAGA designado como Jefe del Equipo de Certificación presentará el informe recomendando el cierre de la fase y adjuntando los documentos respectivos para ser mantenidos en el expediente.
- 5.2. Se notificará por escrito al OAD solicitante, que se ha concluido la revisión del Manual de Aeródromo considerándolo ACEPTADO (o APROBADO de ser el caso), y de esta manera se ha finalizado la Fase 3 del proceso de certificación, dando inicio a la fase de verificación en el terreno (Fase 4). Sin embargo, se dejará establecido en la comunicación que el manual está aceptado con carácter “inicial”, por lo que si durante la verificación en el terreno se encontraran elementos que ameriten correcciones en el MA, éstas deberán procesarse de forma similar a la Fase 3, requiriéndose una nueva revisión aceptación.
- 5.3. Si la evaluación determinó la existencia de serias deficiencias o no conformidades en la documentación del solicitante, determinándose que no es procedente proseguir con el proceso, se devolverá el manual al solicitante por escrito, explicando el motivo del rechazo.

6. Procedimiento de Evaluación de la Solicitud Formal

6.1 Roles y responsabilidades

Autoridad para decidir acciones conforme	Director de la DGAC
Asignación de la tarea	Jefe del Departamento AGA
Autoridad para aprobar resultados del procedimiento	
Decidir sobre aspectos relativos a la evaluación de la solicitud formal	Jefe de Equipo de Certificación
Ejecución de la tarea	Equipo de Certificación

6.2 Procedimiento

Actividades	<ol style="list-style-type: none"> 1. Reunión de los Inspectores del Equipo de Certificación y entrega de documentación 2. Evaluación de la documentación 3. Coordinaciones con el Solicitante para mejorar el Manual de Aeródromo 4. Resultados de evaluación del Manual de Aeródromo 5. Aceptación de versión final del Manual de Aeródromo y coordinaciones para el programa de verificación en el terreno
-------------	--

Resultados previstos	<ol style="list-style-type: none"> 1. Manual de Aeródromo listo para verificación en el terreno 2. Listas de Verificación completadas 3. Oficio aceptando la solicitud formal y programando la verificación en el terreno 4. Informe de resultados de aceptación de la Solicitud formal y programación de la verificación en el terreno
Listas de Verificación y otras ayudas	<ol style="list-style-type: none"> 1. Todas las listas de verificación aplicables.
Vínculo a otros procedimientos	<ol style="list-style-type: none"> 1. Procedimiento capítulo 3 y capítulo 5.

6.2.1. Reunión de los Inspectores del Equipo de Certificación y entrega de documentación

6.2.1.1 Ante la aceptación preliminar de la documentación de la Solicitud formal el Jefe del Equipo de Certificación registra la documentación recibida y convoca a una reunión de revisión y distribución de tareas con los miembros del EC. También es posible reforzar el EC designando nuevos miembros en función a lo que se requiera dada la complejidad del aeródromo y sus operaciones.

6.2.2. Evaluación de la documentación

6.2.2.1 El Equipo de Certificación iniciará la evaluación de la documentación de la solicitud formal presentada, para lo cual el JEC solicitará a cada uno de los Inspectores miembros del EC la evaluación correspondiente a su especialidad, conforme a las respectivas Listas de Verificación, verificando que los ítems se encuentren presentes y adecuados al aeródromo.

6.2.3. Coordinaciones con el Solicitante para mejorar el Manual de Aeródromo

6.2.3.1 Durante este periodo de evaluación, es factible comunicarse con el operador para que, dentro de lo posible, subsane las algunas desviaciones y se madure el Manual de Aeródromo.

6.2.3.2 Asimismo, el Operador/explotador del Aeródromo podrá solicitar las exenciones que considere pertinentes, para lo cual deberá adjuntar las correspondientes evaluaciones de riesgo y los Estudios Aeronáuticos y /o Estudios de Evaluación de Seguridad Operacional respectivos.

6.2.4. Resultados de la evaluación del Manual de Aeródromo

6.2.4.1 El Jefe del Equipo de Certificación considerará las evaluaciones presentadas; así como las exenciones solicitadas y, en conjunto, determinarán la procedencia o no de su aceptación, empleando la LV-AGA-103.

6.2.4.2 En caso de que se verifique que la documentación presentada se ajusta a los requisitos reglamentarios en el contenido mismo, el JEC elaborará y dirigirá el informe recomendando aceptar el Manual de Aeródromo preliminarmente y proseguir con la siguiente fase del proceso, donde aún puede haber ajustes al MA.

6.2.4.3 El JEC coordinará el envío formal de los resultados de la Evaluación de la Solicitud formal al Solicitante

6.2.4.4 En caso de rechazo, el JEC recomienda remitir la comunicación oficial, indicando las discrepancias que motivan esta decisión y se acompaña con la devolución de toda la documentación presentada.

6.2.5. Aceptación de versión final del Manual de Aeródromo y coordinaciones para el programa de verificación en el terreno

6.2.5.1 En caso de aceptación, se comunicará al Solicitante la finalización de la evaluación de la Solicitud formal y el inicio de la programación de las evaluaciones de las instalaciones, equipos y servicios, frente a la última versión del Manual de Aeródromo

6.2.5.2 Se registrará y archivará las listas de verificación, así como copias de comunicaciones e informes, en el Expediente.

6.3 Secuencia y plazos de actividades

De Actividad N°	A Actividad N°	Plazo [días]
6.2.1	6.2.2	5
6.2.2	6.2.4	30-90
6.2.4	6.2.5	10

6.4 Coordinaciones internas/externas

	Direcciones de la AAC Asistencia internacional Operador/ explotador		
Correcciones, complementaciones			X

CAPITULO 5: Actividades de verificación en el terreno

1. Generalidades

- 1.1. El objetivo de este Capítulo es reseñar las actividades que deben realizar los IAGA para la verificación en el terreno, siendo recomendable que se aplique criterios y metodologías de auditorías a Sistemas de Gestión (véase el Apéndice 1 del MIAGA para metodología de realización de la verificación en el terreno).
- 1.2. El alcance de la verificación en el terreno abarca los temas incluidos en el manual de aeródromo.
- 1.3. La verificación en el terreno confirma que las operaciones del aeródromo se realizan con eficiencia, efectividad y regularidad, de conformidad con el Conjunto Normativo AGA y los procedimientos aplicables que se describen en el manual.
- 1.4. Con esta finalidad, es necesario que el Equipo de Certificación se familiarice y emplee los formularios y las Listas de Verificación (LV) que correspondan a cada actividad específica.

2. Inicio de la Fase 4

- 2.1. La Fase 4 se inicia a partir de que el Manual de Aeródromo ha sido aceptado “inicialmente”, juntamente con la otra documentación presentada por el solicitante, a partir de lo cual se activa el procedimiento establecido en la sección 8 del presente capítulo.

3. Procesamiento de la Fase 4

- 3.1. El EC debe verificar el cumplimiento del conjunto RAB AGA en lo relativo a requisitos que sean aplicables de acuerdo al tipo de aeródromo, además de comprobar al mismo tiempo que el manual de aeródromo describe adecuadamente la estructura operacional y de gestión del aeródromo, los servicios y las instalaciones del aeródromo, todos los procedimientos operacionales y todas las restricciones vigentes (párrafo 139.125(a) del RAB 139).
- 3.2. Cuando el operador/explotador de aeródromo no sea responsable directo de algunas de las actividades comprendidas en el alcance de la certificación, la verificación en el terreno debe permitir asegurar que exista una coordinación apropiada entre el operador/explotador de aeródromo y las demás partes interesadas, y que las mismas se encuentren en concordancia con los procedimientos detallados en el Manual de Aeródromo.
- 3.3. Los resultados pueden ser comunicados al operador/explotador de aeródromo en reuniones diarias, y al final de la verificación el Equipo de Certificación debe entregar al operador de aeródromo una lista preliminar de constataciones. Posteriormente a la verificación en el terreno, un informe definitivo de la actividad será enviado al operador luego que el Equipo de Certificación haya clasificado las constataciones (párrafo 139.125(e) del RAB 139).
- 3.4. Las actividades de Inspección deben ser ejecutadas de acuerdo con el cronograma de eventos y plan de inspección previsto, por lo que los IAGA del Equipo de Certificación también deben cumplir las actividades previas y posteriores a la inspección.

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

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

4.1. Preparación de la verificación en el terreno

4.1.1. Definición de alcance, elementos a ser verificados y procedimientos aplicables

Esta es la primera actividad previa a la verificación en el terreno y es aquella donde se identifican las áreas de subespecialidad correspondientes a los procedimientos de aeródromo a ser verificados, requisitos reglamentarios que deben cumplirse y estimación del tiempo y recursos humanos necesarios, de forma balanceada con las posibilidades reales y materiales existentes en la DGAC. También se define la metodología a aplicarse, es decir, se seleccionan los procedimientos específicos que se deberán seguir para la verificación en el terreno.

4.1.2. Organización del Equipo de Certificación para la Verificación en el Terreno

El Equipo de Certificación conformado de acuerdo a los Procedimientos de la Unidad AGA, tomará las provisiones para efectuar la inspección de certificación, para lo cual el Jefe del Equipo de Certificación, efectuará las coordinaciones y arreglos necesarios, pudiendo además complementar o reforzar el EC designando nuevos miembros o gestionando la asistencia de otros expertos en función a diversos factores, tales como: especialidades requeridas, disponibilidad de los especialistas, afectación de otras actividades, complejidad del aeródromo y sus operaciones, entre otros.

4.1.3. Reunión del equipo de certificación y asignación de funciones

El Jefe del Equipo de Certificación reunirá a los IAGA miembros del EC para revisar las actividades, metodología, procedimientos, listas de verificación, funciones y responsabilidades, incluyendo aspectos de comunicación y coordinación antes, durante y después de la Verificación en el Lugar. Asimismo, se asigna a cada miembro las tareas y elementos a ser verificados, acorde a su perfil. En la ocasión es oportuno repasar las obligaciones en cuanto a código de conducta, conflicto de interés, confidencialidad que los Inspectores de Aeródromo deben observar. Generalmente, también es necesario coordinar aspectos logísticos y administrativos, ya que en muchos casos la verificación en el lugar implica que el EC viaje hasta el aeródromo, cuando sea necesario se tratarán temas de pasajes y viáticos.

4.1.4. Revisión de la documentación y definición de acciones

Debe recopilarse todos los antecedentes y la información actualizada disponible sobre los procedimientos de operación del aeródromo y del SMS. Para este efecto, se revisa el Manual de Aeródromo aceptado en la Fase 3 del Proceso de Certificación, las autoevaluaciones y cualquier otro documento presentado por el operador/explotador significativo para las verificaciones a ser realizadas. También debe asegurarse que todos los manuales y documentos de referencia a ser usados en la verificación en el lugar, sean fácilmente accesibles para el EC e incluyan la última versión aprobada y vigente.

Cada inspector/experto debería, con base en lo(s) procedimiento(s) relacionados con su área/subespecialidad contenido(s) en el manual de aeródromo, debería establecer las tareas y

acciones a ser realizadas para verificación del cumplimiento de dichos procedimientos, por ejemplo, definiendo qué oficina(s), áreas del aeródromo o equipos va a necesitar visitar o inspeccionar, cuales documentos o registros quiere revisar, qué personal necesitará entrevistar y qué preguntas les va a hacer, qué actividades o tareas va a necesitar observar su ejecución o qué pruebas o simulacros va a querer realizar.

Asimismo, el inspector/experto debería incluir en la planificación de sus tareas la realización de inspecciones técnicas que sean necesarias para complementar o hacer seguimiento de la corrección de hallazgos de las inspecciones realizadas en la Fase 1.

4.2. Elaboración y aprobación del Plan de Verificación

4.2.1. Plan de Actividades de Verificación en el Terreno

El Jefe del Equipo de Certificación, en coordinación con el resto del equipo, elaborará el Plan de Actividades de Verificación en el Terreno, basado en la documentación entregada por el auditado y en los aspectos a ser verificados.

El Plan de Verificación debería incluir los nombres de los inspectores y expertos que participarán de la verificación por parte de la DGAC, y sus áreas de responsabilidad (subespecialidades de AGA) correspondientes, listar las contrapartes del equipo por parte del operador/explotador de aeródromo, y definir un cronograma tentativo que incluya las fechas y horas para la reunión de apertura, verificaciones de cada área/subespecialidad, recorridos en el área de maniobra y plataformas, visita a la torre (si amerita), reuniones diarias del equipo, reunión de cierre, además de otras actividades que puedan tener mayor impacto en la logística de la verificación.

El plan tendrá en cuenta los resultados de las inspecciones técnicas realizadas y de las inspecciones de vigilancia anteriores. El plan debería considerar el efecto de las actividades de inspección en los procesos del aeródromo y facilitar la coordinación eficiente de las actividades con el operador, a fin de alcanzar efectivamente los objetivos. En el Apéndice 1 se proporciona un listado de los elementos a ser verificados, para ser incluidos en el Plan de Verificación.

4.2.2. Notificación

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

4.2.3. Preparación de documentos de trabajo

El Equipo de Certificación, en base a lo anterior deberá preparar todos los documentos de trabajo necesarios antes del inicio de la Verificación, lo que incluye seleccionar y alistar las ayudas de trabajo proporcionadas en este manual, especialmente las Listas de Verificación identificadas como necesarias.

5. Actividades durante la Verificación en el terreno

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

5.1. Realización de Reunión de apertura

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

5.2. Ejecución de inspecciones técnicas complementares

Si se efectuaron las inspecciones técnicas en la Fase 1 y no se detectaron incumplimientos, corresponderá que en la Fase 4 se efectúe una corroboración rápida de que no haya habido cambios que afecten las características físicas e instalaciones del aeródromo. En caso de que se hubieran detectado ítems no satisfactorios en la Fase 1, en la Fase 4 corresponde verificar que las observaciones fueron subsanadas, verificando los ítems específicos sin necesidad de nuevas inspecciones completas, salvo hubiera habido cambios en características físicas e instalaciones del aeródromo respecto a la Fase 1.

5.3. Ejecución de evaluaciones y verificaciones

Las evaluaciones y verificaciones sirven para verificar el cumplimiento de los procedimientos del manual de aeródromo aceptado en la Fase 3. En esta actividad es necesario e importante el uso de las listas de verificación del Apéndice 3 del presente manual, ya que permiten al Equipo de Certificación seguir un patrón sistemático en la ejecución de sus tareas de verificación de los distintos componentes del sistema, determinar en forma uniforme el nivel de cumplimiento de los requisitos reglamentados y asegurar el registro inmediato de los hallazgos.

Para este propósito, en la Fase 4, el Equipo de Certificación, empleando las LV apropiadas, verificará los procesos/procedimientos, así como planes, programas y sistemas relacionados a:

- a. Operaciones de aeródromo.
 - i. Suministro de información de aeródromo.
 1. Datos de Aeródromo.
 2. Evaluación y notificación de estado de pista (GRF).
 3. Inspección del área de movimiento y Notificación de Condiciones de operación del aeródromo.
 4. Coordinación con ANS.
 - ii. Protección del área operacional.
 1. Vallas.
 2. Iluminación de vallas.
 3. Control de acceso.

- iii. Operaciones en el área de movimiento.
 - 1. Operaciones en Plataforma.
 - 2. Operaciones de los vehículos de aeródromo.
 - 3. Operaciones en área de maniobras.
- b. Sistema de respuesta a emergencias:
 - i. Plan de Emergencia del Aeródromo.
 - ii. Plan de Traslado de Aeronaves Inutilizadas.
- c. Sistema de Gestión de Seguridad Operacional del Aeródromo – SMS.
- d. Competencia Organizacional.

Si en la Fase 1 se efectuaron las verificaciones del servicio de Salvamento y Extinción de Incendios y de los procesos de control de fauna, en la Fase 4 corresponde corroborar si se aplica oportunamente el plan de medidas correctivas posterior a la inspección técnica de la Fase 1, en cuyo caso, de encontrarse nuevas desviaciones, estas deben incluirse en el informe de verificación en el terreno. Si, por el contrario, en la Fase 1 no se efectuaron verificaciones del servicio de Salvamento y Extinción de Incendios y de los procesos de control de fauna, los mismos deben verificarse completamente empleando las Listas de Verificación correspondientes.

Respecto a la Evaluación de la Competencia Organizacional del operador/explotador del aeródromo, en la Fase 4 se verifica que lo declarado en el MA examinado y aceptado en la Fase 3, respecto a la organización, nivel de recursos, personal clave e instrucción, concuerda con lo que se observa en el lugar.

5.4. Entrevistas al personal

Las entrevistas al personal del operador/explotador de aeródromo pueden abarcar desde preguntas informales hasta entrevistas programadas con el Ejecutivo Responsable. Estas entrevistas son importantes para los inspectores porque les permite determinar, evaluar y verificar los procedimientos y condiciones de operación del aeródromo, constatando si los procedimientos de aeródromo previstos en el MA se aplican efectivamente. Particularmente, las entrevistas en la Fase 4 permitirán que el Equipo de Certificación verifique que el personal clave del operador/explotador de aeródromo sea el mismo declarado en el Manual de Aeródromo y si hubieran existido cambios, el personal reemplazante sigue siendo competente en base al cumplimiento del perfil del puesto.

5.5. Evidencia adicional

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

5.6. Aceptación Inicial del SMS

- 5.6.1. En la Fase IV, generalmente se incluye la verificación del SMS en el terreno, pero según el nivel de implantación del SMS en el aeródromo, puede llevarse a cabo una verificación específica del SMS por separado.

- 5.6.2. La verificación del SMS en el terreno se centra explícitamente en los componentes requeridos para el otorgamiento del certificado de acuerdo a lo dispuesto en RAB 139 y, si procede, abarcará todos los demás requisitos de un SMS.
- 5.6.3. Como mínimo, los elementos con los que se debe contar un aeródromo para la aceptación inicial son:
- (1) una política de seguridad operacional: política de seguridad operacional respaldada por el directivo responsable que refleje el compromiso de la organización con la seguridad operacional;
 - (2) una estructura organizacional del operador: el operador de aeródromo ha designado a un directivo responsable y un gerente de seguridad operacional;
- 5.6.4. El IAGA verificará que el gerente de seguridad operacional no esté ligado a ninguna tarea operacional relativa a la seguridad operacional del aeródromo. Es posible adaptar los criterios para evaluar la estructura del SMS del operador a la dimensión de dicho operador, en particular en lo referente a la independencia del gerente de seguridad operacional;
- 5.6.5. Deben evaluarse la capacidad y la competencia del operador de aeródromo a fin de garantizar suficiente compromiso y responsabilidad de los funcionarios con respecto a la seguridad operacional del aeródromo. Para esto, será verificará la competencia del ejecutivo responsable.
- 5.6.6. Asimismo, el IAGA, tomando como base la revisión documental efectuada previamente, en la verificación en el terreno constatará que el operador/explotador cuenta con procedimientos presentes y adecuados, para atender los siguientes aspectos están:
- (1) responsabilidades y funciones asignadas: el operador de aeródromo ha definido formalmente la responsabilidad de cada miembro del personal en lo que respecta a la seguridad operacional, como también las líneas de responsabilidad;
 - (2) instrucción: el operador de aeródromo controla formalmente la instrucción del personal y los subcontratistas, garantiza que sea adecuada y adopta medidas, si procede;
 - (3) presentación de informes de accidentes e incidentes: el operador de aeródromo cuenta con un procedimiento para garantizar que:
 - i. el personal y los subcontratistas informen de incidentes, incluida una descripción de las medidas vigentes para poder presentar informes sobre dichos incidentes;
 - ii. se analicen con prontitud los incidentes y se supervisen las medidas que deban adoptarse posteriormente;
 - iii. se archiven los informes y análisis de los incidentes;
 - iv. se informe a la DGAC de los incidentes;
 - v. exista una coordinación con otras partes interesadas;
 - (4) peligros existentes en el aeródromo: hay un procedimiento destinado a identificar, analizar y evaluar peligros para la operación segura de los aviones y aplicar medidas de mitigación adecuadas;
 - (5) evaluación de riesgos y mitigación de los cambios: hay un procedimiento que garantiza que se analice el impacto en la seguridad operacional de cada cambio que se produzca en el aeródromo y se enumeren los peligros posteriores que podrían generarse. En ese procedimiento se detallan las personas que efectúan el análisis, el momento y la forma en

que se controlan los peligros, las medidas que se adoptan posteriormente y los criterios en los que se basa el análisis. Esas evaluaciones se archivan;

- (6) indicadores de seguridad operacional (SPI): el operador de aeródromo define y controla sus propios indicadores de seguridad operacional que reflejan sus criterios relativos a la seguridad operacional a fin de analizar las posibles deficiencias;
 - (7) metas de rendimiento de seguridad operacional (SPT): el operador de aeródromo establece y controla sus metas de rendimiento en materia de seguridad operacional;
 - (8) coordinación con los indicadores de seguridad operacional del SSP: los SPI del aeródromo guardan relación y se integran con los indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional existentes definidos por el Estado.
 - (9) auditorías de la seguridad operacional: el operador de aeródromo cuenta con un programa de auditoría de la seguridad operacional que incluye un programa de instrucción para las personas que realizan tareas relativas a la seguridad operacional;
 - (10) promoción de la seguridad operacional: el operador de aeródromo debe contar con un proceso para promover la divulgación de información relativa a la seguridad operacional.
- 5.6.7. Debe verificarse también que los requisitos de SMS del aeródromo también se aplican a los subcontratistas del operador de aeródromo en las esferas que están dentro del alcance de la certificación.

5.7. Hallazgos e Incumplimientos

- 5.7.1. Tras los resultados de la evaluación en el terreno para verificar si las operaciones se realizan de conformidad con los procedimientos aplicables que se describen en el manual de aeródromo y que el operador de aeródromo cumple con los requisitos de certificación pertinentes, el Equipo de Certificación determinará los hallazgos de la inspección, los mismos que indican cumplimiento o incumplimiento (ver ISO 19011 sección 6.4.7).
- 5.7.2. Los hallazgos serán registrados con su soporte de evidencia, debiendo documentarse apropiadamente, por cuanto son la base del informe de la certificación.
- 5.7.3. Cuando se determine que ciertos hallazgos se consideran incumplimientos a los requisitos normativos sobre aeródromos, estos se documentarán debidamente, debiendo ser clasificados en base a criterios de riesgo. Además, los incumplimientos deberían ser revisados juntamente con el solicitante a fin de acordar que la evidencia considerada por el equipo de Certificación es la proporcionada por el operador de aeródromo y que los incumplimientos se han comprendido.
- 5.7.4. El Jefe del Equipo de Certificación debe examinar la redacción y respaldo de cualquier hallazgo que constituya un incumplimiento en el informe de la certificación.

5.8. Tratamiento de incumplimientos

- 5.8.1. En caso de registrar hallazgos clasificados como incumplimientos (constataciones), se exigirá que el operador de aeródromo elabore un plan de medidas correctivas donde se propongan formas de eliminar o mitigar los motivos de los incumplimientos y se incluyan plazos para cada medida posterior (párrafo 139.125(f) del RAB 139).

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

5.9. Requerimiento de acciones inmediatas

La DGAC puede imponer al operador de aeródromo medidas apropiadas inmediatas, si procede, hasta que se adopten medidas para eliminar o mitigar los motivos de las constataciones. Este tipo de acciones se toma cuando la seguridad operacional está comprometida y es necesaria una acción correctiva inmediata durante la verificación en el terreno o luego que esta es finalizada. Para este fin, cuando un IAGA miembro del Equipo de Certificación determine que se requiere una acción inmediata para la solución de un incumplimiento, lo comunicará al jefe del Equipo de Certificación, quien recomendará a la DGAC, la imposición de medidas inmediatas al aeródromo. Si la DGAC decide por disponer de las medidas propuestas por el Equipo de Certificación, esta deberá informar al operador de aeródromo (párrafo 139.125(g) del RAB 139).

5.10. Reuniones diarias durante la inspección

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

5.11. Reunión de cierre

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

6. Actividades post Verificación en el terreno

6.1. Coordinación para acciones correctivas antes del informe

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

solicitante se designará un Punto Focal de Coordinación, quien podrá recurrir a especialistas del aeródromo para tratar temas específicos con la contraparte de la DGAC.

6.2. Informe de Verificación en el terreno

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

6.3. Aceptación del plan de medidas correctivas

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

7. Cierre de la Fase 4

7.1. Luego de la verificación y demostración en el terreno, en caso que el Equipo de Certificación recomiende la continuidad del proceso de certificación, correspondiendo el otorgamiento del certificado de aeródromo solicitado, el jefe del Equipo preparará el expediente del proceso, adjuntando el mismo al Informe de Verificación en el Terreno.

7.2. Razones de Rechazos

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

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

7.3. El Certificado de Aeródromo, será preparado por el Jefe del Equipo de Certificación y presentado adjunto al Informe de Verificación en el Terreno, para la firma de las autoridades correspondientes, finalizando de esta manera la Fase 4 del proceso de certificación, dando inicio a la Fase 5.

- 7.4. Una vez concluida satisfactoriamente la Fase 4, conforme al procedimiento establecido en este Manual y lo especificado en el RAB 139, se considera que la DGAC ha aceptado el Manual de Aeródromo, el SMS, las condiciones de operación del aeródromo, las medidas correctivas y ha concedido las exenciones de ser el caso.
- 7.5. Si como resultado de la Fase 4 el Equipo de Certificación determinó que existen deficiencias o incumplimientos que no pudieron atenderse satisfactoriamente para la DGAC, se hará conocer por escrito al operador/ explotador la negativa a la solicitud, archivándose en el expediente del proceso copia de la notificación a partir de lo cual se lo considera concluido.
- 7.6. En el caso del rechazo del otorgamiento del certificado a aeródromo ya en operación, se deberá aplicar las restricciones operacionales adecuadas para que el aeródromo salga de su situación de obligatoriedad de certificarse (por ejemplo, si es un aeródromo internacional y por eso debe ser certificado, tras el rechazo de otorga del certificado y archivamiento del proceso, hay que restringir las operaciones internacionales del aeródromo).

8. Procedimiento de Verificación en el terreno

8.1. Roles y responsabilidades

Autoridad para decidir acciones conforme procedimiento y remitir al operador	Director de la DGAC
Autoridad para aprobar resultados del procedimiento	Jefe del Departamento AGA
Autoridad para decidir aspectos relativos al procedimiento	Jefe del Equipo de Certificación
Ejecución de la tarea	Equipo de Certificación

8.2. Procedimiento

Actividades	<ol style="list-style-type: none"> 1. Preparación de la Verificación en el Terreno 2. Elaboración y aprobación del Plan de Verificación 3. Ejecución de la verificación en el terreno 4. Resultados de la verificación en el terreno
Resultados previstos	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verificación del cumplimiento del Conjunto RAB AGA 2. Listas de Verificación completadas 3. Informe de resultados de la verificación en el terreno
Listas de Verificación y otras ayudas	<ol style="list-style-type: none"> 1. Listas de Verificación que apliquen.
Vínculo a otros procedimientos	Procedimientos establecidos en capítulos 4 y 6.

8.2.1. Preparación de la Verificación en el Terreno

8.2.1.1 Luego de la aceptación de la Solicitud formal, el jefe del Equipo de Certificación convoca a los miembros del Equipo de Certificación para la asignación de tareas y programación de las inspecciones. También es posible reforzar el EC designando nuevos miembros en función a lo que se requiera dada la complejidad del aeródromo y sus operaciones.

8.2.1.2 Los Inspectores AGA miembros del EC preparan sus verificaciones de la especialidad, para lo cual:

- a. Revisan el objetivo y alcance de la inspección a realizar
- b. Seleccionan el o los procedimientos a utilizar, acorde a lo anterior
- c. Revisan los informes de inspecciones técnicas realizadas y/o de inspecciones de vigilancia anteriores
- d. Revisan la sección que les compete del Manual de Aeródromo presentado por el Solicitante
- e. Preparan una carpeta con la documentación seleccionada para la inspección de su especialidad

8.2.2. Elaboración y aprobación del Plan de Verificación

8.2.2.1 El JEC, con apoyo y en coordinación del EC, elabora el Plan de Verificación y solicita la aprobación, por parte de la Autoridad correspondiente.

8.2.2.2 Una vez aprobado el Plan de Verificación, se comunica al Solicitante las fechas programadas y los requerimientos para iniciar las inspecciones.

8.2.3. Ejecución de la Verificación en el Terreno

8.2.3.1 El Jefe del Equipo de Certificación convocará a la reunión de apertura con el representante del Operador/explotador del aeródromo y el personal acreditado por él, en la cual se establecerán las características generales y las coordinaciones de las tareas a ser realizadas por los Inspectores en su especialidad, incluso los horarios de inspección y las personas del aeródromo que deben acompañar las inspecciones y el material o información que se debe proporcionar al Inspector, entre otros detalles necesarios con la finalidad de que las actividades de inspección sean llevadas a cabo con eficiencia.

8.2.3.2 En esa reunión se establecerán las características generales y las coordinaciones de las tareas a ser realizadas por los Inspectores en su especialidad, incluso los horarios de inspección y las personas del aeródromo que deben acompañar las inspecciones, así como el material o información que se debe proporcionar al Inspector, entre otros detalles necesarios con la finalidad de que las actividades.

8.2.3.3 Durante las inspecciones se utilizan las Listas de Verificación para contrastar lo indicado en los documentos con la realidad y verificar el cumplimiento del Conjunto RAB AGA.

8.2.3.4 El Equipo de Certificación sostiene reuniones diarias con la finalidad de observar el cumplimiento del Plan de Verificación, evaluar el avance en el cumplimiento de los objetivos y efectuar los ajustes que se requieran.

8.2.3.5 Conforme se avance en las inspecciones, los hallazgos y observaciones se anotan con las correspondientes evidencias de sustento.

8.2.3.6 Para la verificación de los procedimientos y condiciones de operación deben realizarse entrevistas con el personal del aeródromo. Estas pueden ser programadas y solicitadas en la reunión de apertura o pueden necesitarse e implementarse durante las inspecciones.

8.2.3.7 Los resultados de las entrevistas deben anotarse y vincularse con los hallazgos u observaciones y las correspondientes evidencias.

8.2.3.8 En caso de encontrarse constataciones, se solicitará al Operador/explotador del Aeródromo el correspondiente Plan de medidas correctivas para eliminar o mitigar las constataciones. Estas medidas correctivas serán evaluadas antes de ser aceptadas.

8.2.3.9 Si por razones de seguridad operacional, se deben imponer medidas de mitigación inmediatas, hasta que las medidas correctivas propuestas se implementen para eliminar o mitigar el riesgo generado las constataciones, el JEC lo requiere así al Solicitante para poder dar continuidad al proceso.

8.2.3.10 El JEC conduce la reunión de cierre con la finalidad de informar, al Operador/explotador del aeródromo los resultados de las inspecciones y verificaciones realizadas.

8.2.3.11 Luego de la presentación del Equipo de Certificación se podrá responder a las preguntas e inquietudes que aún se mantengan sobre este procedimiento.

8.2.3.12 Concluida satisfactoriamente las Inspecciones de verificación en el terreno, se aceptará finalmente el Manual de Aeródromo y las condiciones de operación.

8.2.4. Resultados de la Verificación en el terreno

8.2.4.1 El JEC reúne al Equipo de Certificación y recopila los informes de las inspecciones, sus comentarios y observaciones, con la finalidad de obtener el material necesario para redactar el Informe final de Verificación en el terreno.

8.2.4.2 El Equipo de Certificación elabora el Informe Final de Verificación en el terreno recomendando la aprobación del Certificado de Aeródromo y lo eleva al superior inmediato para su aprobación y posterior gestión a la Dirección General.

8.2.4.3 El JEC proyecta la comunicación oficial dirigida al operador/explotador del Aeródromo con los resultados de la Verificación en el terreno y se le informa sobre el plazo previsto para la emisión del Certificado de Aeródromo.

8.2.4.4 El jefe del Equipo de Certificación archivará copias, del Plan de Verificación actualizado, de las actas de reunión realizadas, de los informes de los Inspectores de Aeródromo, de las Listas de verificación completadas, del Informe final de la Verificación en el terreno y de cualquier otra documentación utilizada durante esta actividad, en el Expediente de Certificación.

8.3. Secuencia y plazos de actividades

De Actividad N°	A Actividad N°	Plazo [días]
8.2.1	8.2.3	15
8.2.3	8.2.3	5-10
8.2.4	8.2.4	20

8.4. Coordinaciones internas/externas

	Direcciones de la AAC	Asistencia internacional*	Operador/ explotador
Temas especializados que no son AGA	X	X	
Fechas de verificaciones			X

*: En caso de existir convenio o acuerdo que lo posibilite.

CAPITULO 6: Actividades para otorgar y promulgar el Certificado

1. Otorgamiento de un certificado de aeródromo

- 1.1. Una vez concluido satisfactoriamente la Fase 4, conforme al procedimiento establecido en este Manual, en el MPP AGA y lo especificado en RAB 139, con base a la recomendación del Equipo de Certificación la DGAC procederá a expedir el Certificado de Aeródromo.
- 1.2. El Jefe del Equipo de Certificación gestionará la preparación del Certificado de Aeródromo, para la firma de la DGAC, de acuerdo a lo establecido en el procedimiento descrito en la sección 5 de este capítulo, ajustándose al formato, completando con la información exacta previamente verificada. El Jefe de la Unidad AGA revisará cuidadosamente toda la información contenida en el Certificado antes de su firma, para detectar y prevenir cualquier inexactitud o imprecisión.
- 1.3. Asimismo, el Jefe del Equipo del Equipo de Certificación gestionará la comunicación oficial al OAD en la que se informe del resultado favorable a su solicitud, adjuntando el Certificado otorgado o comunicando fecha y lugar para la entrega.

2. Promulgación de la Certificación de Aeródromo

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

3. Archivo y registro del proceso de certificación

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

4. Información a ser transferida para la vigilancia

- 4.1. Una copia del Informe final de la Inspección y demostración debe ser proporcionada al Inspector Designado para la Vigilancia (IDV), para la determinación de las acciones pertinentes a ser incluidas en el Plan de Vigilancia correspondiente.

5. Procedimiento para el otorgamiento de un certificado de aeródromo

5.1. Roles y responsabilidades

Asignación de la tarea	Jefe de Unidad AGA
Ejecución de la tarea	Jefe de Equipo de Certificación
Autoridad para decidir aspectos relativos al procedimiento	Jefe de Unidad AGA
Autoridad para aprobar resultados del procedimiento	Jefe de Unidad AGA
Autoridad para decidir acciones, suscribir el certificado conforme procedimiento y remitir al operador/explotador de aeródromo.	Director de la DGAC

5.2. Procedimiento

Actividades	1. Información para la elaboración del Certificado de Aeródromo 2. Registro del Certificado de Aeródromo 3. Verificación de la publicación del Certificado de Aeródromo en la AIP
Resultados previstos	1. Certificado de Aeródromo 2. Registro del Certificado de Aeródromo 3. Promulgación del Certificado de Aeródromo
Listas de Verificación y otras ayudas	1. Formato de Certificado de Aeródromo 2. Registro de Certificados de Aeródromos otorgados
Vínculo a otros procedimientos	Procedimiento establecido en el capítulo 5.

5.2.1. Informe para la elaboración del Certificado de Aeródromo

5.2.1.1 Una vez aprobada la recomendación de otorgar el Certificado de Aeródromo por la DGAC, el JEC elabora el proyecto de Certificado de Aeródromo, conforme lo establece el RAB 139.

5.2.1.2 El Director de la DGAC suscribe el Certificado de Aeródromo, remitiendo un ejemplar completo, incluidos anexos, al operador/explotador de aeródromo, remitiendo otro ejemplar a la Unidad AGA para archivo y resguardo.

5.2.2. Registro del Certificado de Aeródromo

5.2.2.1 Luego de la emisión del Certificado de Aeródromo, el JEC registra el Certificado extendido, conforme a lo establecido por el RAB 139.

5.2.2.2 El JEC gestiona el archivo y resguardo del ejemplar del Certificado de Aeródromo otorgado en el Expediente de Certificación.

5.2.3. Verificación de la publicación del Certificado en la AIP

5.2.3.1 El JEC gestionará el requerimiento de incluir en la AIP la condición certificada del aeródromo y efectuará el seguimiento, para la publicación.

5.2.3.2 Una vez realizada la publicación en la AIP, el JEC archiva copia de la página de la AIP correspondiente en el Expediente de Certificación y se da por concluido el Proceso.

5.3. Secuencia y plazos de actividades

De Actividad N°	A Actividad N°	Plazo [días]
5.2.1	5.2.2	30

5.4. Coordinaciones internas/externas

	Direcciones de la DGAC	Asistencia internacional*	Operador/ explotador
Criterio Legal	X		
Archivo y resguardo	X		

*: En caso de existir convenio o acuerdo que lo posibilite.

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

1. Transferencia de la operación del aeródromo [8.105]

- 1.1. Cuando la operación de un aeródromo certificado se transfiere de un operador/explotador a otro, es necesario otorgar un nuevo certificado al nuevo titular, cumpliendo el proceso de certificación completamente tal como se describe en la Parte II del Manual del Inspector AGA, y conforme a lo establecido en la sección 139.160 del RAB 139.
- 1.2. Si la DGAC no aprueba la transferencia de la operación, notificará esa decisión por escrito al titular propuesto las razones en el plazo establecido en reglamento.
- 1.3. En caso de una transferencia por solicitud del operador de aeródromo, la DGAC, puede aprobar una transferencia de operación 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.
- 1.4. Para este propósito, se designará un Equipo de Certificación para llevar a cabo el proceso de enmienda de certificado cuando evalúe que el nuevo operador/explotador demuestre que puede cumplir con los requisitos establecidos en el RAB 139, 137, 138 y/o normativa específica establecida por la DGAC con respecto al nuevo titular del certificado.
- 1.5. Se asignará un IAGA para desempeñarse como Jefe del Equipo de Certificación para el proceso de certificación del nuevo titular de la operación.
- 1.6. El Jefe del Equipo de Certificación designado para llevar a cabo el proceso de verificación de las condiciones del nuevo titular de la certificación, preparará y convocará al solicitante a una reunión en la que se realizará un intercambio de información relativa al cumplimiento de la reglamentación, responsabilidades y procedimientos de mantenimiento de las condiciones de operación; así como, las atribuciones para dicha transferencia de cumplimiento de los requisitos del Conjunto RAB AGA.
- 1.7. Para que el nuevo titular pueda iniciar sus operaciones mientras cumple el proceso de certificación completo y de esta manera no se interrumpa el servicio de transporte aéreo en el aeródromo, la DGAC puede emitir un certificado provisional, siempre y cuando haya constatado los aspectos señalados en la Sección 2 del Capítulo 7, Parte II del MIAGA.
- 1.8. Una vez emitido el documento que transfiere el certificado por parte de la DGAC al nuevo titular, la información debe ser proporcionada a la gestión de información aeronáutica (AIM) para su Publicación.

2. Certificado Provisional de Aeródromo

- 2.1. La DGAC podrá otorgar un certificado de aeródromo provisional al operador/explotador de aeródromo solicitante de certificado de aeródromo, o al nuevo titular referido en la sección 1 anterior, cuando determine que el otorgamiento resulta beneficioso para la seguridad operacional y el cumplimiento normativo.
- 2.2. Consecuentemente, la DGAC puede emitir un certificado provisional, siempre y cuando haya constatado 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, mientras obtiene su certificado definitivo.
- 2.3. Consecuentemente, antes de otorgar el certificado provisional de aeródromo, se designará a uno o más IAGA, según se vea necesario, a fin de constar que:

- a. Las instalaciones, servicios y equipo permanecerán en correspondencia a lo establecido en los reglamentos y respetando las condiciones de certificación otorgadas al operador/explotador que transfiere;
 - b. El personal de operaciones y mantenimiento permanecerá en sus puestos o ser reemplazado con personal con calificaciones, experiencia e idoneidad equivalentes;
 - c. El sistema de gestión de la seguridad operacional permanecerá en efecto y los procedimientos del manual de aeródromo deben mantenerse sin modificación.
- 2.4. Un certificado de aeródromo provisional otorgado con arreglo al punto anterior expirará en:
- a. la fecha en que el certificado de aeródromo definitivo se otorga o transfiere; o
 - b. la fecha de expiración especificada en el certificado provisional; tomándose la primera de ambas fechas; o
 - c. la fecha que así lo decida la DGAC.

3. Enmienda de un certificado de aeródromo [8.105]

- 3.1. Cuando la DGAC determine que existen razones de seguridad operacional, podrá determinar que se enmiende un certificado de aeródromo.
- 3.2. El operador/explotador de un aeródromo certificado podrá iniciar el proceso de enmienda o actualización de la certificación de aeródromo cuando:
 - a. Hay un cambio en las condiciones del aeródromo;
 - b. Hay un cambio en el uso u operación del aeródromo; y
 - c. Hay un cambio en los límites del aeródromo.
- 3.3. En tal caso, se designará un Equipo de Certificación para llevar a cabo el proceso de enmienda de certificado cuando evalúe que el nuevo operador/explotador demuestre que puede cumplir con los requisitos establecidos en el Reglamento Nacional de Certificación, Operación y Diseño de Aeródromos con respecto al nuevo titular del certificado.
- 3.4. Se asignará un IAGA para desempeñarse como Jefe del Equipo de Certificación para la transferencia del Certificado.
- 3.5. Se deben efectuar evaluaciones en base al cronograma de eventos presentado por el operador/explotador de aeródromo y aceptado por el Equipo de Certificación responsable del proceso de la enmienda o actualización del certificado de aeródromo. Esto incluye el examen de la enmienda del Manual de Aeródromo generada a raíz de la enmienda del certificado (ver sección 3.5 del capítulo 4 de la Parte II).
- 3.6. Se puede aprobar una enmienda o actualización solamente si se ha cerciorado que el aeródromo cumple los requisitos establecidos en el Reglamento Nacional de Certificación, Operación y Diseño de Aeródromos. Esto incluye que la enmienda del MA originada por la enmienda del certificado ha sido aceptada luego del examen respectivo y se ha verificado en el terreno que los cambios implementados cumplen con los requisitos reglamentarios.
- 3.7. Si no se aprueba la enmienda o actualización del certificado de aeródromo, se debe notificar por escrito al titular propuesto sus razones en un plazo establecido por el Reglamento Nacional de Certificación de Aeródromos, de haber adoptado dicha decisión. En tal caso, debe indicarse al

operador/explotador la necesidad de presentar un plan de acciones correctivas que le permitan ajustarse al cumplimiento de los requisitos normativos.

- 3.8. Una vez emitido el certificado enmendado o actualizado, por parte de la DGAC, la información debe ser proporcionada a la gestión de información aeronáutica (AIM) para su Publicación.

4. Cancelación o suspensión de un certificado de aeródromo

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

PARTE 3 – PROCESO DE VIGILANCIA DE AERÓDROMOS

CAPITULO 1: Generalidades

1. Objetivo

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

2. Principios de Vigilancia Continua

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

- en el aeródromo, control de planes de medidas correctivas; o relativas al plan de seguridad operacional del Estado.
- 2.7. Por otro lado, cuando un aeródromo cuenta con un SMS plenamente elaborado y operativo, no es necesario que la Vigilancia Continua del aeródromo sea tan exhaustiva como en uno cuyo SMS se encuentra en elaboración. En este caso, las actividades de vigilancia deben centrarse en el propio SMS para velar por que el SMS del aeródromo funcione en forma permanente y adecuada.
 - 2.8. Se deben efectuar verificaciones por muestreo del cumplimiento por el aeródromo de los requisitos y especificaciones de la certificación para garantizar que el SMS ha identificado todas las desviaciones, si procede, y las gestiona adecuadamente. Esto también sirve de indicador del nivel de madurez del SMS. Por consiguiente, debe elaborarse un ciclo de auditorías periódicas que conste de:
 - a) por lo menos una auditoría del SMS; y
 - b) verificaciones por muestreo de temas específicos.
 - 2.9. Si el SMS del explotador de aeródromo no se encuentra completamente implementado, deben tomarse medidas específicas de vigilancia del SMS para asegurar que su elaboración siga el curso adecuado y a un ritmo normal. En este caso, deben efectuarse auditorías del SMS según proceda hasta que se considere que ha alcanzado la madurez suficiente (ver Parte III, Capítulo 2 del presente Manual).
 - 2.10. El IAGA, al momento de realizar la vigilancia continua, a través de las actividades in situ y ex situ, ejercerá sus funciones minuciosamente y exigirán que el organismo inspeccionado demuestre de manera convincente que las operaciones se efectúan de conformidad con las condiciones del certificado expedido, de los manuales aceptados y las obligaciones reglamentarias.
 - 2.11. Para verificar y asegurar el cumplimiento de la reglamentación y estándares nacionales relacionados a los aeródromos certificados, el IAGA implementará criterios de evaluación y metodología de auditorías de sistemas de gestión.
 - 2.12. Asimismo, es necesario que el IAGA se familiarice y esté al tanto de la documentación vigente relacionada al aeródromo objeto de vigilancia, que será la base para emplear las Listas de Verificación aplicables al operador/explotador de aeródromo conforme al Conjunto Normativo AGA.
 - 2.13. Las Listas de Verificación suministradas por la DGAC en el Apéndice 3 del presente Manual, se basan en todos los requisitos reglamentarios vigentes y ayudan para que la política de trabajo y los procedimientos de inspección de vigilancia sean aplicados de manera uniforme por los inspectores.
 - 2.14. Para que el IAGA mantenga la efectividad de la vigilancia a cada operador/explotador de aeródromo, ésta debe ser de completa transparencia, con un alto grado profesional, utilizando la experiencia, la habilidad y la comunicación como elementos esenciales. Las organizaciones reguladas deben percibir estas actividades como justas e imparciales en su aplicación.
 - 2.15. Asimismo, es necesario considerar que el proceso de vigilancia de un aeródromo, comprende una serie de actividades complementarias a las inspecciones, entre las cuales se puede mencionar el monitoreo continuo de los indicadores de desempeño (performance) y de seguridad operacional definidos para el aeródromo, análisis y seguimiento de reportes, análisis de resultados de gestión de la seguridad operacional, control de los planes de mantenimiento del aeródromo, entre otros.

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

3. Auditoría de temas seleccionados

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

CAPITULO 2: Planificación de la Vigilancia Continua

1. Elaboración del Plan de Vigilancia

- 1.1. En el marco del SSO, específicamente del CE-7, la DGAC define un plan de vigilancia para cada aeródromo certificado y demás aeródromos comprendidos en el alcance del programa de vigilancia de la seguridad operacional PROVISIO. El plan de vigilancia es elaborado por el IAGA designado, revisado por la Unidad AGA y aprobado por la Dirección, comunicando el mismo al operador de aeródromo correspondiente.
- 1.2. El plan debe garantizar que:
 - a. para los aeródromos que no cuentan con un SMS en pleno funcionamiento:
 - 1) cada tema dentro del alcance de la certificación figure al menos una vez y esté sujeto a medidas de vigilancia especificadas; y
 - 2) se efectúe una auditoría del SMS según proceda;

Nota 1. — Es posible elaborar el SMS por etapas. Durante una implantación por etapas, solo se evaluarán y examinarán los elementos en elaboración dentro de una etapa específica.

Nota 2. — Puede ser apropiado llevar a cabo una auditoría una vez por año como mínimo de un SMS que no ha alcanzado la madurez.
 - b. para los aeródromos con un SMS en pleno funcionamiento:
 - 1) se efectúe al menos una auditoría del SMS; y
 - 2) se lleven a cabo otras medidas de vigilancia sobre temas selectos, según proceda.
- 1.3. Es preciso actualizar anualmente el plan y el programa para que reflejen las medidas de vigilancia que realmente se llevaron a cabo, incluidas las observaciones acerca de ciertas medidas que no se aplicaron como estaba previsto.
- 1.4. Para este efecto, la DGAC ha establecido procedimientos para priorizar actividades de vigilancia en el lugar (In Situ) o vigilancia remota (Ex Situ), consistentes en inspecciones, auditorías, verificaciones y evaluaciones relacionadas con los elementos que plantean más preocupación o que requieren mayor atención, según lo detectado en el análisis de los datos sobre seguridad operacional de cada aeródromo, sus consecuencias en las operaciones y los riesgos asociados. A esta metodología se ha venido a denominar Vigilancia Basada en Riesgos (RBS por sus siglas en inglés), que se describe en la siguiente sección.
- 1.5. A fin de garantizar que se sigan cumpliendo las condiciones de certificación y los requisitos adicionales permanentes de los aeródromos certificados, la vigilancia que se establezca a este tipo de aeródromos debe tener un carácter continuo o permanente (Vigilancia Continua).

2. Vigilancia Basada en Riesgos de Seguridad Operacional (RBS)

2.1. Metodología RBS

- 2.1.1. En la planificación de la vigilancia continua o permanente se aplicará la vigilancia basada en riesgos de seguridad operacional (RBS), cuya metodología se define en el PROVISIO de la DNA.

2.1.2. En la metodología RBS se tiene en cuenta el rendimiento en materia de seguridad operacional del aeródromo (**IdR**) y la exposición a riesgos (**IdE**).

2.1.3. La RBS resulta más apropiada para las organizaciones con un SMS maduro, aunque la SRBS también puede aplicarse a organizaciones en las que el SMS todavía no se ha implementado.

2.2. Índice de Rendimiento en Seguridad Operacional (**IdR**)

2.2.1. Para analizar rendimiento en materia de seguridad operacional del aeródromo, debe tenerse en cuenta la confianza de la DGAC, en el SMS del operador. La confianza depende de los resultados de las auditorías del SMS u otras medidas de vigilancia. Por ejemplo, la presentación de comentarios sobre el sistema de presentación de informes y de gestión de sucesos del operador podría indicar que los análisis de los sucesos de seguridad operacional no se analizan de la forma deseada o que se ha producido en el aeródromo una cantidad significativa de incidentes.

2.2.2. Para aeródromos cuyo SMS está plenamente implantado, además de los resultados de auditoría del SMS, debe verificarse una muestra de temas para garantizar que el SMS ha identificado todos los problemas críticos para la seguridad operacional. Esto también contribuye a asegurar que el SMS funciona adecuadamente. Para seleccionar esos temas es preciso tener en cuenta:

- a. un análisis de los sucesos de seguridad operacional en el aeródromo;
- b. la información conocida sobre la seguridad operacional en el aeródromo que pueda poner de relieve temas que causan preocupación;
- c. los temas específicos que son más significativos para la seguridad operacional;
- d. todo cambio o novedad significativos en la infraestructura del aeródromo; y
- e. los temas seleccionados previamente, a fin de abarcar todos en una cantidad determinada de ciclos de vigilancia.

2.3. Índice de Exposición al Riesgo (**IdE**)

2.3.1. Para evaluar la exposición al riesgo se toman en cuenta otros factores que contribuyen a que un aeródromo sea más susceptible a las consecuencias del nivel de riesgo existente, por ejemplo, la complejidad del aeródromo, la infraestructura u organización del aeródromo, la densidad de tránsito, el tipo de operaciones, el impacto o importancia relativa del aeródromo para el sistema de aviación civil del Estado y otras condiciones específicas.

2.4. Riesgo de la Organización y Nivel de Vigilancia

2.4.1. Con la evaluación de los índices mencionados se determina el Riesgo de la Organización y, en función de ello, se planifican las actividades de vigilancia para determinado periodo, priorizando las actividades en aeródromos de mayor riesgo en base al nivel de vigilancia asignado y optimizando la utilización de los recursos, definiéndose como resultado el Plan de Vigilancia.

2.4.2. El análisis de la información suministrada por el operador de aeródromo en los informes de sucesos de seguridad operacional, que se efectúa de acuerdo las directrices descritas en el Capítulo 4 de la Parte IV del presente MIAGA, incide en los parámetros que se consideran al determinar el Riesgo de la Organización. De esta manera, el resultado de dicho análisis es empleado como información de base para la planificación de la vigilancia continua.

3. Inspección sin previo aviso

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

CAPÍTULO 3: Ejecución de la Vigilancia Continua

1. Modalidades de Vigilancia

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

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

- 2.1. El objetivo de las actividades de vigilancia en el lugar es el de confirmar en el aeródromo que las instalaciones, procedimientos y equipamientos cumplen con el Manual de Aeródromo en base al cual se ha certificado el aeródromo, así como con los requisitos aplicables del conjunto de reglamentos sobre aeródromos.
- 2.2. Para este fin, en las actividades de vigilancia in situ, se aplicará un procedimiento semejante al de la Fase 4 del proceso de Certificación (Ver Capítulo 5 de la Parte II del presente MIAGA). Esto incluye la utilización de formularios y Listas de Verificación que documenten la actividad, los mismos que suministra la DGAC en el Apéndice 3 del presente Manual.
- 2.3. Al igual que la verificación en el terreno del proceso de certificación, las actividades de vigilancia en el lugar buscan confirmar que las operaciones del aeródromo se realizan de conformidad con los reglamentos sobre aeródromos y los procedimientos aplicables que se describen en el Manual de Aeródromo. De esta manera, el manual de aeródromo se emplea como el documento clave de garantía de la seguridad operacional, a fin de evaluar tanto la competencia inicial de la organización como la permanente. [8.113]
- 2.4. A este efecto, las diferentes actividades de vigilancia en el lugar a cargo de los IAGA se clasifican en los siguientes tipos:
 - a. **Inspección General (IG).**- Esta actividad comprende la inspección integral del aeródromo certificado, lo que incluye el área de movimiento, las instalaciones, equipos, procesos, procedimientos operacionales y servicios requeridos por norma. Normalmente se incluye la verificación del SMS, pero según el estado de implantación del SMS en el aeródromo, puede llevarse a cabo una Auditoría de Seguridad Operacional (ASO) por separado.
 - b. **Inspección de Seguimiento (IS).**- Se desarrolla para efectuar el seguimiento al cumplimiento del Plan de Acciones Correctivas PAC, de alguna instrucción de la DGAC o algún proceso en desarrollo, incluyendo las obras de construcción/ampliación de infraestructura, implementación de equipamiento nuevo. Puede resultar en cierre de constatación cuando el IAGA recaba suficiente evidencia de que una no conformidad ha sido favorablemente subsanada.
 - c. **Inspección Específica (IE).**- Puede ser programada o no programada y se enfoca en algunos aspectos específicos a ser inspeccionados, a raíz de la detección de necesidad principalmente a causa de reportes o notificaciones que ameriten una evaluación in situ.

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

3. Actividades de vigilancia remota (Ex Situ)

- 3.1. Como parte de la vigilancia continua, la DGAC también lleva a cabo actividades a distancia, mediante las cuales se complementan las actividades de vigilancia en el lugar, con el propósito de verificar que los operadores de aeródromo cumplen con el Manual de Aeródromo en base al cual se ha certificado el aeródromo, así como con los requisitos aplicables del conjunto de reglamentos sobre aeródromos.
- 3.2. El objetivo de una actividad de vigilancia a distancia es monitorear de forma continua, el desempeño del aeródromo en lo relativo al cumplimiento de su Manual y los reglamentos aplicables, evaluando y validando las evidencias que presenta un operador.
- 3.3. Para este fin, se aplican los mecanismos de la DGAC para recabar y analizar información sobre la forma y los medios en que los operadores de aeródromo están atendiendo sus obligaciones normativas, a fin de determinar el grado de cumplimiento de los requisitos reglamentarios. Esto incluye la disposición de herramientas y aplicaciones de Tecnologías de la Información y Comunicación (TIC), que permitan una interacción permanente entre el Inspector Designado para la Vigilancia (IDV) y el personal clave del operador de aeródromo.
- 3.4. Siempre y cuando la información con que se cuente proporcione evidencia suficiente, el IDV puede determinar el estado de cumplimiento (satisfactorio o insatisfactorio) de determinados ítems, por medio del análisis, evaluación y validación de las evidencias presentadas por el Operador de Aeródromo, empleando las LV del inspector AGA adecuando la orientación para que sea ejecutable por el personal técnico del propio operador de aeródromo.
- 3.5. Se debe tomar en cuenta que los ítems de las Listas de Verificación relativos a elementos de documentación (Ej.- planes, programas, manuales) son más apropiados para una modificación del status de cumplimiento del ítem mediante una actividad de vigilancia ex situ. Este es el caso cuando el Operador de Aeródromo presenta pruebas documentales de que se aplicaron plenamente los requisitos correspondientes, en base a lo cual se puede cerrar un ítem estableciendo como satisfactorio en la LV. De igual manera, ante la falta de presentación de evidencia documental, se puede abrir un ítem determinando en la LV que es insatisfactorio.
- 3.6. Las actividades de vigilancia remota también pueden consistir en el monitoreo y seguimiento a procesos en desarrollo en determinado aeródromo.
- 3.7. Es importante aclarar que las actividades de vigilancia remota no sustituyen las actividades de vigilancia in situ, sino que las complementan y en conjunto proporcionan un mejor panorama de las condiciones en que los aeródromos públicos prestan sus servicios.

- 3.8. La autoevaluación del operador de aeródromo le es útil para que tenga una idea aproximada del nivel de cumplimiento reglamentario en un aeródromo, por lo que los operadores de aeródromo pueden utilizar las autoevaluaciones para llevar a cabo auditorías internas a su nivel de cumplimiento normativo como parte de su programa de auditorías, para identificar y resolver deficiencias de seguridad operacional en forma proactiva. Importante indicar que la autoevaluación se ejecuta con las LVs apropiadas a cada área que el OAD requiera autoevaluarse, utilizando las LV del Inspector AGA y adecuando la orientación para que sea ejecutado por el personal técnico del propio operador de aeródromo.
- 3.9. Así también, la autoevaluación es un instrumento importante que pueden utilizar los operadores de aeródromo para prepararse adecuadamente para las actividades de vigilancia continua.

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

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

5. Vigilancia aumentada

- 5.1. Cuando el plan de acciones/medidas correctivas de un aeródromo (ver Parte III – Capítulo 5 del presente Manual), no de garantías de que se hayan tomado medidas correctivas apropiadas dentro de plazos aceptables, y tras la coordinación entre la DGAC y el OAD, se podrá decidir que es necesaria una mayor vigilancia de ese OAD.
- 5.2. La DGAC notificará por escrito al operador de aeródromo:
- a) que se encuentra bajo mayor vigilancia, describiendo los temas en cuestión y la fecha de inicio;
 - b) los motivos por los que se lleva a cabo una mayor vigilancia; y
 - c) las medidas que se requieren por parte del aeródromo.
- 5.3. Cuando un aeródromo se encuentra bajo mayor vigilancia, el Estado debe:
- a) llevar a cabo medidas apropiadas de vigilancia respecto de los temas en cuestión;
 - b) hacer un seguimiento sumamente minucioso de la implantación del plan de medidas correctivas; y
 - c) asignar tiempo/recursos suficientes para la vigilancia del aeródromo en cuestión.
- 5.4. 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.
- 5.5. Cuando termina la mayor vigilancia de un aeródromo para un tema específico, se debe avisar por escrito al operador de aeródromo, notificándole que finalizó el procedimiento y el motivo.

- 5.6. Puede enmendarse, suspenderse o revocarse el certificado del aeródromo según los resultados de la mayor vigilancia. [8.405]

6. Vigilancia Aeródromos Privados

- 6.1. En conformidad a la legislación nacional vigente la DGAC debe realizar la vigilancia continua a los aeródromos privados registrados en el Registro Aeronáutico Nacional dependiente de la DGAC; para el efecto se ha desarrollado en el PROVISIO de la DNA métodos de elegibilidad para la vigilancia de estos aeródromos.
- 6.2. La DGAC ha establecido en el PROVISIO el método de elección para la vigilancia remota de los aeródromos privados. De igual forma se ha establecido el método para elegir las inspecciones en el lugar.
- 6.3. La DGAC ha establecido el procedimiento de Inspección de Aeródromos Privados y de Uso Restringido para la vigilancia de aeródromos privados para realizar las inspecciones indicadas.
- 6.4. En el Apéndice 3 de este manual se tiene el formulario LV-AGA-201.

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

1. Reporte de hallazgos identificados resultado de la vigilancia

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

Formato Cuadro de Carencias y Deficiencias						
CODIGO	REFERENCIA NORMATIVA	PREGUNTA DE REQUISITO	CONSTATACIÓN	RIESGO	INCUMPLIMIENTO	
					CLASE	CATEGORÍA

Firma y sello Inspector AGA designado
 Fecha de Reporte:

- 1.8. En cada fila del CARDEF se debe detallar la información de una constatación, disponiéndose una fila para cada ítem abierto. Importante indicar que el contenido de las columnas del CARDEF

podría tener algunas modificaciones que se indicaran en el Programa de Vigilancia de la Seguridad Operacional de la Dirección de Navegación Aérea de la DGAC, PROVISIO y en el Procedimiento de Vigilancia DNA-PRO-001 al ser documentos “controlados”.

- 1.9. En la casilla del ITEM se coloca un identificador del ítem abierto. Es recomendable emplear un código alfa numérico, en el cual la primera parte el mismo identifique el departamento a cargo de la vigilancia y el aeródromo inspeccionado mediante las últimas dos letras del código OACI, seguidos del número empleado en la Lista de Verificación para identificar el ítem determinado como incumplimiento (Ej.- AGA-LP-015).
- 1.10. En la casilla de la REFERENCIA NORMATIVA se indica la parte de la Reglamentación que está siendo vulnerada de acuerdo a la constatación (Ej.- RAB 138.610 (d)).
- 1.11. En la casilla PREGUNTA DE REQUISITO se coloca la pregunta de la Lista de Verificación correspondiente.
- 1.12. En la casilla de CONSTATAACION se debe realizar una descripción clara y detallada de la constatación, de tal manera que para el operador de aeródromo quede clara la observación.
- 1.13. En la casilla de RIESGO el inspector debe colocar el nivel de impacto de la constatación en la seguridad operacional, considerando la naturaleza del incumplimiento, a qué eventos indeseables el requisito incumplido es una barrera, si es una barrera de control o defensa, el contexto del aeródromo y la susceptibilidad (elementos causales) a esos eventos, las otras barreras existentes, etc. No se trata de una evaluación de la seguridad operacional, pero un estimado expedito del impacto por parte del inspector.
- 1.14. En la CLASE de INCUMPLIMIENTO se debe colocar si la constatación o incumplimiento identificado es Deliberado o No Deliberado, y si es sistemático, de acuerdo a los siguientes criterios:
 - **Incumplimiento Deliberado.-** Se entiende por un incumplimiento deliberado a toda acción u omisión intencional, que genera una desviación de los reglamentos, los procedimientos, los protocolos, las normas o las prácticas establecidas.
 - **Incumplimiento No Deliberado.-** Se entiende por incumplimiento No deliberado toda acción u omisión originada en equivocaciones, errores, confusiones, que repercute en una desviación a la norma. Esto incluye condiciones físicas en el aeródromo o sus inmediaciones que existían previamente a las actividades de la organización o fueron generados por eventos de fuerza mayor. En estos casos, si bien las condiciones físicas podrían no considerarse incumplimientos en sí, la falta de acciones que mitiguen el riesgo generado puede ser considerada como un incumplimiento deliberado.
 - **Incumplimiento Sistemático.-** Se entiende por incumplimiento sistemático a contravenciones similares que ocurren o que se detecta que han ocurrido anteriormente y que continuarán ocurriendo por la falta identificada de políticas, procedimientos o control por parte de la organización.
 - **Incumplimiento No Sistemático.-** Se entiende por incumplimiento No sistemático a los actos aislados u ocurrencias que no se vinculan a una falla o deficiencia en el sistema. Problemas no relacionados entre sí.
- 1.15. En la casilla de CATEGORIA de INCUMPLIMIENTO puede ser I, II, III, IV ó V, el valor de la categoría se lo definirá en función al nivel de riesgo y a la clase de incumplimiento, de acuerdo al siguiente cuadro:

TABLA 3-1. MATRIZ DE CATEGORÍAS DE INCUMPLIMIENTO

CLASE DE INCUMPLIMIENTO \ IMPACTO		ADMISIBLE	BAJO	MODERADO	ALTO	EXTREMO
		DELIBERADO (SISTEMÁTICO O NO)	IV	III	II	I
NO DELIBERADO	SISTEMÁTICO	IV	IV	III	II	I
	NO SISTEMÁTICO	V	V	IV	III	II

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

- 2.1. En atención a la notificación de no conformidades, el operador de aeródromo presentará un Plan de Acciones Correctivas PAC que deberá estar a satisfacción de la DGAC.
- 2.2. El IDV valorará el PAC presentado para confirmar que el mismo aborda suficientemente las no conformidades, comprometiéndose acciones que subsanen los incumplimientos o al menos mitiguen los riesgos a niveles aceptables de manera permanente, aceptará el PAC.
- 2.3. De manera general, el IDV que revisa el PAC debe:
 - a. asegurarse que se ha observado el plazo de respuesta de treinta (30) días o según lo indique el Programa de Vigilancia de Seguridad Operacional de la DNA, PROVISIO, para la presentación del PAC o, cuando sea aplicable, que las acciones correctivas requeridas para una fecha específica hayan sido realizadas;
 - b. asegurar que el PAC incluye todas las acciones correctivas;
 - c. asegurar que la acción correctiva corrige la no-conformidad y evita que se repita;
 - d. determinar que el inspeccionado ha propuesto fechas razonables para las acciones correctivas a largo plazo;
 - e. aprobar el PAC, cuando sea aplicable, en coordinación con el JECV y/o con los miembros del equipo de inspecciones de vigilancia;
 - f. determinar, para cada elemento del PAC, si el seguimiento/vigilancia es administrativo o en sitio;
- 2.4. En la revisión del PAC remitido por un Operador de Aeródromo, el IDV verificará que la acción comprometida aborde completamente la constatación notificada en el CARDEF y que dicha acción constituya una solución definitiva. El plazo del PAC para cada constatación será aceptado por el IDV si es razonable y la seguridad operacional no está comprometida. En caso de que los plazos presentados por el operador sean amplios en su resolución se deberán presentar alternativas que mitiguen el riesgo mientras se cumple la acción correctiva definitiva.
- 2.5. Si la constatación está referida a características físicas, infraestructura, instalaciones o equipamiento, la acción correctiva implica que la solución sea verificable físicamente. Si la constatación está referida a un proceso, la acción correctiva implica que la solución sea verificable a través de procesos adecuadamente implementados.
- 2.6. Si el PAC propuesto no es aceptable, se comunica por escrito al operador del aeródromo inspeccionado, y de ser necesario se convoca a una reunión en la que se proponen cambios, se acuerda y se revisa el PAC observado.

- 2.7. Luego de verificar que las medidas correctivas y los plazos correspondientes son apropiados, el IDV podrá aceptar oficialmente el Plan de Acciones Correctivas luego de lo cual será adoptado por la organización.
- 2.8. Cuando se determina que el plan es aceptable, se debe comunicar al inspeccionado y la información apropiada debe ser introducida en el expediente de vigilancias a partir de lo cual será objeto de vigilancia al cumplimiento de plazos.

CAPÍTULO 5: Seguimiento y Cierre

1. Seguimiento

- 1.1. La Fase 4 del ciclo de vigilancia, que comprende el seguimiento y cierre de los incumplimientos detectados en un aeródromo, se vincula al Proceso de Solución de Problemas de Seguridad Operacional en Aeródromos, el cual se describe en la Parte IV del presente manual y considera el uso del *Procedimiento de Vigilancia de la Seguridad Operacional, DNA-PRO-001*, que incluye el seguimiento y el cierre de las constataciones mediante los cuales se documenta la adopción de medidas apropiadas de la DGAC, incluyendo medidas para asegurar el cumplimiento (“*enforcement*” en inglés), que permitan resolver los problemas de seguridad operacional detectados.
- 1.2. Cuando el Operador/explotador ha presentado un “Plan de acciones/medidas correctivas” generado a partir de la certificación inicial, de las auditorías de vigilancia continua o de inspecciones técnicas, se debe efectuar un seguimiento hasta que se hayan resuelto todos los elementos con el fin de garantizar que las medidas de mitigación se apliquen de acuerdo con las normas y plazos convenidos.
- 1.3. Para este propósito, luego de que se ha aceptado el Plan acciones/medidas correctivas propuesto por el Operador de Aeródromo en atención a las Constataciones detectadas, el IDV inicia el seguimiento apropiado para verificar la aplicación efectiva de las tareas comprometidas, dentro de la Fase 4 del ciclo de vigilancia.
- 1.4. El IDV debe examinar periódicamente la situación de cada medida pendiente.
- 1.5. Cuando se cumple un plazo determinado, el IDV debería verificar que se hayan aplicado las medidas correctivas correspondientes de forma adecuada.
- 1.6. Cuando un plan de medidas correctivas no se traduce en la aplicación de medidas apropiadas dentro de un plazo aceptable, el Estado puede aumentar la vigilancia (ver Parte III, Capítulo 3, Sección 5 del presente MIAGA)
- 1.7. En esta fase, el seguimiento puede efectuarse con actividades en el lugar, como por ejemplo inspecciones específicas a determinadas áreas, procesos o componentes del aeródromo. Esto último es especialmente recomendable si los problemas se repiten en un área en particular. Cuando las acciones correctivas resulten en evidencia de tipo documental, el seguimiento podría efectuarse mediante actividades de vigilancia remota.
- 1.8. En la Fase 4 del ciclo de vigilancia, también se deben analizar los resultados del procesamiento de datos de vigilancia. El propósito de esta evaluación, es identificar las áreas de atención tomando en cuenta los siguientes aspectos, que podrán ser considerados como modificadores de la frecuencia de vigilancia.

2. Resolución de No Conformidades

- 2.1. Las medidas eficaces y oportunas adoptadas por los operadores de aeródromo, permitirán que se resuelvan efectivamente los problemas de seguridad operacional, lo cual forma parte del Proceso de Resolución de Cuestiones de Seguridad Operacional, el cual se describe en la Parte IV del presente manual.

- 2.2. El IDV, mediante actividades a distancia que forman parte del monitoreo continuo o mediante inspecciones específicas en el lugar, confirmará que las acciones correctivas han sido completadas, informando en tal sentido al Jefe de la Unidad AGA, para que se notifique al operador del aeródromo en ese sentido, con lo cual se considera que la No Conformidad está subsanada.

3. Consecuencias administrativas y sanciones

- 3.1. Cuando un operador de aeródromo no aplique medidas eficaces y oportunas que resuelvan efectivamente las no conformidades detectadas, la DGAC adoptará medidas apropiadas para asegurar el cumplimiento (“*enforcement*”). Estas medidas incluyen la imposición de restricciones, la suspensión o revocación de certificado o la imposición de sanciones financieras, en correspondencia a los riesgos en materia de seguridad operacional causados por el incumplimiento.
- 3.2. Es de fundamental importancia la promoción del cumplimiento de los reglamentos mediante programas de educación, instrucción y asesoramiento, y sólo cuando estos esfuerzos han fallado deberían adoptarse medidas oficiales de obligación de cumplimiento. Las sanciones pueden ser administrativas o jurídicas dependiendo de la gravedad de las infracciones respecto del reglamento y sus consecuencias para la seguridad aeronáutica.
- 3.3. El informe del IDV es esencial para el inicio de las acciones administrativas o jurídicas dependiendo de la reglamentación nacional.
- 3.4. Si, tras un examen cuidadoso de todas las circunstancias del caso y luego del proceso sancionatorio, se determina la necesidad de suspender o revocar los privilegios del titular de licencia, habilitación, certificado o aprobación, la DGAC informará al titular oficialmente y por escrito, resumiendo la medida decretada y sus motivos. Además, si el titular de licencia, habilitación, certificado o aprobación no corrige la deficiencia en los plazos establecidos, la DGAC adoptará medidas apropiadas y progresivas de cumplimiento para asegurar que se corrijan rápidamente las deficiencias [8.405].

PARTE 4 – PROCESO DE SOLUCIÓN DE PROBLEMAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

CAPÍTULO 1: Actividades relativas a la solución de problemas de seguridad operacional en aeródromos

1. Objetivo

- 1.1. El objetivo de la presente Parte del MIAGA es proporcionar los lineamientos metodológicos y de análisis, para que los IAGA puedan gestionar la adopción de medidas apropiadas, incluyendo medidas para el cumplimiento (“*enforcement*”), que permitan resolver los problemas de seguridad operacional detectados en el aeródromo, como resultado de los procesos de certificación y vigilancia.

2. Introducción

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

3. Determinación de problemas de seguridad operacional

- 3.1 Un sistema efectivo y sostenible de supervisión de la seguridad operacional (SSO) debe permitir que se determinen los casos de incumplimiento y otros problemas de seguridad operacional y su solución efectiva y oportuna.
- 3.2 Los problemas de seguridad operacional en aeródromos que la DGAC puede determinar abarcan, entre otros, los siguientes:
 - Incumplimientos y otras deficiencias determinadas por la DGAC. - El tratamiento a incumplimientos y otras deficiencias se detalla en los capítulos 2 y 3 de la Parte IV del presente MIAGA.
 - Sucesos de seguridad operacional notificados que se analizan. - Debe asegurarse de que todas las partes interesadas de la comunidad de aviación notifiquen todos los sucesos relacionados con la seguridad operacional que lleguen a su conocimiento (incluidos los relacionados con aeródromos), mediante el sistema obligatorio de notificación del Estado. Los datos recopilados de diversas partes interesadas deberán registrarse en una base de datos integrada que utilice un formato normalizado y una clasificación común [compatible, de ser posible, con el formato del Centro europeo de coordinación de sistemas de informes de incidentes y accidentes de aviación (ECCAIRS)] para facilitar el análisis completo de los datos y sucesos recopilados. Ver Capítulo 4 de la Parte IV del presente MIAGA para mayores directrices.

- Tendencias negativas en materia de seguridad operacional. - La información, registrada en la base de datos de la Unidad AGA, puede mostrar tendencias en el comportamiento de la seguridad operacional de los aeródromos, y puede ser utilizada para optimizar la solución de incumplimientos. Ver Capítulo 4 de la Parte IV del presente MIAGA para mayores directrices.
- Resultados de investigaciones de accidentes e incidentes de aviación (incluidas recomendaciones relativas a la seguridad operacional). - investigaciones de accidentes e incidentes también desempeñan una función crucial en la detección de deficiencias y problemas de seguridad operacional. Pueden formularse recomendaciones relativas a la seguridad operacional durante una investigación o al concluir esta última. Ver Capítulo 4 de la Parte IV del presente MIAGA para mayores directrices.

4. Seguimiento de problemas de seguridad operacional

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

5. Cumplimiento (Enforcement)

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

6. Seguimiento de recomendaciones relativas a la seguridad operacional

- 6.1 Las investigaciones de accidentes e incidentes también desempeñan una función crucial en la detección de deficiencias y problemas de seguridad operacional. Pueden formularse recomendaciones relativas a la seguridad operacional en aeródromos durante una investigación o al concluir esta última.

- 6.2 Para asegurar que las recomendaciones relativas a la seguridad operacional en aeródromos se tomen debidamente en cuenta, se requiere aplicar un proceso estructurado para su seguimiento, que incluya entre otras cosas, lo siguiente:
- a) coordinación entre la DGAC (a través de la Unidad AGA) y la autoridad de investigación;
 - b) proceso de comunicación y coordinación con entidades involucradas por la recomendación;
 - c) establecimiento de cronogramas; y
 - d) procedimientos para observar el progreso de las medidas adoptadas en respuesta a la recomendación relativa a la seguridad operacional en aeródromos, hasta su plena aplicación, con seguimiento documentado.

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

1. Introducción

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

2. Otorgamiento de Exenciones

- 2.1. Como parte del proceso de certificación de aquellos aeródromos donde se ha verificado que existen condiciones que no se ajustan plenamente a la normativa vigente, en los casos que así lo prevea el Conjunto RAB AGA, se podrá otorgar exenciones, siempre y cuando se pueda garantizar la operación segura de las aeronaves en dichos aeródromos y además se cumpla el procedimiento específico DGAC-PRO-011 Procedimiento de Otorgación y Gestión de Exenciones, disponible en la biblioteca de la DGAC.
- 2.2. En estas condiciones, la DGAC puede otorgar cuando corresponda, en forma excepcional, de acuerdo al interés público y sin afectar la seguridad operacional, las exenciones que sean solicitadas por un propietario u operador de aeródromo que permita la certificación del aeródromo.
- 2.3. No deben utilizarse exenciones para superar un requisito que no sea popular o dar a entender que el cumplimiento de un requisito es opcional. La aplicación del mecanismo de otorgamiento de exenciones debe constituir una excepción y no la norma.
- 2.4. Sólo debe otorgarse una exención si existe una sólida justificación. Por consiguiente, no es aceptable otorgar exenciones que no se basen en evaluaciones de riesgos de seguridad operacional o estudios aeronáuticos y en un examen minucioso por la autoridad competente. Para este fin, el operador solicitante de un certificado de aeródromo preparará y presentará una solicitud de exención, adjuntando la evaluación de riesgos de seguridad operacional o un estudio aeronáutico para demostrar si puede lograrse un nivel equivalente de seguridad operacional u otro medio aceptable de cumplimiento. En atención a dicha solicitud, el IAGA designado llevará a cabo, al nivel apropiado, el examen y aceptación (si corresponde) de tal evaluación o estudio.
- 2.5. Todos los casos en que se otorguen exenciones deberá documentarse plenamente y publicarse los resultados según corresponda, como en el sitio web de la DGAC, en la AIP o en documentos de aseguramiento de la seguridad operacional (p. ej., el manual de aeródromo). La publicación debe incluir referencias a limitaciones, condiciones o medidas de mitigación pertinentes, según corresponda. Además, el proveedor de servicios debe examinar periódicamente toda excepción o dispensa con miras a eliminar su necesidad, en la medida de lo posible, y verificar la validez y eficacia de las medidas de mitigación establecidas. La entidad de reglamentación debe también evaluar, antes de otorgar una excepción o dispensa, si ésta daría lugar a diferencias respecto a los SARPS y, de ser así, asegurarse de que el Estado las notifique a la OACI.

3. Procesamiento de una Solicitud de Exención

3.1. Inicio del Proceso

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

3.2. Análisis y Evaluación de la Solicitud de Exención

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

3.2.3. Cuando se presente una evaluación de la seguridad operacional como sustento para el otorgamiento de una exención, el IAGA designado analiza la evaluación de seguridad operacional y verifica que:

- a) las partes interesadas correspondientes hayan establecido una coordinación apropiada;
- b) se hayan identificado y evaluado correctamente los riesgos, sobre la base de argumentos documentados (por ejemplo, estudios físicos o de factores humanos, análisis de accidentes e incidentes previos);
- c) las medidas de mitigación propuestas solucionen el riesgo de forma adecuada; y
- d) los plazos de la implantación planificada sean aceptables.

Nota. — Es preferible trabajar con un equipo de expertos operacionales del Estado en las áreas incluidas en la evaluación de la seguridad operacional.

3.2.4. Al finalizar el análisis de la evaluación de la seguridad operacional, el IAGA:

- a) recomienda aprobar o aceptar formalmente la evaluación de la seguridad operacional del operador de aeródromo, de acuerdo con lo dispuesto en el conjunto normativo AGA; o
- b) si se han subestimado o no se identificaron algunos riesgos, establece una coordinación con el operador de aeródromo a fin de llegar a un acuerdo respecto de la aceptación de la seguridad operacional; o
- c) si no se logra un acuerdo, rechaza la propuesta, que posiblemente el operador de aeródromo vuelva a presentar; o
- d) puede decidir recomendar la imposición de medidas condicionales para garantizar la seguridad operacional.

3.2.5. El IAGA designado deberá velar por que las medidas condicionales o de mitigación se implanten de forma apropiada y cumplan su finalidad.

3.2.6. Como parte del análisis y evaluación de toda solicitud de exención, el IAGA designado verificará que la solicitud incluya la evidencia de que se ha completado un proceso de Identificación de Peligros y Evaluación de Riesgos, cumpliendo los criterios de aceptabilidad establecidos en el matriz de tolerabilidad de riesgos indicada en el Capítulo K del RAB-138, en el marco de la gestión de riesgos de la seguridad operacional, que resulte en un riesgo con un “nivel tan bajo como sea razonable en la práctica” (ALARP).

3.2.7. En este contexto, es necesario que el IAGA designado verifique que cada solicitud de exención contenga lo siguiente:

- a. Las disposiciones reglamentarias a partir de las cuales se solicita la exención;
- b. la naturaleza y alcance de la exención sobre la base de los requisitos reglamentarios para los cuales se solicita la desviación;
- c. un análisis de riesgo que garantice las condiciones y procedimientos operacionales que sean necesarios para el cumplimiento del nivel de seguridad equivalente;
- d. cualquier información, consideración o argumento que sustente la solicitud;
- e. las razones para las cuales el otorgamiento de la exención sería de interés público (si fuera aplicable);

- f. las medidas de mitigación y mecanismos de control a ser aplicados por el solicitante para proporcionar un nivel equivalente de seguridad operacional u otro medio aceptable de cumplimiento.
- 3.2.8. En la evaluación de la información aportada para solicitar la exención el AGA debe tener en cuenta los siguientes criterios:
- a. La solución planteada debe ser APTA para la situación existente, lo que significa que las medidas alternativas de cumplimiento o de mitigación propuestas, deben proporcionar una solución efectiva al problema planteado, es decir que la naturaleza de dicha solución debe ser afín con la naturaleza de la desviación.
 - b. Su implementación debe ser FACTIBLE, es decir que la solución tiene que ser prácticamente realizable, ya que, si no fuera posible su implementación efectiva, la solución presentada carecería de validez.
 - c. Finalmente, la solución debe resultar ACEPTABLE para la DGAC, en base a criterios pertinentes, como por ejemplo el nivel de seguridad operacional antes y después de la exención, la efectividad de la solución adoptada, implicaciones para la capacidad y eficiencia del aeródromo, y demás aspectos que a criterio de la DGAC puedan afectar negativamente tanto al aeródromo como al sistema de aviación civil del Estado.
- 3.2.9. De existir razones de interés público y fundamentalmente que se proporcionen condiciones de seguridad operacional aceptables, el IAGA designado podrá recomendar a la DGAC conceder la exención solicitada.
- 3.2.10. La exención con respecto a una norma o método, así como las condiciones y procedimientos resultantes del estudio o evaluación efectuada, en las que se basa la exención otorgada, se consignarán en el Anexo 2 al Certificado de Aeródromo – “Condiciones de Operación”. En caso que se trate de un aeródromo certificado, el otorgamiento de la exención motivará una enmienda / actualización del certificado de aeródromo.
- 3.2.11. Cuando se otorgue la exención, el IAGA designado gestionará con la dependencia AIM, la publicación de las condiciones de operación resultantes del otorgamiento de la exención.
- 3.2.12. Toda la información y los documentos relacionados con el tratamiento de la solicitud de exención, deberá ser archivada en el expediente de certificación del aeródromo de la DGAC.
- 3.2.13. En cada caso en el que la DGAC otorgue una exención, el inspector AGA deberá realizar un análisis comparativo con los SARPS que correspondan y determinar si amerita o no la notificación de diferencias. [PQ 8.369]

3.3. Control y Seguimiento de Exenciones [PQ 8.369]

- 3.3.1. Se mantendrá un registro de todos los antecedentes y decisiones en relación a las exenciones que se otorguen o se denieguen, según sea el caso.
- 3.3.2. Durante las actividades de vigilancia a la Seguridad Operacional en aeródromos, el IAGA debe realizar el control de las exenciones otorgadas al operador de aeródromo, para verificar si el operador efectúa periódicamente un examen a las exenciones otorgadas para comprobar si amerita su vigencia.
- 3.3.3. Al efectuar el control y seguimiento de las exenciones otorgadas, deberá tomarse en cuenta que pueden existir exenciones permanentes o temporales.

- 3.3.4. Se considera exenciones permanentes cuando el incumplimiento a la norma es imposible subsanar o representa un grado alto de dificultad para el operador de aeródromo, como por ejemplo las desviaciones en cuanto a características físicas por condicionantes topográficos o geográficos. En tal caso el inspector AGA debe verificar que todas las medidas de mitigación propuestas para compensar la desviación a la norma estén siendo aplicadas para mantener la seguridad operacional en niveles aceptables. De igual manera, debe asegurarse que los requisitos normativos en los que se basa la exención siguen estando vigentes.
- 3.3.5. Las exenciones temporales son otorgadas cuando el incumplimiento a la norma puede ser subsanado en un mediano o largo plazo (Ej. falta o deficiencia de infraestructura), bajo un compromiso del operador de aeródromo plasmado en un Plan de Acciones Correctivas. El inspector AGA verificará si las actividades propuestas para atender la desviación están siendo ejecutadas en los plazos comprometidos. Asimismo, verificará que las medidas comprometidas para compensar la carencia estén siendo implementadas.
- 3.3.6. Después de su evaluación, el inspector AGA debe incluir en su informe de inspección el tratamiento y resultado del control de las exenciones si las hubiera, y en consecuencia recomendar si la exención debe permanecer o no. Posteriormente, por conducto regular se comunicará al operador de aeródromo las acciones que debe asumir en consecuencia.

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

- 4.1. Cuando durante el proceso de certificación el operador de aeródromo solicitante haya presentado un plan de medidas correctivas para subsanar algún incumplimiento detectado por la DGAC, el seguimiento de las medidas comprometidas durante el proceso de certificación se ajustará de forma similar a las directrices aplicadas para seguimiento a los Planes de Acciones Correctivas, generados durante la vigilancia. En la parte III capítulo 4 sección 2 de este manual se proporciona guía y orientación sobre este particular.
- 4.2. Debe tomarse en cuenta que, para aceptar un plan de medidas correctivas de un OAD, durante el proceso de certificación, el IAGA deberá verificar que, mediante restricciones, limitaciones operacionales, procedimientos específicos o medios alternativos de cumplimiento, las no conformidades atendidas con el plan no generan riesgos inaceptables.

CAPÍTULO 3: Tratamiento de Incumplimientos Durante el Proceso de Vigilancia

1. Seguimiento a la resolución de no conformidades

- 1.1. Resultado de las inspecciones, auditorías, evaluaciones y demás actividades de la DGAC, es posible que se identifiquen incumplimientos a los requisitos reglamentarios, correspondiendo aplicar las directrices descritas en el Capítulo 4 de la Parte III del presente manual.
- 1.2. Luego de que se ha adoptado el PAC del operador/ explotador de aeródromo, la DGAC inicia el seguimiento apropiado para verificar la aplicación efectiva de las acciones correctivas comprometidas, como parte de la Fase 4 del ciclo de vigilancia, la misma que está estrechamente relacionada al Proceso de Resolución de Problemas de Seguridad Operacional, el cual se describe en la Parte IV del presente manual y considera el uso del procedimiento DNA-PRO-001 Procedimiento de Vigilancia de la Seguridad Operacional, mediante los cuales se documenta la adopción de medidas apropiadas de la DGAC, incluyendo medidas para asegurar el cumplimiento (“enforcement” en inglés), que permitan resolver los problemas de seguridad operacional detectados.
- 1.3. En el seguimiento de las medidas que componen el PAC aceptado, se efectúa mediante el IDV quien debe realizar el seguimiento al cumplimiento del PAC y mantener informado al Jefe de la Unidad AGA.
- 1.4. Cuando los hallazgos son de naturaleza menor, no existen condiciones que afecten la seguridad operacional de forma adversa, y el operador del aeródromo tiene un programa de vigilancia interno, adecuado, puede ser aceptable un seguimiento “administrativo” mediante actividades de monitoreo a distancia. En este caso, todos los documentos de soporte remitidos por el operador de aeródromos, luego de revisados y validados por el IDV, serán aceptados como evidencia de cumplimiento. Los demás ítems observados requieren inspección de conformidad en sitio para asegurar que las no-conformidades han sido corregidas y las acciones correctivas son efectivas.
- 1.5. Se debe monitorear el progreso del PAC hasta que el operador de aeródromo complete las acciones correctivas establecidas en el plan. Para ello se deben utilizar las LV, en las que se identifican los códigos de los ítems observados.
- 1.6. El seguimiento debe realizarse en forma continua según el cronograma de seguimiento establecido en base a las particularidades del PAC aceptado.
- 1.7. Si un titular de certificado de aeródromo no corrige la deficiencia en los plazos establecidos, la DGAC debería adoptar medidas apropiadas y progresivas de cumplimiento para asegurar que se corrijan rápidamente las deficiencias.
- 1.8. Si como resultado de las actividades de vigilancia, los correspondientes informes revelan que el operador de aeródromo no ha sido efectivo en cumplir y mantener la observancia a los requisitos reglamentarios o a sus procedimientos aceptados en el MA, el IAGA tomará un curso de acción en base a la orientación proporcionada en la siguiente sección.

2. Aplicación de medidas de cumplimiento de la DGAC

- 2.1. El propósito de esta sección es el de asistir al personal de Inspectores de aeródromos, en la toma de decisión sobre el mejor curso de acción a tomar cuando se encuentra un incumplimiento a los requisitos reglamentarios durante las actividades de vigilancia.

- 2.2. Para este fin, debe valorarse que incumplimientos a los requisitos reglamentarios en que incurre un operador de aeródromo, pueden ser de distinta índole desde el punto de vista de riesgo generado. Pero, además, pueden originarse por errores o infracciones deliberadas. Además, el incumplimiento puede ser un hecho aislado o ser un hecho recurrente (sistemático).
- 2.3. En general corresponde una sanción administrativa cuando un incumplimiento ha generado un alto riesgo, es sistemático o ha sido deliberado.
- 2.4. Por lo expuesto, ante todo incumplimiento detectado resultado de auditorías, evaluaciones, inspecciones u otras actividades de vigilancia de seguridad operacional, los inspectores de aeródromos deben considerar las siguientes líneas de acción (simultáneas):
 - I. Acciones para preservar niveles aceptables de seguridad operacional
 - II. Acciones que refuercen el cumplimiento del Conjunto RAB AGA
- 2.4.1. Acciones para preservar niveles aceptables de seguridad operacional
 - 2.4.1.1. En este ámbito, el criterio que prevalece es preservar la seguridad operacional para alcanzar o superar el nivel aceptable establecido por el Estado, tomando medidas apropiadas para:
 - a. Protegerse contra la posibilidad de daños o lesiones inmediatas como resultado de un riesgo de seguridad hasta que ese riesgo pueda ser gestionado y mitigado;
 - b. Garantizar que se tomen las medidas adecuadas para minimizar la probabilidad de que tal riesgo pueda ocurrir nuevamente en el futuro;
 - c. Evitar la exposición a un riesgo de seguridad no mitigado.
 - 2.4.1.2. En este contexto, las medidas preventivas, correctivas o mitigadoras pueden implicar la restricción, limitación o prevención del ejercicio de ciertos privilegios, la prestación de servicios o la operación de aeronaves, hasta que los riesgos de seguridad operacional identificados se hayan abordado de manera efectiva.
 - 2.4.1.3. Por lo explicado, la toma de decisiones que debe asumir un IAGA, para mantener o mejorar la seguridad operacional, se basan en los criterios de tolerabilidad de los riesgos expresados con los índices determinados en base a la Tabla 4-1, donde se definen las acciones que deberían requerirse que el operador de aeródromo aplique o la DGAC aplique directamente.

TABLA 4-1. CRITERIOS DE TOLERABILIDAD DE RIESGOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

NIVEL DE RIESGO	ACCIÓN A SER APLICADA
EXTREMO 5A, 4A, 5B	SUSPENSIÓN INMEDIATA DE OPERACIONES Inaceptable bajo circunstancias existentes. No permitir ninguna operación hasta que haya sido implementado el control suficiente para reducir el riesgo a un nivel aceptable. Requiere la aprobación de instancias superiores.
ALTO 5C, 4B, 3A	ADVERTENCIA Asegurarse de que la evaluación de riesgo y los controles preventivos han sido satisfactoriamente completados y declarados. Aprobación de la alta gerencia de la evaluación de riesgos antes del comienzo de operaciones.
MODERADO 5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B, 1A	PRECAUCIÓN Realizar una revisión de la mitigación de riesgos por el departamento de aprobación y evaluación de riesgos.
BAJO 3E, 2D, 1B, 1C, 2C	REVISIÓN Mitigación de riesgo o revisión de medidas.
ADMISIBLE 2E, 1D, 1E	NO REQUIERE ACCIONES Aceptable, no requiere mitigación de riesgos.

2.4.2. Acciones que refuercen el cumplimiento del Conjunto RAB AGA

2.4.2.1. En este ámbito, el criterio que prevalece es reforzar el cumplimiento de los requisitos reglamentarios, a través de medidas punitivas o disciplinarias en el marco del procedimiento administrativo que corresponda.

2.4.2.2. Para este fin, un Inspector que identifique una contravención a la norma, considerará las características del incumplimiento desde los siguientes aspectos:

- a) Riesgo generado
- b) Intencionalidad
- c) Frecuencia en que el operador incurre en la infracción

2.4.2.3. Estas variables serán obtenidas del análisis efectuado en la fase de Notificación de Deficiencias del ciclo de vigilancia (Capítulo 4 de la Parte III del presente Manual). En base a estos valores el IAGA aplicará la siguiente Orientación para la Toma de Decisiones para Reforzar el Cumplimiento del Conjunto RAB AGA:

TABLA 4-2. MATRIZ DE TOMA DE DECISIONES PARA REFORZAR EL CUMPLIMIENTO DEL CONJUNTO NORMATIVO AGA

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

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

3. Cierre de No Conformidades

3.1. A partir del establecimiento de un PAC aceptado por la DGAC, el operador de aeródromo atenderá y subsanará progresivamente los ítems abiertos como no conformidades de acuerdo a su cronograma, siendo su responsabilidad comunicar oportunamente a la DGAC, adjuntando la evidencia que considere necesaria como respaldo, cuando ha subsanado alguna constatación

para que sea registrado en ese sentido y no exista mayores consecuencias sancionatorias. El Inspector AGA designado efectuará el análisis de la evidencia presentada, o si se requiere realizará una inspección al aeródromo.

- 3.2. En caso de que se verifique que el Operador de aeródromo efectivamente dio solución a una o más constataciones, el Inspector AGA debe llenar el Reporte de Soluciones de Carencias y Deficiencias Identificadas, empleando el siguiente formato:

Tabla 4.3. Formato de Reporte de Soluciones de Carencias y Deficiencias Identificadas

CODIGO	REFERENCIA NORMATIVA	CONSTATACIÓN	ACCION CORRECTIVA IMPLEMENTADA	EVALUACIÓN DE LA ACCIÓN

Firma y sello Inspector AGA designado
Fecha de Reporte:

- 3.3. El formato del reporte de soluciones puede ser actualizado conforme el Procedimiento de Vigilancia DNA-PRO-001, de la DGAC.
- 3.4. En el reporte de soluciones pueden estar detalladas una o más constataciones subsanadas.
- 3.5. Una vez llenado el cuadro con el reporte de soluciones, se debe imprimir dos ejemplares, mismos que deberán ser firmados por el IAGA designado.
- 3.6. Uno de los ejemplares del Reporte de Soluciones a no Conformidades se hará llegar al Operador de aeródromo para acreditar que la constatación ha sido subsanada. La otra copia deberá archivar en el expediente de vigilancia del aeródromo.

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

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

1.1. Introducción

1.1.1. Como parte del Sistema de Notificación Obligatoria del Estado, se exige a los operadores de aeródromos que informen a la DGAC los sucesos de seguridad operacional que ocurran en los aeródromos, de conformidad con la normativa aplicable, cuando el suceso se relacione a notificaciones obligatorias del ámbito AGA, como ser, entre otras:

- a) Salidas de pista
- b) Aterrizajes demasiado cortos
- c) Incursiones en pista
- d) Aterrizaje o despegue en una calle de rodaje
- e) Sucesos relacionados con choques con fauna
- f) Sucesos relacionados con objetos extraños FOD y daños producidos
- g) Salidas de calles de rodaje o plataforma
- h) Incursiones en calles de rodaje o plataforma
- i) Colisiones en tierra

1.1.2. Además, en los aeródromos certificados, como parte del SMS del aeródromo, se tienen establecidos los sistemas de notificación de sucesos de seguridad operacional, mediante los cuales los operadores recaban notificaciones por parte de su personal, subcontratistas y usuarios del aeródromo, para su tratamiento de acuerdo a lo establecido en su Manual SMS.

1.1.3. Dichos sucesos serán de conocimiento de la DGAC mediante el Sistema de Recopilación y Procesamiento de Datos sobre Seguridad Operacional (SDCPS) u otro similar que permite captar, almacenar, agregar y permitir el análisis de datos e información sobre seguridad operacional para apoyar la identificación de peligros a través de todo el sistema de aviación.

1.1.4. Los datos de sucesos en aeródromos formarán parte de la base de datos del SSP, siendo procesados en ese ámbito, de acuerdo a los procedimientos correspondientes. Sin embargo, además de lo anterior, el IAGA designado debe examinar y analizar la información suministrada por el operador en los informes de sucesos, así como otras notificaciones referentes sucesos de seguridad operacional en aeródromos, recabadas mediante las demás fuentes del SDCPS o similar.

1.1.5. A este efecto, el IAGA:

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

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

1.2. Tratamiento de la Notificación

- 1.2.1. Una vez recibida una notificación en la DGAC, cuando corresponda, se cursará la misma al departamento AGA, donde se designará un inspector para su tratamiento.
- 1.2.2. El inspector AGA designado primeramente examinará la notificación para determinar si se ha tratado de un suceso de seguridad operacional ocurrido en un aeródromo público o su espacio aéreo, en cuyo caso será registrado, de lo contrario la notificación no será procesada.
- 1.2.3. Se registrarán las notificaciones de sucesos de seguridad operacional relacionados con aeródromos, en la base de datos de notificaciones de la DGAC, señalando la fecha, los datos del notificante (si constan) y el detalle de la notificación. Asimismo, se conservará la notificación en el expediente de vigilancia del aeródromo en cuestión.
- 1.2.4. Una vez registrada la notificación, el IAGA debe analizar la misma tomando en cuenta los criterios establecidos en el RAB 138 SMS para aeródromos, para valorar la gravedad del suceso ocurrido y el riesgo generado de que el suceso hubiera escalado hasta un evento de consecuencias últimas.
- 1.2.5. De ser necesario, se puede requerir mayor información al operador de aeródromo, o realizar una inspección específica al aeródromo para efectuar una verificación en el terreno de las condiciones en que se están efectuando las operaciones.
- 1.2.6. Al igual que el tratamiento de incumplimientos, si se determina que el índice de riesgo está en la zona intolerable, el inspector AGA debe elaborar un informe recomendando la aplicación de la aplicación de restricciones que el caso amerite para que el riesgo entre en zona tolerable.
- 1.2.7. Si el índice de riesgo determinado es tolerable, pero el suceso se considera como un evento inseguro grave o significativo (accidente o incidente serio), se efectuará seguimiento a las acciones del operador de aeródromo para asegurar que un suceso similar no vuelva a ocurrir y se determinará si son aceptables para la DGAC. Se comunicará al Operador las conclusiones del análisis con las recomendaciones que el caso amerite.
- 1.2.8. Si el suceso se trata de un incidente menor y la notificación del suceso fue presentada por operador de aeródromo, se hará seguimiento a la presentación del informe del operador, el cual, dentro del plazo establecido por la DGAC, debe presentar un informe que incluya la descripción del suceso, el análisis de riesgos por parte del operador, las acciones y plazos cumplido o propuestos para solucionar el problema.
- 1.2.9. Si el suceso se trata de un incidente menor y la notificación del suceso no fue presentada por operador de aeródromo, se requerirá un informe al operador de aeródromo que incluya la descripción del suceso, el análisis de riesgos por parte del operador, las acciones y plazos cumplido o propuestos para solucionar el problema. Si se conoce algún dato de contacto del notificador, es importante informarle respecto al estado de atención a la notificación, lo que contribuye a incentivar las notificaciones.
- 1.2.10. En todo caso, si se detecta que el suceso se ha originado en algún incumplimiento deliberado a los requisitos aplicables del Conjunto RAB AGA, el IAGA analizará si el hecho amerita ser sometido a un proceso sancionatorio, efectuando las acciones pertinentes para dicho efecto.

1.3. Tratamiento del informe del operador

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

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

2.1. Introducción

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

2.2. Tendencias determinadas por la Unidad AGA

- 2.2.1. Posterior a cada inspección de aeródromo, al momento de elaborar el Cuadro de Carencias y Deficiencias, el IAGA puede identificar cuales constataciones están siendo recurrentes utilizando el concepto de incumplimiento sistemático, descrito en el capítulo anterior. Se entiende por incumplimiento sistemático a aquellas contravenciones similares que ocurren o que se detecta que han ocurrido anteriormente y que continuarán ocurriendo por la falta identificada de políticas, procedimientos o control por parte de la organización.
- 2.2.2. Los resultados de las inspecciones están almacenados en la base de datos de la Unidad AGA, esta información puede señalar el comportamiento del operador de aeródromo en cuanto al cierre de constataciones, se puede conocer cuáles constataciones se registran de manera recurrente.

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

2.3. Tendencias determinadas por el Operador de aeródromo

2.3.1. En función a lo establecido en el plan de vigilancia de cada aeródromo, se efectuará evaluaciones o auditorías SMS, actividades que incluyen la revisión y monitoreo a los indicadores de rendimiento de la seguridad operacional SPI que tiene el operador de aeródromo.

2.3.2. La revisión de la información acerca de los SPI puede ser efectuada durante una actividad programada o en cualquier momento que el inspector AGA considere pertinente.

2.3.3. Los indicadores de rendimiento de la seguridad operacional SPI que se manejan en los aeródromos certificados y están establecidos en el Manual SMS, pueden ser Indicadores de resultados (lagging, en inglés) y avanzados (leading, en inglés), de acuerdo al siguiente detalle:

a. Indicadores de resultados

- i. Accidentes
- ii. N° de incidentes con aves
- iii. Colisiones lado aire
- iv. Incidentes graves
- v. Incursiones en pista
- vi. Fauna en pista

b. Indicadores avanzados

- i. FOD en plataforma
- ii. FOD en pista y calles de rodaje
- iii. Inspecciones en pista
- iv. N° de avistamiento de aves en zonas sensibles
- v. Tasa de notificaciones voluntarias

2.3.4. Durante la revisión o monitoreo de los indicadores el IAGA debe observar si los datos procesados por el operador de aeródromo se encuentran dentro del rango de valores aceptables definidos por el mismo, de manera que no representen un nivel de alerta para la seguridad operacional.

2.3.5. Posterior a una inspección, el inspector AGA elaborará un informe con los resultados de la misma, detallando cuál o cuáles indicadores presentan datos por fuera de los límites aceptables definidos.

2.3.6. De existir indicadores que muestren datos por encima o debajo de los límites aceptables, la DGAC comunicará formalmente los resultados al operador de aeródromo y le requerirá un Plan de Acciones Correctivas PAC en el que se detallen las medidas que propone para conseguir que los datos de los indicadores estén dentro de los rangos aceptables. En la misma comunicación se determinará la fecha de entrega del PAC a la DGAC.

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

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

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

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

APÉNDICE 1: INSPECCIONES TÉCNICAS Y VERIFICACIONES EN EL TERRENO

1. INTRODUCCIÓN

- 1.1 Cuando un operador de aeródromo solicita la certificación inicial, la DGAC evalúa que ese aeródromo cumpla los requisitos de certificación pertinentes de acuerdo al alcance de la certificación (RAB 139.006), luego de lo cual, si se observa que el aeródromo cumple dichos requisitos, se inicia el proceso para otorgar el certificado correspondiente.
- 1.2 Para este fin, el cumplimiento del aeródromo se evalúa mediante:
 - a) inspecciones técnicas de la infraestructura y el equipo del aeródromo respecto de los requisitos relativos a las operaciones previstas;
 - b) un examen del manual de aeródromo y la documentación justificante y la aceptación de las secciones pertinentes sobre seguridad operacional; y
 - c) la verificación en el terreno de los procedimientos, la organización y el SMS del operador de aeródromo sobre la base del contenido del manual de aeródromo.
- 1.3 En este contexto, el presente Apéndice tiene por objeto enumerar los elementos principales que los inspectores de aeródromos (IAGA) de la DGAC deben examinar en el proceso de certificación de un aeródromo, a través de actividades de inspecciones técnicas en la Fase 1 y verificación en el terreno en la Fase 4. Para orientación y herramienta de trabajo en el examen del Manual del Aeródromo en la Fase 3 del proceso de certificación inicial, así como de las posteriores enmiendas del MA, se proporciona la LV-AGA-003 en el Apéndice 3 del MIAGA.
- 1.4 Igualmente, como se indica en la parte III del MIAGA, luego de la conclusión de un proceso de certificación con el otorgamiento del Certificado de Aeródromo, la DGAC planifica y efectúa medidas/actividades de vigilancia permanente de modo de asegurarse de que cada tema dentro del alcance de la certificación está sujeto a vigilancia. Para este fin, dependiendo del nivel de implementación y operatividad del SMS, las actividades de vigilancia pueden ser más o menos rigurosas pero la metodología de inspecciones y verificaciones es la misma que en la certificación.
- 1.5 Es posible ampliar el alcance de inspecciones técnicas y verificaciones en el terreno más allá del listado que figura a continuación, de acuerdo con los requisitos que sean aplicables a cada caso.
- 1.6 Siguiendo el listado del presente Apéndice para inspecciones técnicas y verificaciones en el terreno, estas actividades de la DGAC se basan en los mismos elementos, habiendo adaptado a su vez, las listas de verificación (LV) a los requisitos del conjunto RAB AGA, armonizando así sus inspecciones técnicas y verificaciones en el terreno.
- 1.7 Las Listas de Verificación para inspecciones técnicas y verificaciones en terreno se proporcionan en el Apéndice 3 del MIAGA, como herramienta de trabajo del inspector, al mismo tiempo que documenta la actividad cumplida por la DGAC.

2. INSPECCIONES TÉCNICAS

Las inspecciones técnicas son las actividades mediante las cuales, la DGAC, por intermedio de sus Inspectores de Aeródromo, efectúa la verificación visual o por instrumentos del cumplimiento de las especificaciones técnicas relativas a la infraestructura y las operaciones del aeródromo. Por lo tanto, su realización requiere que los inspectores se constituyan en el aeródromo para efectuar las verificaciones

Sin embargo, debe tomarse en cuenta que es posible que, para ciertos elementos, la inspección se base en documentos y antecedentes que evidencien el cumplimiento de especificaciones, en cuyo caso ese tipo de verificaciones se efectúan en gabinete (Ej. Verificación de planos, certificados de calidad, informes y estudios técnicos).

Cuando se efectúan inspecciones técnicas en la Fase 1 del proceso de certificación, éstas se planifican y llevan a cabo de modo que puedan emplearse los resultados en las verificaciones en el terreno de la Fase 4.

Asimismo, a criterio de la DGAC, pueden efectuarse inspecciones técnicas dentro del proceso de vigilancia para verificar que se siguen cumpliendo las especificaciones verificadas en la certificación, especialmente cuando existan variaciones en la infraestructura o ayudas terrestres.

2.1 Infraestructura y ayudas terrestres

La inspección técnica de la infraestructura y las ayudas terrestres comprende la verificación de los siguientes elementos:

a) Restricciones de obstáculos:

1) Superficie limitadora de obstáculos (OLS):

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

2) Zona despejada de obstáculos (OFZ):

- i. estas superficies están definidas, si procede;
- ii. ningún objeto penetra en la OFZ salvo que sea fundamental para la seguridad operacional de la navegación aérea y sea frangible ;

3) Los objetos en las áreas cercanas a la pista o las calles de rodaje (franjas de pista, zona libre de obstáculos, zona de parada, área de seguridad de extremo de pista, franjas de las calles de rodaje, área de funcionamiento del radioaltímetro, área anterior al umbral) cumplen los requisitos.

b) Características físicas:

1) a fin de facilitar la verificación del cumplimiento de las características físicas del aeródromo, se puede utilizar el método de la clave de referencia descrito en el RAB 137. La clave de referencia es un método sencillo para interrelacionar las numerosas especificaciones relativas a las características de los aeródromos a fin de proporcionar una serie de instalaciones de aeródromo adecuadas a los aviones que operarían en el aeródromo;

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

3) pistas:

i) las características físicas:

- cumplen el reglamento aplicable y la clave de referencia;
- se miden apropiada y periódicamente;

ii) las distancias declaradas publicadas concuerdan con la situación en el terreno;

iii) las áreas cercanas a la pista (márgenes de pista, franjas de pista, zona libre de obstáculos, zona de parada, área de seguridad de extremo de pista, área de funcionamiento del radioaltímetro, área anterior al umbral) cumplen el reglamento

- aplicable y la clave de referencia en cuanto a anchura, largo, tipo de superficie, resistencia, pendientes, nivelación y objetos que se encuentran sobre ellas;
- iv) las distancias de separación pertinentes cumplen el reglamento aplicable y la clave de referencia;
- 4) calles de rodaje:
- i) las características físicas (anchura, radio de curva, anchura suplementaria de la calle de rodaje, pendientes longitudinales y transversas, radio de curva de viraje para calles de salida rápida, tipo de superficie, resistencia del pavimento) cumplen la clave de referencia publicada para cada calle de rodaje;
 - ii) los márgenes y las franjas de las calles de rodaje cumplen su clave de referencia en cuanto a anchura, tipo de superficie, pendientes y objetos que se encuentran sobre ellos;
 - iii) las calles de rodaje en puentes cumplen su clave de referencia en cuanto a anchura;
 - iv) las distancias de separación pertinentes cumplen los reglamentos aplicables y la clave de referencia;
- 5) calles de servicio:
- i. existen puntos de espera en la vía de vehículos en la intersección de una calle y una pista a una distancia que cumple con la clave de referencia;
- 6) apartaderos de espera, puntos de espera de la pista y puntos de espera intermedios:
- i. los apartaderos de espera, puntos de espera de la pista y puntos de espera intermedios están ubicados de conformidad con la clave de referencia aplicable;
- c) Sistemas eléctricos:
- 1) se dispone de una fuente primaria adecuada de energía;
 - 2) el tiempo de conmutación cumple los requisitos;
 - 3) de ser necesario, se dispone de una fuente secundaria de energía;
 - 4) el servicio de tránsito aéreo (ATS) recibe comentarios respecto del estado de las ayudas terrestres, si procede;
- d) Ayudas visuales:
- 1) señales:
 - i. todas las señales:
 - están colocadas según proceda;
 - están ubicadas en el lugar y la cantidad requeridos;
 - tienen las dimensiones y los colores requeridos;
 - ii. eso incluye, si procede:
 - las señales de pista (señal designadora de pista, señal de umbral, señal de eje de pista, señal de faja lateral de pista, señal de punto de visada, señal de zona de toma de contacto, señal de plataforma de viraje en la pista);
 - las señales de calle de rodaje (señal de eje de calle de rodaje y señal mejorada de eje de calle de rodaje, señal de faja lateral de calle de rodaje, señal de punto de espera de la pista, señal de punto de espera intermedio);
 - las señales de plataforma;
 - las señales con instrucciones obligatorias;

- las señales de información (que no tienen que estar activadas, pero deben cumplir los requisitos cuando se las activa);
 - una señal de punto de espera en la vía de vehículos (que cumple el reglamento aplicable);
 - una señal de punto de verificación del VOR en el aeródromo;
 - una señal de superficie no resistente;
- 2) letreros:
- i. todos los letreros:
 - están ubicados en el lugar requerido;
 - están colocados como corresponde;
 - tienen las dimensiones y los colores requeridos;
 - cuentan con el sistema de iluminación adecuado, si procede;
 - son frangibles, si procede;
 - ii. eso incluye, si procede:
 - letreros con instrucciones obligatorias (letreros de designación de pista, letreros de punto de espera de la pista, letreros de punto de espera de Categorías I, II y III, letreros de prohibida la entrada);
 - letreros de información (letreros de dirección, letreros de emplazamiento, letreros de pista libre, letreros de salida de pista, letreros de despegue desde intersección, letreros de destino, letreros de punto de espera en la vía de vehículos, letreros de punto de verificación del VOR, letrero de identificación de aeródromo);
- 3) luces:
- i. no deben existir luces no aeronáuticas que pudieran poner en peligro la seguridad operacional del avión;
 - ii. todas las luces aeronáuticas:
 - se activan cuando es necesario;
 - están ubicadas en el lugar y la cantidad requeridos;
 - tienen los colores y niveles de intensidad requeridos;
 - cumplen los niveles de estado de funcionamiento o los objetivos de mantenimiento;
 - son frangibles cuando están elevadas, si procede;
 - iii. eso incluye, si procede:
 - el sistema de iluminación de aproximación;
 - los sistemas de luces de entrada en la pista;
 - el sistema visual indicador de pendiente de aproximación (VASIS o PAPI);
 - las luces de pista (luces de eje de pista, luces de borde de pista, luces de identificación de umbral de pista, luces de extremo de pista, luces de umbral de pista y de barra de ala, luces de zona de toma de contacto en la pista, luces de zona de parada, luces de plataforma de viraje en la pista);

- las luces de calle de rodaje (luces de eje de calle de rodaje, luces de borde de calle de rodaje, barras de parada, barras de prohibición de acceso, luces de punto de espera intermedio, luces indicadoras de calle de salida rápida);
 - luces de salida de la instalación de deshielo/antihielo;
 - luces de protección de pista;
 - luces de punto de espera en la vía de vehículos;
 - luces de área fuera de servicio;
 - faros aeronáuticos;
 - luces de obstáculos;
- 4) balizas:
- i. todas las balizas:
 - están colocadas según proceda;
 - están ubicadas en el lugar y la cantidad requeridos;
 - tienen los colores requeridos;
 - son frangibles;
 - ii. eso incluye, si procede:
 - las balizas de calle de rodaje (balizas de borde de calle de rodaje, balizas de eje de calle de rodaje);
 - las balizas de borde de pistas sin pavimentar;
 - las balizas delimitadoras;
 - las balizas de borde de zona de parada;
 - las balizas de borde para pistas cubiertas de nieve;
 - balizas de área fuera de servicio;
- 5) indicadores:
- i. hay un indicador de la dirección del viento:
 - en la ubicación correcta;
 - que cumple con los requisitos en cuanto a ubicación y características requeridas;
 - está iluminado en un aeródromo de uso nocturno.

2.2 Servicios SEI

La inspección y verificación en terreno de los servicios SEI incluye los siguientes aspectos:

- a) Nivel de protección:
 - 1) el nivel de protección se promulga en la AIP;
 - 2) el operador de aeródromo cuenta con un procedimiento para reevaluar periódicamente el tránsito y actualizar el nivel de protección, incluida la no disponibilidad;
 - 3) el operador de aeródromo ha establecido arreglos con los servicios de información aeronáutica, incluido el ATS, para suministrar información actualizada en caso de que se produzcan cambios en el nivel de protección;

- b) Personal de SEI:
 - 1) la cantidad de miembros del personal de SEI es acorde al nivel de protección apropiada para la categoría de SEI del aeródromo;
 - 2) la instrucción de todo el personal de SEI es adecuada y está supervisada;
 - 3) se dispone de instalaciones de instrucción, que pueden incluir equipos de simulación para impartir instrucción sobre incendios en aviones;
 - 4) se mantienen actualizados los procedimientos que sigue el personal de SEI;
- c) Respuesta:
 - 1) el servicio SEI cuenta con un mapa actualizado de su área de respuesta, incluidos los caminos de acceso;
 - 2) el tiempo de respuesta cumple el reglamento aplicable y es objeto de ensayos periódicos. Esta verificación debe estar formalizada en los procedimientos SEI;
 - 3) el servicio SEI cuenta con procedimientos que describen esta respuesta y garantizan que, en caso de incidente/accidente, se redacte y archive un informe;
 - 4) existe un sistema de comunicación y alerta entre la estación de servicios contra incendios, la torre de control y los vehículos SEI;
- d) Equipo de salvamento:
 - 1) la cantidad de vehículos SEI está en consonancia con el reglamento aplicable;
 - 2) el servicio SEI cuenta con un procedimiento en el que se describe el mantenimiento de los vehículos SEI y se garantiza el control formal de ese mantenimiento;
 - 3) los tipos y cantidades de agentes extintores, incluida la reserva, están en consonancia con el reglamento aplicable;
 - 4) la cantidad y calidad de la vestimenta de protección y los equipos respiratorios provistos están en consonancia con el reglamento aplicable; se verifican adecuadamente los equipos respiratorios y se controlan formalmente las cantidades;
 - 5) cuando hay agua en el área que debe cubrir el servicio SEI, se provee la cantidad y el tipo adecuados de equipo de salvamento específico;
 - 6) se provee la cantidad suficiente de todo otro equipo requerido por el reglamento aplicable.

2.3 Gestión del peligro que representa la fauna silvestre

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

- a) Se provee el equipo requerido;
- b) Existen vallas, según proceda;
- c) El operador de aeródromo cuenta con un procedimiento en el que se describen las medidas adoptadas para desalentar la presencia de elementos de la fauna silvestre y se detallan:
 - 1) las personas a cargo de esas medidas y la instrucción que recibieron;
 - 2) la manera y el momento en que se ejecutan esas medidas, incluida la confección y el archivo de un informe de esas medidas;
 - 3) el equipo que se emplea para llevar a cabo esas medidas;
 - 4) el análisis de las proximidades del aeródromo y las medidas preventivas que han de adoptarse posteriormente para desalentar la presencia de fauna silvestre;

- 5) el control de esas medidas incluida, si procede, la realización de las evaluaciones apropiadas de la fauna silvestre;
- 6) coordinación con ATS;
- d) El operador de aeródromo cuenta con un procedimiento para:
 - 1) registrar y analizar los incidentes relacionados con la fauna silvestre;
 - 2) recoger restos de fauna silvestre;
 - 3) controlar las medidas correctivas que han de adoptarse posteriormente; y
 - 4) presentar a la DGAC informes de incidentes relacionados con la fauna silvestre.

3. VERIFICACIÓN EN EL TERRENO DE LOS PROCEDIMIENTOS Y EL SMS DEL OPERADOR

3.1 Verificación en el terreno de los procedimientos del operador

La verificación en el terreno de los procedimientos del operador de aeródromo incluye lo siguiente:

- a) Suministro de información de aeródromo (Datos y presentación de informes del aeródromo):
 - 1) integridad y exactitud de los datos informados de conformidad con la AIP, incluidos:
 - i. recopilación de datos, entre otros, el estado del área de movimientos y sus instalaciones;
 - ii. verificaciones de la validez de los datos;
 - iii. transmisión de datos;
 - iv. cambios en los datos publicados, ya sean permanentes o provisionales;
 - v. verificaciones de la información publicada;
 - vi. actualización de información tras obras de construcción;
 - 2) coordinación oficial con la ATS;
 - 3) coordinación oficial con los servicios de información aeronáutica;
 - 4) publicación de la información requerida en la publicación aeronáutica;
 - 5) información publicada de acuerdo con la situación en el terreno;
 - b) Protección del área operacional (Acceso al área de movimientos):
 - 1) existe un plan actualizado que muestra claramente los puntos de acceso al área de movimientos;
 - 2) existe un procedimiento en que se describe la inspección de puntos de acceso y vallas;
- Nota.— Los procedimientos de acceso a las áreas de maniobra suelen diferir considerablemente de los correspondientes a las áreas de plataforma.*
- c) Plan de emergencias del aeródromo:
 - 1) existe un plan de emergencias actualizado del aeródromo;
 - 2) se hacen ejercicios periódicos relativos al plan de emergencias;
 - 3) existe un procedimiento en el que se describen las tareas del plan de emergencias;
 - 4) el operador de aeródromo verifica periódicamente la información del plan de emergencias y lleva una lista actualizada de las personas y los datos de contacto del plan de emergencias;

- 5) existe un procedimiento en el que se describen sus funciones y responsabilidades durante una emergencia;
 - 6) existe un procedimiento en el que se describe la participación de otros organismos y la coordinación con ellos durante emergencias;
 - 7) el equipo mínimo de emergencias requerido está disponible, incluido un centro de operaciones de emergencia y un puesto de mando móvil equipados adecuadamente;
- d) SEI:
- 1) antes de la auditoría se realiza una inspección técnica de los diversos elementos de los servicios SEI mencionados en 2.2 b);
 - 2) durante la verificación en el terreno del operador de aeródromo, sólo se corroborará si se aplica oportunamente el plan de medidas correctivas posterior a la inspección técnica;
 - 3) si la verificación en el terreno revela nuevas desviaciones, éstas deberían incluirse en el informe de verificación en el terreno;
- e) Inspección del área de movimientos:
- 1) existe un procedimiento que garantiza la coordinación con ATS para la inspección del área de movimientos;
 - 2) se describen las inspecciones, si es el operador de aeródromo quien las realiza, incluido lo siguiente:
 - i. frecuencia y alcance;
 - ii. presentación de informes, transmisión y archivo;
 - iii. medidas que han de aplicarse y control de ellas;
 - 3) se evalúan y miden las características de la superficie de la pista cuando ésta se encuentra mojada o contaminada y se informa a la ATS al respecto;
- f) Mantenimiento del área de movimientos:
- 1) existe un procedimiento para medir periódicamente las características de rozamiento de la superficie de la pista para evaluar si son adecuadas o si es necesario tomar alguna medida;
 - 2) se corrobora si existe un plan de mantenimiento a largo plazo, incluida la gestión de las características de rozamiento de la pista, el pavimento, las ayudas visuales, las vallas, los sistemas de drenaje, los sistemas eléctricos y los edificios.
- g) Control de nieve y hielo y otras condiciones meteorológicas peligrosas:
- 1) en los aeródromos sujetos a condiciones de nieve y hielo:
 - i. el operador de aeródromo cuenta con un plan de control de nieve y hielo que incluye los medios y procedimientos empleados y las responsabilidades y criterios de cierre y reapertura de la pista;
 - ii. debe existir una coordinación formal entre el operador de aeródromo y ATS para la limpieza de nieve y hielo;
 - 2) para otras situaciones meteorológicas peligrosas que pueden producirse en el aeródromo (por ejemplo, tormentas, vientos de superficie y ráfagas fuertes, tormentas de arena), el operador de aeródromo debe contar con procedimientos en que se describan las medidas que se deben adoptar y se definan las responsabilidades y los criterios para la suspensión de las operaciones en la pista;
 - 3) el operador de aeródromo ha establecido una coordinación formal con el proveedor de servicios meteorológicos a fin de recibir asesoramiento sobre toda condición meteorológica significativa;

- h) Ayudas visuales y sistemas eléctricos del aeródromo:
- 1) si es responsable del mantenimiento de las ayudas visuales y los sistemas eléctricos, el operador de aeródromo cuenta con procedimientos en que se describen:
 - i. las tareas, de rutina y de emergencia, con inclusión de inspecciones de las ayudas luminosas y no luminosas, el mantenimiento de su suministro eléctrico y la frecuencia;
 - ii. presentación, transmisión y archivo de informes;
 - iii. control de medidas ulteriores;
 - iv. coordinación con ATS;
 - 2) si el operador de aeródromo no está a cargo del mantenimiento de las ayudas visuales y los sistemas eléctricos, es preciso determinar con claridad cuál es la organización a cargo a fin de garantizar que existan procedimientos formales de coordinación con el operador de aeródromo, incluidos los objetivos acordados;
 - 3) se tiene en cuenta la señalización de obstáculos;
- i) Seguridad operacional cuando se llevan a cabo obras en el aeródromo:
- 1) cuando se realizan obras en el aeródromo, existe un procedimiento que describe:
 - i. las notificaciones necesarias a las distintas partes interesadas;
 - ii. la evaluación de riesgos de las obras en el aeródromo;
 - iii. las funciones y responsabilidades de las diversas partes, con inclusión de la relación entre ellas y la aplicación de las medidas de seguridad operacional;
 - iv. el control de la seguridad operacional durante las obras;
 - v. la reapertura de las instalaciones, si procede;
 - vi. la coordinación necesaria con ATS;
- j) Dirección en la plataforma. Cuando se presta un servicio de dirección en la plataforma:
- 1) existe un procedimiento para garantizar la coordinación con ATS;
 - 2) se identifican oficialmente los aviones cuyo uso es aceptable para cada puesto de estacionamiento;
 - 3) existe una línea de seguridad en la plataforma que cumple con los requisitos;
 - 4) hay instrucciones generales de seguridad operacional para todos los agentes del área de plataforma;
 - 5) se indican la ubicación y el empuje del avión;
- k) Gestión de la seguridad operacional en la plataforma:
- 1) existe un procedimiento para la inspección del área de plataforma [véase j)];
 - 2) existe coordinación con otras partes que tienen acceso a la plataforma, por ejemplo, empresas de abastecimiento de combustible, deshielo y otras agencias de servicios de escala;
- l) Operaciones de vehículos en el área de movimientos:
- 1) existe un procedimiento para garantizar que los vehículos en el área de movimientos estén equipados adecuadamente;
 - 2) los conductores han recibido la instrucción apropiada;
 - 3) si el operador de aeródromo es responsable de la instrucción de los conductores de vehículos del área de maniobras, existe un plan de instrucción adecuado que incluye la instrucción periódica y medidas de concientización;
 - 4) si el operador de aeródromo no está a cargo de toda la instrucción ni de parte de ella, el prestador de servicios se encuentra identificado claramente y existe una coordinación formal entre ambos;

- m) Gestión del peligro que representa la fauna. Las verificaciones de la gestión del peligro que representa la fauna pueden consistir en inspecciones técnicas o estar incluidas en la verificación en el terreno de los procedimientos del operador:
- 1) si no se ha inspeccionado el ámbito durante las inspecciones técnicas, el equipo de verificación en el terreno debe verificar los puntos enumerados anteriormente, en 2.3 c);
 - 2) si se ha efectuado una inspección técnica antes de la verificación en el terreno, esta última consiste en verificar la implantación oportuna del plan de medidas correctivas con posterioridad a la inspección técnica;
 - 3) si la verificación en el terreno revela nuevas desviaciones, estas deben incluirse en el informe de verificación en el terreno;
- n) Control de Obstáculos:
- 1) existe un procedimiento para garantizar que haya un plano de obstáculos;
 - 2) existe un procedimiento de control de obstáculos en el que se describen las verificaciones, su frecuencia y archivo y las medidas de seguimiento;
 - 3) existe un procedimiento para garantizar que los obstáculos no representen un peligro para la seguridad operacional y que se adopten medidas apropiadas cuando sea necesario;
- o) Traslado de aeronaves inutilizadas:
- 1) existe un plan para el traslado de aeronaves inutilizadas en el que se describen las funciones y responsabilidades del operador de aeródromo, entre ellas, la coordinación necesaria con otras agencias y los medios que están o pueden estar disponibles;
- p) Operaciones en condiciones de visibilidad reducida:
- 1) existe coordinación entre el operador de aeródromo y ATS, incluida la concientización acerca de las condiciones de los procedimientos para escasa visibilidad (LVP) y de deterioro de las ayudas visuales;
 - 2) existe un procedimiento en el que se describen las medidas que han de adoptarse cuando se llevan a cabo los LVP (control de vehículos, medición del alcance visual, de ser necesario).

3.2 Verificación del SMS en el terreno

- a) Como mínimo, los elementos con los que se debe contar cuando se realiza la inspección y verificación en terreno dentro del proceso de certificación del aeródromo son:
- 1) una política de seguridad operacional: política de seguridad operacional respaldada por el directivo responsable que refleje el compromiso de la organización con la seguridad operacional;
 - 2) una estructura organizacional del operador: el operador de aeródromo ha designado a un directivo responsable y un gerente de seguridad operacional, aplicando los siguientes criterios:
 - i. El gerente de seguridad operacional no debe estar ligado a ninguna tarea operacional relativa a la seguridad operacional del aeródromo. Es posible adaptar los criterios para evaluar la estructura del SMS del operador a la dimensión de dicho operador, en particular en lo referente a la independencia del gerente de seguridad operacional;
 - ii. Deben evaluarse la capacidad y la competencia del operador de aeródromo a fin de garantizar suficiente compromiso y responsabilidad de los funcionarios con respecto a la seguridad operacional del aeródromo. Por lo general, esto se logra mediante la competencia del directivo responsable.
 - 3) responsabilidades y funciones asignadas: el operador de aeródromo ha definido formalmente la responsabilidad de cada miembro del personal en lo que respecta a la seguridad

operacional, como también las líneas de responsabilidad;

- 4) instrucción: el operador de aeródromo controla formalmente la instrucción del personal y los subcontratistas, garantiza que sea adecuada y adopta medidas, si procede;
 - 5) presentación de informes de accidentes e incidentes: el operador de aeródromo cuenta con un procedimiento para garantizar que:
 - i. el personal y los subcontratistas informen de incidentes, incluida una descripción de las medidas vigentes para poder presentar informes sobre dichos incidentes;
 - ii. se analicen con prontitud los incidentes y se supervisen las medidas que deban adoptarse posteriormente;
 - iii. se archiven los informes y análisis de los incidentes;
 - iv. se informe a la AAC de los incidentes;
 - v. exista una coordinación con otras partes interesadas;
 - 6) peligros existentes en el aeródromo: hay un procedimiento destinado a identificar, analizar y evaluar peligros para la operación segura de los aviones y aplicar medidas de mitigación adecuadas;
 - 7) evaluación de riesgos y mitigación de los cambios: hay un procedimiento que garantiza que se analice el impacto en la seguridad operacional de cada cambio que se produzca en el aeródromo y se enumeren los peligros posteriores que podrían generarse. En ese procedimiento se detallan las personas que efectúan el análisis, el momento y la forma en que se controlan los peligros, las medidas que se adoptan posteriormente y los criterios en los que se basa el análisis. Esas evaluaciones se archivan;
 - 8) indicadores de seguridad operacional: el operador de aeródromo define y controla sus propios indicadores de seguridad operacional que reflejan sus criterios relativos a la seguridad operacional a fin de analizar las posibles deficiencias;
Nota.— Garantizar la coordinación con los indicadores de seguridad operacional existentes definidos por el Estado.
 - 9) auditorías de la seguridad operacional: el operador de aeródromo cuenta con un programa de auditoría de la seguridad operacional que incluye un programa de instrucción para las personas que realizan tareas relativas a la seguridad operacional;
 - 10) promoción de la seguridad operacional: el operador de aeródromo debe contar con un proceso para promover la divulgación de información relativa a la seguridad operacional.
- b) En la verificación del SMS se emplea la LV-AGA-031, apoyada por la HERRAMIENTA DE VERIFICACIÓN Y EVALUACION DE LA IMPLANTACIÓN DEL SMS EN AERÓDROMOS LV-AGA-011, que consisten en hojas de cálculo electrónica donde se evalúa el nivel de implementación de cada componente y elemento del marco del SMS. En la orientación incluida en la misma planilla se explican los criterios que definen cuando se considera que se ha alcanzado cada uno de estos niveles de implementación, para que el IAGA evalúe el desempeño del SMS de un aeródromo.
- c) Es importante tomar en cuenta que para el SMS de aeródromos se aplica una evaluación basada en el desempeño, por lo que la estructura de la LV-AGA-031 debería variar de las otras, determinándose el porcentaje alcanzado en los siguientes niveles de implantación: Presente (P), Adecuado (S por la sigla en inglés de “suitable”), Operativo (O) y Eficaz (E); sin embargo, las primeras ediciones de esta LV se valorarán de la forma convencional.
- d) Asimismo, la planilla HERRAMIENTAS DE EVALUACION DEL SMS EN AERÓDROMOS está diseñada para que pueda ser utilizada mediante un soporte informático (equipo de computación) al momento de ser completada, por lo que en la medida de lo posible el IAGA deberá emplearla de dicha manera.

- e) En el Apéndice 2 del MIAGA se proporcionan directrices más detalladas que un IAGA debe aplicar al momento de evaluar el SMS de un aeródromo en el proceso de certificación de un aeródromo, así como en el proceso de vigilancia continua.

APÉNDICE 2: DIRECTRICES PARA LA EVALUACIÓN DEL SMS

1. Introducción

1.1. Contextualización

El SMS es un sistema de gestión orientado a la seguridad operacional compuesto por cuatro componentes y doce elementos. El primer componente corresponde a las políticas y objetivos de la seguridad operacional: la estructura del SMS, el plan de respuesta ante emergencia (ERP), los procedimientos, registros y documentos. El segundo hace alusión a la gestión de los riesgos a la seguridad operacional propiamente dicho. El tercer componente se ocupa del aseguramiento de la seguridad operacional mediante el control y midiendo su rendimiento, incluso con auditorías específicas, indicadores y metas; analizando los impactos que los cambios pueden causar en la seguridad operacional; y, finalmente, mejorando continuamente el propio SMS. El último componente se centra en la promoción de la seguridad operacional que apoya a los otros componentes a través de programas de instrucción, educación y comunicación.

El objetivo de la gestión de la seguridad operacional es desarrollar e implementar medidas apropiadas y efectivas para mitigar los riesgos a la seguridad operacional de forma proactiva. A causa de la complejidad creciente del sistema de aviación civil, y de manera a favorecer la mejora continua del sistema, tanto la DGAC como los operadores considerarán elementos prescriptivos y de rendimiento la evaluación del rendimiento de la seguridad operacional.

La implementación y mantenimiento del SMS busca tanto ser fidedigna a las normas vinculadas al propio sistema cómo medir el rendimiento de los operadores, anticipándose a problemas operativos.

Dada la importancia del SMS para la gestión de la seguridad, es importante que la DGAC disponga de mecanismos adecuados para una evaluación adecuada de dicho sistema, teniendo en cuenta aspectos prescriptivos y de rendimiento. Además, ya que la interfaz entre los diferentes operadores es intensa, es fundamental que esa evaluación del SMS sea armonizada entre las diversas áreas de la DGAC.

En este sentido, este documento presenta las directrices para la evaluación del SMS que orientan la actuación de todas las unidades organizativas responsables de certificar y llevar a cabo la vigilancia continua de los operadores que necesitan implementar un SMS.

1.2 Objetivo

Este documento tiene como objetivo detallar las orientaciones a los servidores para armonizar la evaluación del SMS en las actividades de certificación y vigilancia continuada de los operadores. Esta iniciativa considera que la estandarización y orientación son esenciales para la credibilidad, la calidad, profesionalismo e independencia en la actuación de los servidores. Las evaluaciones del SMS proporcionarán apoyo y apoyo a la gestión de la DGAC en los procesos de toma de decisiones pertinentes para el mantenimiento de la seguridad operacional del sistema.

1.3 Aplicabilidad

Estas directrices están dirigidas a los servidores, gerentes, responsables y directores, cuyas funciones están relacionadas con las actividades de supervisión del SMS de los operadores aeroportuarios, bajo el RAB 139 y RAB 138.

2 Auditoría del SMS

2.1 Importancia de la auditoría del SMS

Según la definición de ISO 19011:2018, la auditoría se describe como "*proceso sistemático, independiente y documentado para obtener evidencias objetivas (3.8) y evaluarlas de manera objetiva con el fin de determinar el grado en que se cumplen los criterios de auditoría (3.7)*".

Por consiguiente, los diversos procesos relacionados con la supervisión de la seguridad operacional evalúan el cumplimiento de los requisitos establecidos a partir de la evidencia recogida y también la eficacia de los procesos relacionados con dichos requisitos. De esa forma, la auditoría del SMS contribuye en la actuación en pro del mantenimiento y mejora continua de los niveles adecuados de seguridad operacional. Ayuda a crear las condiciones adecuadas para facilitar que operadores lleven a cabo sus operaciones de manera segura, eficaz y de conformidad con las leyes y reglamentos aplicables.

Además, la auditoría del SMS proporciona información sobre la gestión de riesgos de un operador, así como su rendimiento en relación con los objetivos de seguridad establecidos. La auditoría del SMS contribuye a la determinación del rendimiento del sistema de gestión del auditado y puede subvencionar la toma de decisiones internas en todos los niveles de la DGAC.

2.2 Principios generales de la auditoría del SMS

Según la ISO 19011:2018, la auditoría se caracteriza por la confianza y algunos principios. Estos principios pueden ayudar a convertir la auditoría en una herramienta eficaz y confiable al proporcionar información sobre la que los proveedores de aviación civil pueden mejorar su rendimiento. La conformidad con los principios es importante para proporcionar conclusiones de auditoría que sean pertinentes y suficientes, y para permitir que los auditores trabajen independientemente y lleguen a conclusiones similares en circunstancias semejantes. De esta manera, los principios de la ISO se han adaptado para el contexto de evaluación del SMS:

Integridad: el fundamento de la profesionalidad

Los auditores y las personas que gestionan un programa de auditoría deberían:

- desempeñar su trabajo de forma ética, con honestidad y responsabilidad;*
- emprender actividades de auditoría sólo si son competentes para hacerlo;*
- desempeñar su trabajo de manera imparcial, es decir, permanecer ecuanímenes y sin sesgo en todas sus acciones;*
- ser sensibles a cualquier influencia que se pueda ejercer sobre su juicio mientras lleva a cabo una auditoría.*

Presentación imparcial: la obligación de informar con veracidad y exactitud

Los hallazgos, conclusiones e informes de la auditoría deberían reflejar con veracidad y exactitud las actividades de auditoría. Se debería informar de los obstáculos significativos encontrados durante la auditoría y de las opiniones divergentes sin resolver entre el equipo auditor y el auditado. La comunicación debería ser veraz, exacta, objetiva, oportuna, clara y completa.

Debido cuidado profesional: la aplicación de diligencia y juicio al auditar

Los auditores deberían proceder con el debido cuidado, de acuerdo con la importancia de la tarea que desempeñan (...). Un factor importante al realizar su trabajo con el debido cuidado profesional es tener la capacidad de hacer juicios razonados en todas las situaciones de la auditoría.

Confidencialidad: seguridad de la información

Los auditores deberían proceder con discreción en el uso y la protección de la información adquirida en el curso de sus tareas. La información de la auditoría no debería usarse inapropiadamente para

beneficio personal del auditor (...), o de modo que perjudique los intereses legítimos del auditado. Este concepto incluye el tratamiento apropiado de la información sensible o confidencial.

Independencia: *la base para la Imparcialidad de la auditoría y la objetividad de las conclusiones de la auditoría. Los auditores deberían ser independientes de la actividad que se audita siempre que sea posible, y en todos los casos deberían actuar de una manera libre de sesgo y conflicto de intereses. (...). Los auditores deberían mantener la objetividad a lo largo del proceso de auditoría para asegurarse de que los Hallazgos y las conclusiones de la auditoría están basados solo en la evidencia de la auditoría.*

Enfoque basado en la evidencia: *el método racional para alcanzar conclusiones de la auditoría fiables y reproducibles en un proceso de auditoría sistemático*

La evidencia de la auditoría debería ser verificable. En general debería basarse en muestras de la información disponible, ya que una auditoría se lleva a cabo durante un periodo de tiempo delimitado y con recursos finitos. Debería aplicarse un uso apropiado del muestreo, ya que está estrechamente relacionado con la confianza que puede depositarse en las conclusiones de la auditoría.

Enfoque basado en riesgos: *un enfoque de auditoría que considera los riesgos y oportunidades*

El enfoque basado en riesgos debería influir sustancialmente en la planificación, la realización y la presentación de informes de auditoría a fin de asegurar que las auditorías se centran en asuntos que son importantes (...) para alcanzar los objetivos del programa de auditoría.

2.2.1 Evaluación de rendimiento x prescriptiva

Los criterios de auditoría del SMS se basan en evaluaciones de rendimiento y prescriptivas que, de forma complementaria, permiten evaluar los requisitos impuestos a los operadores.

La regulación prescriptiva es aquella en la que hay una definición de las normas mínimas de seguridad operativo. Estas normas se establecen directamente en la regulación, en forma de requisitos. El rendimiento de un operador a lo largo del tiempo basado en una regulación prescriptivo puede ser representado de la siguiente manera:

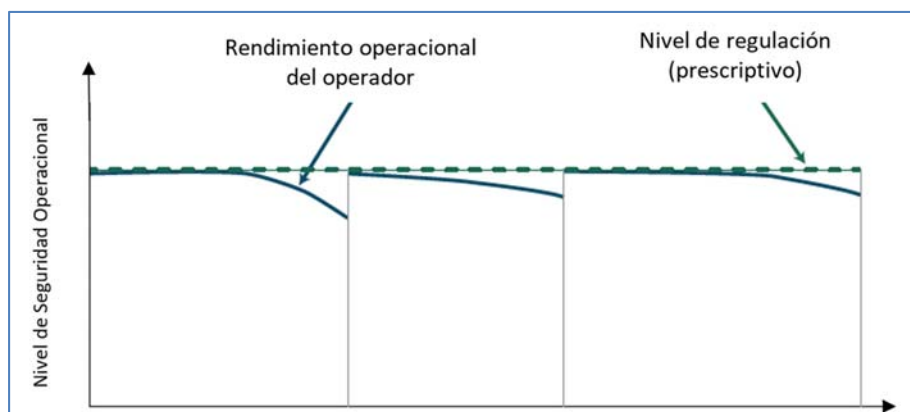


Figura 1.- Rendimiento del proveedor según regulación prescriptiva

Ya la regulación basada en rendimiento es aquella en que hay una definición y seguimiento de los niveles de seguridad operativa. Cómo aspecto también se determina en los requisitos, pero no se limita a la verificación de la conformidad con las normas mínimas (prescriptivas). El rendimiento de un operador a lo largo del tiempo considerando una regulación basada en rendimiento puede representarse de la siguiente manera:

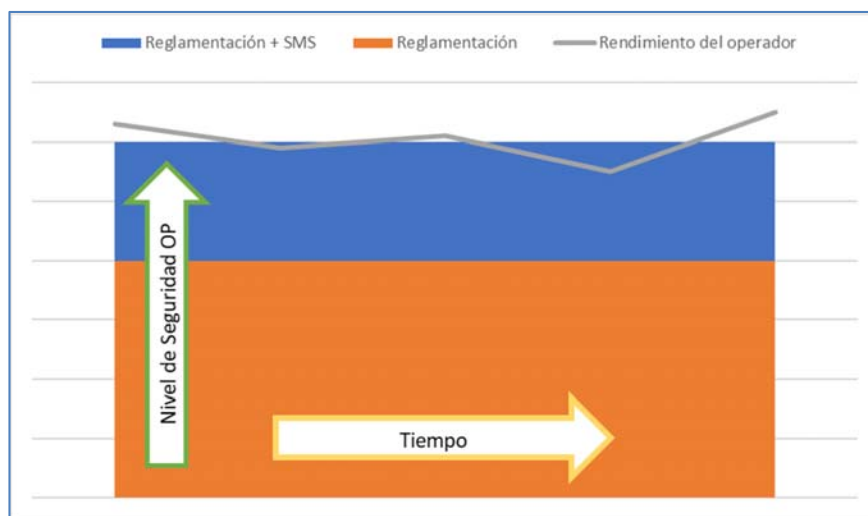


Figura 2.- Rendimiento del proveedor según la regulación basada en el rendimiento

Sin embargo, la regulación basada en el rendimiento no siempre es adecuada, especialmente cuando una forma estandarizada de cumplimiento es necesaria - como por ejemplo en los casos en que es necesario establecer requisitos que permitan la interoperabilidad, como los requisitos de señalización de pistas. En tales casos, la aplicación es directa, ya que las inconformidades pueden ser fácilmente determinadas.

En el caso del SMS, es importante que los requisitos no se evalúen completamente prescriptiva, porque esto puede comprometer su propósito - que es complementar los requisitos tradicionales con un enfoque basado en el rendimiento. Todos los componentes y elementos del SMS están conectados y son interdependientes, por lo que todos ellos son necesarios para que el sistema funcione de manera efectiva. El SMS proporciona una base y las herramientas para que los operadores cumplan con las regulaciones basadas en el rendimiento, pero esto no garantiza que todo operador que posea SMS tenga automáticamente la capacidad de alcanzar el rendimiento esperado. Por ejemplo, un operador puede ser capaz de demostrar que tiene un proceso implementado que cumple con la regulación (por ejemplo, que tiene un sistema de notificaciones), pero puede no ser capaz de demostrar que este proceso produce el resultado esperado (por ejemplo, que este sistema de información es efectivo) (OACI, 2018).

Para tanto, se necesita un cambio de enfoque tanto de la industria como de la DGAC. Incluyendo la necesidad de que las organizaciones tengan una mejor visión de los riesgos y los medios para supervisar su rendimiento de seguridad operacional, para saber que están tomando las acciones correctas para controlarlos. Es necesario considerar no solo cuánto cumple la organización con la regulación, sino también cuánto la organización entiende y gestiona sus riesgos de seguridad y supervisa su prestaciones de seguridad. Esto requiere una manera diferente de pensar por parte de los inspectores. El hecho de que un operador tiene un Manual de Gestión de la Seguridad Operacional (SMM) bien escrito y realizar entrenamientos de seguridad operacional no generará en sí mismo un SMS efectivo (New Role for the Regulator, 2013).

Por ello, es necesario que la AAC esté preparada para poder evaluar el desempeño de seguridad teniendo en cuenta el contexto operativo específico de cada operador, y no solo comprobar aspectos prescriptivos del cumplimiento a las regulaciones. De esta manera, dirigiendo tanto aspectos prescriptivos como a prestaciones se asegurará de que se establezcan sistemas o procesos que cumplan los requisitos y que favorezcan también la implantación de sistemas que produzcan los resultados de seguridad deseados.

2.2.2 Importancia de la percepción del auditor en el contexto de la auditoría de SMS

La naturaleza de un SMS es que sea un sistema adaptable a la realidad de cada organización que lo aplica. Por consiguiente, aunque se definan los criterios de evaluación, no es posible tener en cuenta todas las situaciones que pueden ser encontradas por los auditores. Además, durante la ejecución de una auditoría u otras actividades de seguimiento del funcionamiento del operador, ser identificados peligros que implican más de un proveedor de servicios o que afectan a todo el sistema de aviación y que, por lo tanto, deben ser dirigidas de manera más sistemática e integrada por la DGAC. Por lo tanto, la percepción del auditor es un componente importante en el contexto de la auditoría de SMS.

Esta percepción debe guiarse siempre por los principios de auditoría y de la Administración Pública, se basa en la evidencia y el juicio profesional adecuado. Además, para que la percepción es relevante en el contexto de la gestión de la seguridad operacional, es necesario que los auditores que realicen dichas actividades estén debidamente capacitados y posean las competencias necesarias para desempeñar esta función. Además de las habilidades en la realización de la auditoría, el inspector necesita comprender todo el contexto que se da a la gestión de la seguridad operacional, incluida la comprensión de los sistemas de gestión, gestión de riesgos, evaluación del rendimiento, cultura de seguridad, factores humanos y efectividad del SMS.

De esta forma, para que la DGAC pueda realizar la gestión de riesgos de manera efectiva, es importante que los servidores proporcionen información pertinente sobre los operadores y que la DGAC capture e incorpore esta percepción en sus evaluaciones del desempeño del proveedor de servicios y del sistema de aviación civil.

3 Perfil del auditor de SMS

3.1 Competencias del auditor de SMS

Para garantizar que las actividades de supervisión del SMS se lleven a cabo de manera coherente por toda la DGAC, es necesario que los servidores involucrados estén debidamente capacitados y posean competencias específicas para llevar a cabo las evaluaciones necesarias.

Los servidores que lleven a cabo actividades de evaluación de la SMS deberán tener las competencias necesarias para realizar las siguientes actividades:

- Analizar las metodologías de gestión de riesgos adoptadas por los operadores;
- Aplicar técnicas de auditoría en sistemas de gestión de la seguridad operacional;
- Evaluar la efectividad de los SMS de los operadores mediante indicadores de seguridad operacional;
- Evaluar cómo el operador garantiza el cumplimiento de los requisitos de seguridad operacional;
- Elaborar reglamentos relacionados con el sistema de gestión de la seguridad operacional;
- Evaluar el impacto de la regulación en las actividades de aviación civil en interés de seguridad operacional y teniendo en cuenta las directrices del Estado.

En este sentido, el conjunto de competencias a continuación puede considerarse esencial para las actividades de un auditor de SMS:

- Comprende el funcionamiento de los sistemas de gestión;
- Entiende el marco regulatorio y su intención de garantizar que una organización cumpla con los requisitos;
- Comprende las técnicas de supervisión del SMS;
- Comprende cómo la estructura y los indicadores de rendimiento de seguridad organizacional se desarrollan y utilizan en un sistema de gestión;

- Comprende los diferentes tipos de culturas que se encuentran en una organización y cómo pueden afectar al rendimiento del sistema;
- Comprende la sensibilidad de las cuestiones confidenciales para evitar la divulgación involuntaria de datos organizativos específicos del regulador;
- Se comunica de manera eficaz para garantizar una interfaz entre la industria y las partes interesadas internas;
- Posee habilidades analíticas compatibles con funciones y responsabilidades para evaluar el rendimiento en materia de seguridad de las organizaciones;
- Habilidades de toma de decisiones necesarias para ejercer el juicio sobre la base de toda la información disponible;
- **Mente abierta:** es capaz de aceptar nuevas ideas o diferentes puntos de vista, incluyendo ser capaz de reconocer que un sistema de gestión es proporcional al tamaño y complejidad de la organización;
- **Pensamiento sistémico:** posee la capacidad de reconocer los componentes de un sistema y cómo interactúan entre sí;
- **Asertividad:** posee la calidad de poder declarar y defender con confianza y vigor una opinión de una persona;
- **Trabajo en equipo:** tiene la capacidad de trabajar en un entorno multidisciplinario de manera cooperativa;
- **Apreciación de la subjetividad de la gestión de seguridad y de la necesidad de establecer evidencia objetiva,** cuando sea posible;
- **Comprensión del desempeño humano y sus limitaciones,** más allá de la comprensión de los factores organizativos que puedan influir en ellos;
- **Comprensión del riesgo para evaluar problemas o cambios propuestos y el impacto en la organización y en el sistema de aviación.**

3.2 Educación

Como forma de dotar a los servidores de las competencias necesarias para la realización de las actividades de evaluación del SMS mencionada en el punto anterior, la DGAC debería crear un programa de capacitación para los servidores involucrados en las auditorías de SMS.

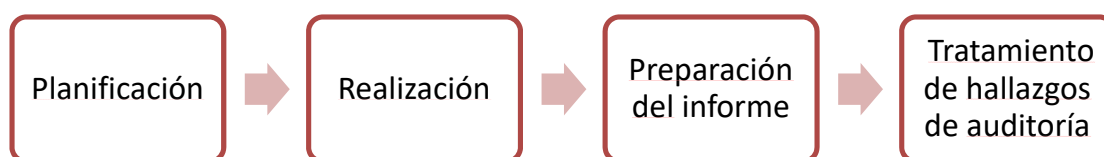
4 Responsabilidades en la supervisión del SMS

En el Capítulo 3 del Anexo 19 figuran SARPS relativos a las responsabilidades funcionales estatales en materia de gestión de la seguridad operacional. Estos comprenden el establecimiento y mantenimiento de un programa estatal de seguridad operacional (SSP) dirigido a gestionar la seguridad operacional en forma integral.

5 Proceso de auditoría de SMS

5.1 Descripción general del proceso

En general, los principales pasos del proceso de auditoría son:



Estas actividades pueden variar según el alcance y la aplicabilidad de cada auditoría, y se describen en más detalles en los manuales de procedimiento específicos de la DGAC. Entretanto, se presentan algunas directrices sobre cómo pueden planificarse y ejecutarse las auditorías de SMS en la DGAC.

5.1.1 *Planificación* de las auditorías de SMS

Conforme a ISO 19011:2018, la planificación de la auditoría debe ser establecida considerando la naturaleza y el tamaño de la organización que se está auditando, y también en la naturaleza, funcionalidad, complejidad, tipo de riesgos y nivel de madurez del sistema de gestión que se va a auditar. Las herramientas de evaluación deben ser adecuadas para el tamaño de la organización.

Posteriormente, debe seleccionarse el equipo de auditoría - el tamaño del equipo dependerá del tamaño y complejidad de la organización a auditar. Conviene que sea encaminada una comunicación al operador informando sobre la planificación de la auditoría y qué documentación y registros serán necesarios para acreditar los expedientes del SMS.

En esta etapa, se recogerán los datos relativos a sucesos de seguridad operacional, haciendo hincapié en las incidencias desde la última auditoría del SMS. También deberán tenerse en cuenta la planificación de la auditoría los resultados de las auditorías, inspecciones o inspecciones realizadas anteriormente por la DGAC en la entidad, datos de Plan de Acciones Correctivas, y otros documentos y hechos relevantes enviados por el operador.

5.1.2 *Realización* de auditorías de SMS

Durante la fase de ejecución de la auditoría del SMS, se utilizará la herramienta (*Checklist*) de evaluación del SMS adjunto al MIAGA. El artículo contiene cuestiones específicas que deben evaluarse en el largo de la auditoría, relacionadas tanto con la documentación como con la implementación y efectividad de los elementos del SMS. Se evaluará la correspondencia de los procedimientos y procesos realizados en el operador con los descritos en la documentación del SMS - que incluye el SMM.

Las preguntas de la herramienta están organizadas de acuerdo con la estructura básica de componentes y elementos del SMS previstos en los reglamentos. No obstante, el equipo de auditoría deberá considerar que un escaneo secuencial de los elementos puede no ser la forma óptima de evaluar el sistema del operador. Los procesos de gestión de riesgos, por ejemplo, se interconectan con aspectos relacionados con diversos elementos de la SMS, y una evaluación integrada de estos diversos aspectos puede revelarse más eficiente y eficaz para la actividad que una evaluación segmentada.

Además, hay que recordar que hay otros requisitos aplicables a algunos operadores que forman parte de la SMS y que, por lo tanto, deben ser considerados en la evaluación - un ejemplo es el programa de *Control y reducción del peligro que representa la fauna silvestre (DOC 9137)*. El equipo de inspección puede utilizar las siguientes técnicas de auditoría en la norma ISO 19011:2018 como directoras de la ejecución de las actividades previstas y del llenado del *Checklist*:

Técnicas de obtención de evidencia física

- Inspección física - Verificación in situ de la existencia física de un objeto o artículo, así como sus atributos; y/o
- Observación directa - Método de recopilación de información contextualizada sobre el funcionamiento del objeto supervisado.

Técnicas de obtención de evidencias documentales

- Examen documental - Comprobación, por medio de documentos, de la autenticidad de los actos y hechos de interés de la actividad de supervisión y búsqueda de datos o información que pueda servir como evidencia de incumplimiento;
- Circulación de la información - Confirmación de fuentes externas a la entidad, de la información obtenida de al auditado. Se basa en la suposición de la independencia de las fuentes externas, personas o entidades, que no estarían vinculadas a la fuente original de la información, y/o
- Mapa del proceso - Descomposición de un proceso de trabajo por la secuencia de actividades que lo componen en forma de un diagrama de flujo, que puede servir de ayuda para la obtención de conocimientos sobre el funcionamiento del área supervisada. Normalmente se utiliza junto con técnica de entrevista.

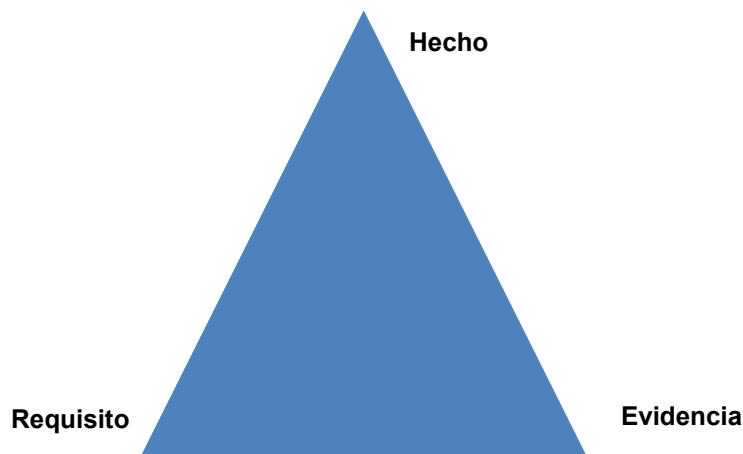
Técnicas de obtención de evidencia testimonial

- Entrevista - Redacción de preguntas objetivando obtener respuestas a las preguntas previamente definidos. Debe llevarse a cabo tanto con las personas de nivel gerencial, como de nivel operativo. Se recomienda aplicada por quien conozca bien la actividad, proceso, o entidad bajo supervisión; y/o
- Indagación escrita - Formulación y presentación de preguntas, por vía oficial, con el fin de obtener manifestación de la entidad por escrito.

Técnicas de obtención de evidencias analíticas

- Conferencia de cálculos - Revisión de las memorias de cálculos relacionados con el objeto de la supervisión;
- Conciliación de datos - Comparación de los registros con hechos o ocurrencias;
- Revisión analítica - Utilización de inferencias lógicas o estructuración de razonamiento que permita llegar a determinada conclusión sobre el objeto auditado, y/o
- Extracción y cruce de datos (*crosschecking*) - Solicitud a la entidad de datos sistematizados que se compararán a partir del cruce de datos con otras fuentes de datos paralelas.

A partir de la herramienta de evaluación del SMS, pueden identificarse incumplimientos, es decir, el incumplimiento de un requisito aplicable. Para que exista incumplimiento, es necesario tres cosas: hecho, requisito y evidencia.



Si el servidor considera que hay suficiente evidencia para señalar un incumplimiento, debe recoger y registrar dicha evidencia.

Aunque la situación de la entidad frente a los criterios del *Checklist* de evaluación se considera "conforme", el equipo de auditoría también puede señalar posibles oportunidades de mejora relacionadas con elementos y procesos del SMS. Factores que pueden motivar la constatación de una oportunidad de mejora incluyen:

- a. Riesgo de incumplimiento;
- b. Posibles problemas o peligros identificados por el inspector de la DGAC durante la auditoría
- c. Ineficiencias; y
- d. Deficiencias en la aplicación de las mejores prácticas de la industria.

También se pueden identificar oportunidades de mejora a partir de la evaluación de la efectividad de los procedimientos que, además de los aspectos específicos de cada cuestión, deben considerarse las siguientes preguntas clave:

- a. ¿Cuál es la finalidad del procedimiento?
- b. ¿Cómo interactúa el proceso con otros procesos?
- c. ¿Cuáles son los pasos clave del proceso?
- d. ¿Cuáles son las entradas (personas, materiales, métodos, equipos, medio ambiente) y salidas (resultados, registros) del proceso?
- e. ¿Cómo se supervisa/mide el proceso?
- f. ¿Existen objetivos para la mejora del proceso?

5.1.3 Preparación del informe de la auditoría

Tanto los incumplimientos/hallazgos como las oportunidades de mejora deben ser registradas en documento de cierre de la auditoría. El texto de incumplimiento/hallazgo describirá de forma objetiva el requisito que no fue cumplido, la falla cometida por el operador y las evidencias que soportaron la constatación. También debe destacarse que, hasta la finalización del informe, evidencias adicionales podrán ser solicitadas a la empresa y que las conclusiones de la inspección podrían modificarse en función de los análisis que se llevarán a cabo en la oficina.

5.1.4 Tratamiento de hallazgos de auditoría

Los hallazgos y/o incumplimientos detectados en las auditorías de SMS dan lugar a medidas administrativas que pueden ser preventivas o sancionadoras conforme política de la DGAC.

6 Herramienta para evaluación del SMS

6.1 Presentación de la herramienta

El modelo de herramienta denominada LV-AGA-011 en apéndice 3 del MIAGA. Incluye los siguientes campos:

- Cuestión evaluada
- Campo para completar si el elemento está "presente" y directrices para la evaluación.
- Campo para completar si el elemento es "adecuado" y directrices para la evaluación.
- Campo para completar si el elemento está "operativo" y directrices para la evaluación.
- Campo para completar si el elemento está "efectivo" y directrices para la evaluación.
- Campo libre para rellenar con las observaciones del servidor que realiza la evaluación.
- Campo para indicación de evidencias, a ser llenado, preferentemente, por el auditado.
- Directrices generales sobre cómo evaluar la cuestión - elementos para guiar el servidor para la evaluación del ítem.

6.2 Objetivo de la herramienta

Esta herramienta fue desarrollada con el objetivo de evaluar la conformidad y efectividad del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional de los operadores de aeródromos, basado en estructura básica de un SMS definido por la DGAC. Cada aspecto del SMS se evaluará para determinar si está presente, adecuado, operativo y efectivo, utilizando las definiciones y directrices establecidas a continuación:

- **Presente:** hay evidencia de que el proceso está documentado en el MSMS la organización y/o la documentación del SMS.
- **Adecuado:** el proceso es adecuado en función del tamaño, la naturaleza, la complejidad de la organización y el riesgo inherente a la actividad. La evaluación adecuada es específica de la organización.
- **Operativo:** hay evidencia de que el proceso está en uso y está generando resultados para la organización.
- **Efectivo:** hay evidencia de que el proceso está alcanzando el resultado deseado y tiene un impacto positivo en la seguridad.

6.3 Cómo y cuándo utilizar la herramienta de evaluación del SMS

6.3.1 Aplicabilidad de la herramienta

Esta herramienta ha sido desarrollada para la evaluación del SMS del operador en procesos de certificación o en actividades de vigilancia continua y puede ser utilizada para cualquier tipo de organización que tenga o ya esté implantando un SMS. Para la aplicación de la herramienta, la DGAC necesitará incorporarla en sus respectivos manuales de procedimientos y, para ello, se sugiere la ejecución de los siguientes pasos:

1. Definir las cuestiones aplicables en función del tipo de auditoría que vaya a realizarse.
2. Evaluar la descripción de la condición esperada de los campos de análisis.

3. Realizar la referencia normativa de las cuestiones para vinculación a los criterios de conformidad.
4. Describir la utilización de la herramienta.

Definición de las cuestiones aplicables en función del tipo de auditoría a realizar

La definición de las cuestiones a aplicar a cada tipo de auditoría guiará a los servidores en cuanto a tipo de evidencia necesaria y su conducta durante la ejecución de la tarea. La definición de las cuestiones puede basarse en la fase de desarrollo del SMS o si el proceso vinculado es de certificación o vigilancia continuada.

Como forma de orientación y estandarización sugerimos que:

- Operadores que aún no han implementado el SMS o solo han presentado la documentación de SMS: se sugiere considerar los campos "presente" y "adecuado". Se puede evaluar el aspecto "operativo", en caso de que alguna actividad ya se esté realizando.
- Operadores que ya han implementado el SMS: todos los campos deben ser considerados, "presente", "adecuado", "operativo" y "efectivo".

Tras la implantación del SMS, los procedimientos de vigilancia continua de la DGAC garantizarán que el sistema será reevaluado de forma continuada en sus 4 aspectos - "presente", "adecuado", "operativo" y "efectivo". Así, será posible la medición del SMS en cuanto a su madurez a lo largo del tiempo.

Evaluar la descripción de la condición esperada de los campos de análisis

La herramienta adjunta presenta una descripción de las condiciones esperadas de los campos de evaluación. Por lo tanto, la forma de evaluación "presente", "adecuado", "operativo" y "efectivo" está completa con una forma de evaluación estándar. Se recomienda que la DGAC evalúe e identifique dónde sería necesaria una complementación de las orientaciones y condiciones esperadas sin necesariamente modificar los campos propuestos.

Realizar la referencia normativa de las cuestiones para vinculación a los criterios de conformidad

Las cuestiones de la herramienta adjunta, fueron enmarcadas para orientación al servidor, en los diversos ítems de los respectivos reglamentos de los operadores. Sin embargo, esta indicación no representa necesariamente una vinculación directa de la incidencia de auditoría con un incumplimiento. Para el marco los campos de evaluación y las cuestiones de los criterios de conformidad, la DGAC evaluará qué criterios de evaluación de la herramienta (PAOE – Presente, Adecuado, Operativo, Efectivo) corresponden a un elemento del reglamento correspondiente.

Además, la DGAC deberá definir cómo la combinación de ellos dará lugar a un incumplimiento. Entonces, por ejemplo, puede ser que una cuestión presente como "incumplimiento", el incumplimiento de las condiciones esperadas de los campos "presente" y "operativo". En tal caso, problemas eventualmente encontrados en la condición esperada del campo "adecuado" serán solo resultados de auditoría y podrán utilizarse para recomendaciones de auditoría o buenas prácticas que deban remitirse al operador, pero no generarán "incumplimiento".

Describir la utilización de la herramienta

a. Utilización de la escala de evaluación

El nivel de la escala de PAOE "presente", "adecuado", "operativo" y "efectivo" se considerará progresivo:

- Paso 1: ¿Está *presente* el proceso?
- Paso 2: ¿Se considera *adecuado* el proceso actual?
- Paso 3: ¿Está *operativo* el proceso adecuado?
- Paso 4: ¿Es *efectivo* el proceso?

Para el análisis de cada elemento de la escala "P A O E" se presenta una condición esperada. Corresponde al servidor evaluar si la condición encontrada en el operador es compatible con la condición esperada y luego marcar la respuesta a la partida.

Los campos "Presente" y "Adecuado" se han definido para evaluar los manuales y procedimientos del operador. Ya el campo "Operativo" considera las evidencias producidas por la operatividad de los procesos. El campo "Efectividad" se utiliza para evaluar la efectividad del SMS. Así, por el carácter progresivo de las cuatro dimensiones de la escala PAOE, la cuestión recibirá como conclusión el último nivel para lo cual se han cumplido las condiciones esperadas. Ejemplo: si para una cuestión de la herramienta los aspectos esperados asociados con los niveles "presente" y "adecuado" se han cumplido, pero el mismo no ocurrió con el aspecto "operativo", entonces el tema tendrá la conclusión "adecuado".

Y para la conclusión de un artículo en cuanto a su conformidad se debe considerar si no se cumplieron artículos de los reglamentos asociados a las condiciones esperadas.

b. Utilización de escala de evaluación

Cada una de las cuestiones presenta una orientación ("¿Cómo y qué evaluar?") al servidor para el análisis.

Esta orientación tiene como objetivo guiar al servidor en el análisis de cada proceso y no está destinada a ser una lista de verificación. Algunas directrices pueden no ser relevantes dependiendo del tipo o la naturaleza de la organización. Corresponde al servidor utilizar las directrices pertinentes al tipo de análisis y organización evaluada.

6.3.2 Resultado final de la auditoría

Como se mencionó anteriormente, los campos "Presente" y "Adecuado" evalúan los manuales y los procedimientos de la organización. Ya el campo "Operativo" evalúa las evidencias producidas por la operatividad de los procesos. Si alguno de estos campos no se considera satisfactorio, deberá configurarse un hallazgo de auditoría que debe llevar a una adecuación la organización. Dichos elementos pueden configurar también incumplimientos a los elementos de la normativa aplicable, que el auditor evaluará la aplicabilidad de las medidas administrativas o sancionadoras previstas en la regulación.

Esto significa, por lo tanto, que no todo hallazgo de auditoría corresponde a la existencia de incumplimiento. El incumplimiento surge cuando la incidencia de auditoría demuestra un incumplimiento del requisito aplicable al operador. El campo "Efectivo" se utiliza para evaluar la efectividad del SMS. Deficiencias asociadas al campo "Efectivo" no configuran incumplimiento, pero pueden generar recomendaciones al operador para mejora del SMS.

APÉNDICE 3: LISTAS DE VERIFICACIÓN DEL INSPECTOR DE AERÓDROMOS**1. Detalle de Listas**

1.1 A continuación, se proporciona una relación de los formularios de Listas de Verificación (LV), a ser empleados como ayudas de trabajo para el Inspector de Aeródromos, en los procesos de certificación y vigilancia de aeródromos:

FORMULARIO	NOMBRE	CODIGO	INSPECCIÓN/VERIFICACIÓN
LV-AGA- 011	HERRAMIENTA DE VERIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE IMPLANTACIÓN DEL SMS EN AERÓDROMOS	SMS	Herramienta EXCEL para verificar el grado de madurez del SMS en el Aeródromo. No tiene el formato de las LV. En el AP4 se lo tiene desarrollado con sus 47 ítems.
LV-AGA- 014	INSPECCIÓN A PROCESOS DE DATOS DE AERÓDROMO	DAT	Datos de Aeródromo
LV-AGA- 015	INSPECCIÓN DE CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE AERÓDROMO	FIS	Clave de Referencia Características Físicas
LV-AGA- 016	INSPECCIÓN AL ESTABLECIMIENTO DE RESTRICCIONES DE ALTURA	RAL	Superficies Limitadoras De Obstáculos Superficie De Protección Contra Obstáculos Emplazamiento De Equipo E Instalaciones En Las Zonas De Operaciones
LV-AGA- 017	INSPECCIÓN DE AYUDAS VISUALES DE AERÓDROMO	VIS	Señales Luces Emisiones Laser Luces no Aeronáuticas
LV-AGA- 018	INSPECCIÓN DE AYUDAS VISUALES INDICADORAS DE OBSTÁCULOS	AVO	Ayudas Visuales Indicadoras de Obstáculos
LV-AGA- 019	INSPECCIÓN DE SISTEMAS ELÉCTRICOS DE AERÓDROMO	ELT	Sistemas Eléctricos de Aeródromo
LV-AGA- 020	INSPECCION ADMINISTRATIVA ORGANIZACIONAL	ADM	Manual de Aeródromo Competencia Organizacional Cumplimiento de Normas y Métodos Implementación del SMS
LV-AGA- 021	INSPECCION A PROCESOS DE NOTIFICACION DE CONDICIONES OPERACIONALES	NOT	Información Proporcionada Por El Operador Sobre Condiciones Del Aeródromo
LV-AGA- 022	INSPECCIÓN A PROCESOS DE CONTROL DE OBSTÁCULOS Y PROTECCIÓN DE AYUDAS A LA NAVEGACION AEREA	COB	Procesos De Control De Obstáculos Y Protección De Ayudas A La Navegación Aérea
LV-AGA- 023	INSPECCIÓN A PROCESOS DE SEÑALIZACIÓN DE AREAS DE USO RESTRINGIDO	RES	Señalización De Areas De Uso Restringido
LV-AGA- 024	INSPECCIÓN A PROCESOS DE RESPUESTA A EMERGENCIAS	PEA	Plan de Emergencias de Aeródromo Ensayo del PEA Plan De Traslado De Aeronaves Inutilizadas Respuesta A Emisiones De Cenizas Volcánicas
LV-AGA- 025	INSPECCIÓN DE SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS	SEI	Servicio De Salvamento Y Extinción De Incendios
LV-AGA- 026	INSPECCIÓN A PROCESOS DE GESTIÓN DEL PELIGRO POR FAUNA	FAU	Gestión del peligro que representa la fauna silvestre
LV-AGA- 027	INSPECCIÓN A PROCESOS DE GESTIÓN DE OPERACIONES EN EL ÁREA DE MOVIMIENTO	OPS	Servicio De Dirección En Plataforma Servicio De Aeronaves En Tierra Operaciones De Los Vehículos De Aeródromo Sistema De Guía De Control De Movimiento En Superficie Emisiones Láser Operaciones De Sobrecarga
LV-AGA- 028	INSPECCIÓN DE INSTALACIONES AUXILIARES DE AERÓDROMO	AUX	Cerco y camino perimetral Iluminación Auxiliar

LV-AGA-029	INSPECCIÓN A PROCESOS DE MANTENIMIENTO DE ÁREA DE MOVIMIENTO	MOV	Mantenimiento del Área de Movimiento
LV-AGA-030	INSPECCIÓN A PROCESOS DE MANTENIMIENTO DE AYUDAS VISUALES	MAV	Mantenimiento De Ayudas Visuales Mantenimiento De Energía Eléctrica
LV-AGA-031	INSPECCIÓN AL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL SMS	SMS	Evaluación de implementación del SMS de aeródromo
LV-AGA-037	VIGILANCIA DE CONDICIONES FÍSICAS E INSTALACIONES DE AERÓDROMOS NO CERTIFICADOS	CAF	Condiciones Físicas E Instalaciones De Aeródromos No Certificados
LV-AGA-038	VIGILANCIA DE CONDICIONES OPERACIONALES DE AERÓDROMOS NO CERTIFICADOS	COP	Condiciones Operacionales De Aeródromos No Certificados
LV-AGA-039	VIGILANCIA ADMINISTRATIVA ORGANIZACIONAL AERODROMOS NO CERTIFICADOS	ORG	Competencia organizacional aeródromos no certificados
LV-AGA-101	PROCESAMIENTO DE LA EXPRESIÓN DE INTERÉS	PEI	Requisitos de la Fase 1 del proceso de certificación.
LV-AGA-102	REVISIÓN DE LA SOLICITUD FORMAL	RSF	Requisitos de la Fase 2 del proceso de certificación.
LV-AGA-103	EXAMEN DEL MANUAL DE AERÓDROMO	EMA	Proceso de Certificación. Contenido del MA presente y adecuado.
LV-AGA-105	ESTUDIO AERONAUTICOS / ESTUDIO DE EVALUACIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL	ESO	Certificación y Vigilancia. Estudios aeronáuticos y evaluación de seguridad operacional.
LV-AGA-106	ACEPTACIÓN INICIAL DEL SMS	ASM	Requisitos para la aceptación inicial del SMS.
LV-AGA-201	INSPECCIÓN EN EL LUGAR DE AERÓDROMOS PRIVADOS	APL	Vigilancia in situ de aeródromos privados.
LV-AGA-202	INSPECCIÓN REMOTA DE AERÓDROMOS PRIVADOS	APR	Vigilancia remota de aeródromos privados.

1.2 Los formularios detallados previamente, constituyen la principal ayuda de trabajo de los IAGA al momento de verificar el cumplimiento de los requisitos (evaluación prescriptiva) y el nivel de desempeño del SMS de un operador de aeródromo (evaluación basada en el desempeño).

1.3 Al momento de utilizar las LV, el IAGA debe tomar en cuenta que, si bien en algunas LV se proporciona orientación para efectuar la verificación de cada ítem, dadas las características detalladas de ciertos requisitos, será necesario contar con los reglamentos a mano para consultas, especialmente en requisitos referidos a especificaciones basadas en parámetros de precisión y exactitud como dimensiones, distancias, propiedades físicas, así como valores reflejados en tablas, ilustraciones o figuras.

2. Instrucciones para revisión y modificación del contenido de la LV

2.1 Las Listas de Verificación AGA están estructuradas de forma tal que cada LV aborda un capítulo de la Reglamentación Aeronáutica Boliviana para el conjunto RABs AGA.

2.2 Las verificaciones se efectúan por “ítem”, por lo que los requisitos reglamentarios a ser verificados están “agrupados” por ítems. Un mismo requisito no puede estar en más de un ítem. El nivel de separación que para cada ítem se considere dependerá de la complejidad de cada caso. En algunos casos puede verificarse toda una sección del reglamento en un sólo ítem, en otros casos un grupo de párrafos por ítem, y en casos más complejos podría ser un solo párrafo por ítem.

2.3 La primera columna de la LV identifica el ítem. Cada ítem (que es una fila de la LV) está numerado, de forma que permita monitorear a la DGAC el estatus de cumplimiento por cada ítem y para cada aeródromo.

2.4 A continuación, cada ítem los requisitos reglamentarios a verificarse.

2.5 En la siguiente columna se especifica la pregunta basada lo más cerca posible en el requisito a verificarse. En los casos que un ítem aborde un sólo párrafo reglamentario, el contenido directamente el contenido del párrafo en forma de pregunta. Sin embargo, la mayoría de ítems aborda varios párrafos e incluso secciones de apéndices, por lo que la pregunta trata de resumir el sentido del conjunto de requisitos a verificarse dentro del ítem.

2.6 La siguiente columna proporciona orientación para la evaluación, en sentido de detallar lo que se debe verificar. Estas orientaciones también están basadas estrictamente en lo prescrito en los RABs, donde cada orientación debería abordar un requisito concreto, aunque en algunos casos extensos puede referirse a un conjunto de requisitos sobre un mismo tema específico, siempre considerando que la LV no puede crear nuevas obligaciones y requisitos que no estuvieran en los RABs. Por lo tanto, en la columna de orientación se describen los aspectos que el IAGA debe tomar en cuenta para evaluar el estado de cumplimiento de cada ítem que sea aplicable, cuando efectúe verificaciones o evaluaciones. En todo caso, las orientaciones abordan requisitos normativos concretos. *El IAGA deberá verificar el cumplimiento de todos los puntos de orientación debiendo tener todos los puntos el resultado de satisfactorio o no aplicable, para tener el ítem como Satisfactorio.*

2.7 Se debe indicar que se tienen dos tipos de requisitos:

- a. Ítem de requisitos orientados a especificaciones técnicas,
- b. Ítem de requisitos orientados a procesos/procedimientos de aeródromo.

2.8 Los requisitos de especificaciones (que se verifican principalmente en una inspección técnica), se refieren a características físicas, instalaciones, equipamiento, incluso superficies limitadoras de obstáculos, que deben ajustarse a ciertas especificaciones. Para estos la verificación es cerrada respecto a si cumple lo requerido o no.

2.9 Aquellos requisitos de procesos o procedimiento (que se verifican principalmente en una verificación en el terreno), se refieren a actividades que el operador/explotador debe establecer e implementar, de forma que se cumpla continuamente, por lo que su evaluación no es cerrada sino basada en la evidencia que muestre el desempeño.

2.10 Los ítems de requisitos “orientados” a especificaciones tienen carácter prescriptivo, considerando las siguientes opciones como resultado a consignarse; sin embargo, en las LVs los requisitos orientados a procedimientos, también se consignará de la misma manera; siendo que en próximas ediciones de las LV se procederá a evaluar de una forma diferente (en función al desempeño).

- SI, NO o N/A (No Aplica).

Importante indicar que no existe una columna para esta evaluación, la cual se deberá realizar junto al párrafo de la orientación.

2.11 La siguiente columna “Estado de cumplimiento” está destinada a constar el estatus de cumplimiento final que se determina para el ítem luego de la inspección/verificación/auditoría, considerando las siguientes opciones como resultado a consignarse:

- Satisfactorio
- No satisfactorio
- No Aplicable
- No Observado

2.12 En la siguiente columna “Constatación” se deja espacio para anotar los documentos en los que se ha basado la verificación, aspectos relevantes que el inspector deba tomar nota. El IAGA puede hacer las anotaciones pertinentes respecto a la verificación, documentos proporcionados por el

operador, criterios aplicados u otros aspectos relevantes para fines de informe técnico de la actividad. Describir la constatación (en caso de tenerla) de la forma más clara posible.

2.13 Finalmente, las columnas tienen predefinidas la taxonomía que más aplica a cada ítem.

3. Instrucciones para llenado de la lista de verificación

3.1 Con el objetivo de facilitar la adecuada utilización de las LV por parte del Inspector de AGA, se proporciona la siguiente información:

Casilla OAD/ANSP. Se registra el nombre del operador de aeródromo (como figura o figurará en el certificado)

Casilla Responsable OAD/ANSP. Se anota el nombre del funcionario principal designado por el operador de aeródromo para que, en su representación, se atienda la actividad, proporcionando las evidencias requeridas.

Casilla Fecha de Inspección. Se registra la fecha de realización de la verificación, o la fecha de inicio de la inspección en caso de que demande varios días.

Casilla Indicador de lugar. Se registra el Código OACI asignado al aeródromo

Casilla Nombre del Aeródromo. Se registra el nombre oficial del aeródromo (como consta en la AIP)

Casilla Ciudad/Localidad. Se registra la ciudad o localidad donde se sitúa el aeródromo.

Casilla Inspector a cargo. Se consigna el nombre del inspector designado como responsable de la actividad.

Casilla Modalidad. Se selecciona la forma en que se ejecutara la actividad de vigilancia o certificación pudiendo ser presencial, remota o híbrida.

Casilla Alcance. Se selecciona la actividad de Vigilancia o Certificación que se va a ejecutar, pudiendo ser inspecciones específicas, inspección general, inspecciones de seguimiento.

Casilla Ítem No. Identifica el número de ítem.

Casilla Referencia Normativa. Se hace referencia normativa del requisito de cumplimientos.

Casilla Pregunta del requisito. se describe la pregunta sobre el requisito que será verificado.

Casilla Orientación para la evaluación. Se proporciona orientación para el inspector para evaluar el cumplimiento del requisito. Se describen los aspectos que el IAGA debe tomar en cuenta para evaluar el estado de implantación de cada ítem que sea aplicable. Se debe evaluar cada pregunta de orientación, pudiendo tener las siguientes opciones:

Evaluación de cada orientación
1. <u>Si</u> . - Significa que el requisito se cumple de manera aceptable;
2. <u>No</u> . - Significa que el requisito no se cumple de manera aceptable;
3. <u>No Aplicable</u> . - Esta opción la utiliza el inspector cuando el requisito no es aplicable para el caso.

Casilla 8c. En esta casilla el inspector incluye notas/pruebas/comentarios sobre la revisión documental o la inspección física del aeródromo. Es importante que se anoten las referencias a los documentos u otro tipo de pruebas que el IAGA haya considerado para dar como satisfactorio el ítem. Por el contrario, si el ítem es insatisfactorio será necesario que el IAGA indique los aspectos considerados para ese resultado, además de registrar el índice de riesgo que se genera a raíz del incumplimiento detectado.

Casilla 8d. Se proporcionan notas explicativas que sirven para verificar mejor el requisito. Se diferencian de las orientaciones en que tienen carácter más aclaratorio de aspectos que no están explícitamente en el requisito, pero son importantes que se tomen en cuenta para uniformizar criterios, al momento de evaluar el cumplimiento.


Casilla Estado de Cumplimiento. Resultado global de la verificación por ítem:

1. **Satisfactorio.-** Significa que se ha identificado el cumplimiento del conjunto de requisitos verificados contemplados dentro cada ítem de la LV, por lo que la verificación del ítem puede considerarse satisfactoria para la DGAC;
2. **Insatisfactorio.-** Significa que se ha identificado incumplimientos en uno o más de los requisitos verificados en las orientaciones contemplados dentro de cada ítem de la LV, por lo que la verificación del ítem no puede considerarse satisfactoria para la DGAC;
3. **No Aplica.-** Significa que el ítem no es aplicable para la inspección del aeródromo.
4. **No observado.-** Significa que por cualquier circunstancia no se ha podido completar la inspección del ítem. Suelo ocurrir cuando por diferentes motivos no se dispone del tiempo suficiente para la inspección, por lo que algunos ítems no se alcanzan a observar.

Casilla Constatación. En esta se registran: observaciones, comentarios, se anota los documentos en los que se ha basado la verificación, aspectos relevantes que el inspector deba tomar nota. El IAGA puede hacer las anotaciones pertinentes respecto a la verificación, documentos proporcionados por el operador, criterios aplicados u otros aspectos relevantes para fines de informe técnico de la actividad. Describir la constatación (en caso de tenerla) de la forma más clara posible.

Casilla Taxonomía. Aquí se encuentra preestablecido la taxonomía que más aplica a cada ítem, conforme al Manual de Taxonomías de la DGAC.


Sin Casilla. En tanto las LVs no estén sistematizadas en un Sistema de Inspecciones; se deberá registrar con sello y firma del Inspector responsable de la actividad después del último ítem evaluado. Siempre que se complete una LV en formato físico se deberá registrar el sello y firma del inspector responsable.

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL			
	DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA		
	LISTA DE VERIFICACIÓN AGA	CÓDIGO LV-AGA-014	REVISIÓN 1
Servicio /Área Inspeccionada	INSPECCIÓN A PROCESOS DE DATOS DE AERÓDROMO		AGA-DAT
OAD/ANSP	Responsable OAD/ANSP	Fecha de Inspección	
Indicador de lugar/Locación	Nombre del Aeródromo	Ciudad/Localidad	
Inspector a cargo	Alcance	Modalidad	

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
0005	RAB 137 137.101	¿El operador de aeródromo proporciona los datos sobre el aeródromo de acuerdo a los requisitos establecidos?	1. Verificar que el operador tiene establecido, un proceso para la determinación y notificación de datos de aeródromo. 2. Verificar que el procedimiento prevé que la determinación y notificación se efectúen conforme a la clasificación de exactitud e integridad que se requiere para satisfacer las necesidades del usuario final de los datos aeronáuticos. 3. Verificar que el proceso asegura la calidad de los datos de aeródromo desde el origen (determinación) hasta su transferencia (suministro) al AIS. 4. Requerir evidencia de la aplicación del procedimiento.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TDA-02
0010	RAB 137 137.105	¿El aeródromo notifica el punto de referencia del aeródromo?	Verificar que: - Se ha establecido un ARP. - El operador de aeródromo ha determinado la ubicación del ARP y la ha notificado al AIS, en grados, minutos y segundos.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TDA-02
0015	RAB 137 137.110	¿El aeródromo notifica las elevaciones del aeródromo y de la pista?	Examinar pruebas documentales de que: 1. El operador de aeródromo ha determinado y notificado al AIS: - La elevación del aeródromo. - La elevación de cada extremo de pista (y de puntos intermedios cuando amerite). - La ondulación geoidal en la posición de la elevación del aeródromo y en cada extremo de pista. 2. Los datos hayan sido notificados con la exactitud acorde lo requerido en la RAB.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TDA-02
0020	RAB 137 137.115	¿El aeródromo notifica la temperatura de referencia del aeródromo?	Examinar pruebas documentales de que el operador de aeródromo ha determinado y ha proporcionado al AIS, la temperatura de referencia en grados Celsius.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TDA-02

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
0025	RAB 137 137.120 (a)	¿El operador de aeródromo proporciona la información sobre las características físicas del aeródromo?	Examinar pruebas documentales de que el operador de aeródromo suministra y notifica: 1. Los siguientes datos de la pista: - marcación verdadera de cada umbral redondeada a centésimas de grado. - número de designación de cada umbral. - longitud y ancho redondeados al metro más próximo. - si se tiene umbral desplazado, su emplazamiento redondeado al metro más próximo. - pendiente longitudinal. - tipo de superficie. - tipo de pista (tipo de aproximación). - en el caso de una pista para aproximaciones de precisión de Categoría I, si se proporciona una zona despejada de obstáculos (OFZ). 2. La longitud y el ancho (redondeados al metro más próximo) así como el tipo de superficie de los siguientes elementos: - Franja de pista. - RESA de cada umbral. - Zona de parada (si se proporciona). 3. Si existe un sistema de parada, la ubicación (en qué extremo de pista) y descripción. 4. La designación, el ancho (redondeado al metro más próximo) y el tipo de superficie, de todas las calles de rodaje. 5. El tipo de superficie y puestos de estacionamiento de la(s) plataforma(s). 6. Si la pista cuenta con zona(s) libre de obstáculos, la longitud y el perfil de terreno de esa(s) zona(s).	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TDA-02
0030	RAB 137 137.120 (b)	¿El operador de aeródromo ha medido y notificado las coordenadas geográficas de cada umbral?	Verificar que el operador de aeródromo: - haya medido las coordenadas geográficas de cada umbral. - las haya notificado a los servicios de información aeronáutica en grados, minutos, segundos y centésimas de segundo. <i>Nota para el inspector.- Verificar en la AIP si están publicadas, caso contrario verificar en otro documento de información aeronáutica.</i>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TDA-02
0035	RAB 137 137.120 (a) (11) (d)	¿El operador de aeródromo notifica sobre la presencia de obstáculos en las inmediaciones del aeródromo?	1. Verificar que los obstáculos aeronáuticos que se emplazan dentro del aeródromo estén publicados notificando: - coordenadas geográficas en grados, minutos, segundos y décima de segundos. - elevación máxima. - el tipo, señalamiento e iluminación. 2. En caso de que existan obstáculos fuera del aeródromo, verificar que los mismos estén publicados notificando: - coordenadas geográficas en grados, minutos, segundos y décima de segundos. - elevación máxima. - el tipo, señalamiento e iluminación.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TDA-02
0040	RAB 137 137.125	¿El operador de aeródromo notifica la resistencia de pavimentos de pista, calles de rodaje y plataforma?	Verificar que para los pavimentos: 1. Destinados a aeronaves de masa en plataforma superior a 5.700 [Kg], la resistencia se notifica mediante el PCR. 2. Destinados a las aeronaves de hasta 5.700 [Kg] de masa en plataforma, se notifica la resistencia mediante la masa máxima permisible de la aeronave y la presión máxima permisible de los neumáticos.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TDA-02

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
0045	RAB 137 137.135	Si el aeródromo es utilizado en operaciones de transporte aéreo comercial ¿El operador de aeródromo ha notificado las distancias declaradas?	Verificar que el operador de aeródromo ha determinado y notificado las siguientes distancias, redondeadas al metro más próximo: 1. Recorrido de despegue disponible (TORA). 2. Distancia de despegue disponible (TODA). 3. Distancia de aceleración-parada disponible (ASDA). 4. Distancia disponible de aterrizaje (LDA). <i>Nota para el inspector.- En caso de pistas unidireccionales, las distancias declaradas deberán reflejar esta condición.</i>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TDA-02
0050	RAB 137 137.140	¿El operador de aeródromo proporciona información relativa a la instalación de sistemas PAPI?	Verificar que el operador de aeródromo proporciona la siguiente información relativa a la instalación de sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación: 1. Número de designación de la pista correspondiente a cada sistema PAPI. 2. Tipo de sistema visual (PAPI o APAPI). 3. El lado de la pista (derecha o izquierda) en el cual están instalados los elementos luminosos. 4. Ángulo nominal de la pendiente de aproximación. 5. Altura mínima desde la vista del piloto sobre el umbral de la señal de posición en pendiente. 6. Si el eje del sistema no es paralelo al eje de la pista, ángulo de divergencia y sentido de tal divergencia. <i>Nota para el inspector.- Para considerarse satisfactoria, el operador de aeródromo, al proporcionar la información, deberá haber aplicado los criterios establecidos en RAB 137.433.</i>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TDA-02

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL					
		DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA			
		LISTA DE VERIFICACIÓN AGA		CÓDIGO	LV-AGA-015
				VIGENCIA	25/5/2026
				REVISION	1
Servicio /Área Inspeccionada		INSPECCIÓN DE CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE AERODROMO			AGA-FIS
OAD/ANSP		Responsable OAD/ANSP		Fecha de Inspección	
Indicador de lugar/Locación		Nombre del Aeródromo		Ciudad/Localidad	
Inspector a cargo		Alcance		Modalidad	

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
CLAVE DE REFERENCIA						
0103	RAB 137 137.020	¿Se ha determinado una Clave de Referencia seleccionada de la Tabla A-1 de RAB 137, de acuerdo con las características de los aviones para los que se destina la instalación del aeródromo?	Verificar que: 1. La determinación de la Clave de Referencia del aeródromo está documentada y registrada. 2. La clave de referencia consiste en un código alfanumérico, acorde a los números y letras de la Tabla A-1 de RAB 137. 3. El número de clave que corresponde al valor más elevado de las longitudes de campo de referencia de los aviones para los que se destina la pista. 4. La letra de clave corresponde a la envergadura más grande de los aviones para los que se destina la instalación.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TCF-01
CARACTERÍSTICAS FÍSICAS						
0105	RAB 137 137.201 (a) – (d)	¿El número y orientación de la(s) pista(s) en el aeródromo permiten la utilización del aeródromo con llegadas y salidas de aeronaves la mayor parte del tiempo, sin que se vean impedidas por una componente transversal del viento excesiva?	1. Verificar que el aeródromo cuenta con un estudio meteorológico de vientos, el cual sustente que el número y orientación de pistas, son tales que el coeficiente de utilización del aeródromo no es inferior al 95% para los aviones que el aeródromo está destinado a servir. 2. Revisar que en el estudio donde se define la orientación de la pista, las derrotas de llegada y salida reduzcan al mínimo posible la interferencia respecto a zonas sensibles al ruido, siempre que sea posible.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TCF-02
0110	RAB 137 137.201 (e)	¿Los umbrales están emplazados en cada extremo de pista?	Verificar que cada umbral esté situado en el extremo de cada pista, salvo se haya establecido formalmente y notificado el desplazamiento de uno o más umbrales. <i>Nota.- El emplazamiento de cada umbral está declarado mediante las coordenadas del punto sobre el eje de pista a partir del cual las aeronaves pueden aterrizar. No debe confundirse con la señal de umbral la cual está demarcada a cierta distancia del umbral, de acuerdo a los requisitos de emplazamiento establecidos en RAB 137.4056 Capítulo E.</i>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TCF-03

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
0115	RAB 137 137.201 (f)	Si alguno de los umbrales está desplazado, ya sea de manera permanente o temporal, ¿el operador de aeródromo ha tomado en cuenta los diversos factores que pueden incidir sobre el emplazamiento del mismo?	Verificar que: 1. El operador de aeródromo haya documentado las consideraciones de carácter operacional que sustentan la necesidad del desplazamiento del umbral (Ej.- Informe de análisis de emplazamiento de umbral). 2. Se provea un área despejada y nivelada antes del umbral desplazado, de características y dimensiones acordes a los requisitos de franja y RESA.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TCF-03
0120	RAB 137 137.201 (g) – (i)	¿La longitud de la pista principal y las pistas secundarias (si hubiera) satisface los requisitos operacionales de los aviones para los que se proyectó?	Verificar que: 1. La longitud de pista no sea menor a la longitud más larga determinada por la aplicación de las operaciones de las correcciones correspondientes a las condiciones locales y características de performance de los aviones. <i>Nota.- En caso de estar considerado una zona de parada SWY o una zona libre de obstáculos CWY, la longitud de pista puede ser menor a la requerida, pero la longitud de pista compensada (longitud de pista construida + CWY/SWY), debe cumplir con los requisitos de operación de los aviones para los que está prevista.</i> 2. La pista secundaria (si la hubiere) tenga por lo menos un coeficiente de utilización de 95%. 3. Las distancias declaradas publicadas concuerdan con la situación en el terreno.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TCF-04
0125	RAB 137 137.201 (j)	¿El ancho de pista está determinado de acuerdo con la clave de referencia del aeródromo establecido por norma?	Verificar si el ancho de la pista está determinado en función al número de clave de referencia del aeródromo y a la anchura exterior entre ruedas del tren de aterrizaje	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TCF-05
0130	RAB 137 137.202 (a) – (b)	¿La distancia entre pistas paralelas (si las hubiera) cumple con los requisitos establecidos en norma?	Verificar que la separación mínima entre los ejes de las pistas paralelas esté de acuerdo con la norma, considerando si están previstas operaciones visuales o instrumentales, y si se realizan operaciones simultáneas dependientes o independientes.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TEC-TRO-02
0135	RAB 137 137.203 (a) – (h)	¿Las pendientes longitudinales y transversales de pista cumplen con las condiciones requeridas en norma?	Revisar la documentación técnica disponible proporcionada por el interesado como evidencia (Ej.- informes técnicos de ingeniería, planos as built, o similares) verificando que: 1. La pendiente longitudinal no exceda el 1% para clave de referencia 3 y 4, y el 2% para clave de referencia 1 y 2. 2. En ninguna parte de la pista la pendiente longitudinal excede del: - 1,25% cuando el número de clave sea 4, excepto en el primero y último cuartos de la longitud de la pista, en los cuales la pendiente no debe exceder del 0,8%. - 1,5% cuando el número de clave sea 3, excepto en el primer y último cuartos de la longitud de una pista para aproximaciones de precisión de Categoría II o III en los cuales la pendiente no debe exceder del 0,8%. - 2% cuando el número de clave sea 1 ó 2. 3. Si existen cambios de pendiente longitudinal, éste no exceda 1,5% para clave 3 ó 4, y 2% para clave 1 ó 2. 4. Las transiciones de pendiente (si las hubiera) estén dadas por una superficie curva de acuerdo con lo establecido en norma.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TCF-06


Ítem N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			5. En caso de cambio de pendiente, se cumple la distancia visible establecida en norma de acuerdo con la clave de referencia. 6. Las pendientes transversales de las pistas pavimentadas sea 1,5% para clave C, D, E o F, y 2% para clave A ó B. 7. Las pendientes transversales de las pistas no pavimentadas estén entre 1% y 2% 8. La pendiente transversal sea uniforme a lo largo de toda la pista, salvo en las intersecciones.			
0140	RAB 137 137.204 (a)	¿La pista puede soportar el tránsito de los aviones para los que está prevista?	1. Revisar la documentación técnica disponible proporcionada por el Solicitante (Ej.- estudios de ingeniería de diseño del pavimento, planos as built del pavimento construido, informes de evaluación del pavimento o similares). <i>Nota.- Algunos aeropuertos construidos hace bastante tiempo pueden no contar con documentación de la obra ejecutada, en cuyo caso el operador de aeródromo deberá proporcionar los informes técnicos de sus especialistas que avalen el cumplimiento del requisito. Dichos especialistas deberán ser profesionales competentes en el campo de pavimentos aeroportuarios.</i> 2. Verificar que el estado de la pista muestre características que evidencien que la resistencia de la pista está acorde al tránsito de aviones que opera u operará en ella. 3. Verificar el operador de aeródromo haya establecido un procedimiento para asegurarse que las aeronaves que operan tengan ACR acorde al PCR publicado. <i>Nota al inspector.- El procedimiento deberá incluir los criterios para controlar las operaciones en sobrecarga, en caso de que se permitan ese tipo de operaciones.</i>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TCF-07
0145	RAB 137 137.204 (b) – (f)	¿La superficie de la pista está sin irregularidades y en condiciones tales que eviten afectar los despegues y aterrizajes de aeronaves?	1. Verificar que la pista no tenga irregularidades que generen rebotes, efectos de oscilación ("cabeceo") o vibración excesiva, en la operación de aeronaves. <i>Nota.- En el Adjunto A, Cap. 5 Lisura de la superficie de las pistas, se tiene orientación sobre las tolerancias de proyecto.</i> 2. Verificar que se han comprobado las que las características de rozamiento de la pista son superiores al mínimo establecido por el Estado. 3. Verificar que, para la medición de las características de rozamiento de la pista, se ha utilizado un dispositivo de medición continua con elementos de humectación automática. 4. En caso de que la superficie de la pista sea estriada o escarificada, verificar que las mismas sean perpendiculares al eje de pista.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TCF-08
0150	RAB 137 137.205	En caso de que la letra de la clave de referencia del aeródromo sea D, E o F ¿Se proporcionan márgenes de pista acorde a la RAB?	Verificar que se proporcionen márgenes acordes a los requisitos reglamentarios aplicables y a la clave de referencia, en cuanto a: - Ancho. - Resistencia. - Pendientes. - Superficie.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRC-02
0155	RAB 137 137.210	Si el extremo de una pista no dispone de una calle de rodaje o de una curva de viraje en la calle de rodaje ¿se proporciona una plataforma de viraje en condiciones que permita operaciones	Verificar que: 1. Se proporciona una plataforma de viraje en la pista, adyacente al pavimento, en cada extremo que lo requiera, para facilitar el viraje de 180° de los aviones. 2. Cada plataforma de viraje está ubicada en el lado izquierdo de la pista de forma de facilitar el inicio del viraje considerando que el asiento de la izquierda es la ubicación normal del piloto al mando.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TCF-09

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
		seguras, regulares y eficientes?	3. Las plataformas de viraje en la pista se ajustan a los requisitos reglamentarios aplicables, en cuanto a: <ul style="list-style-type: none"> - ángulo de intersección con la pista. - ángulo de guía del tren de proa utilizado en el diseño. - Trazado geométrico. - Pendientes. - Resistencia. - Superficie. - Márgenes. 4. La superficie de las plataformas de viraje en la pista, no tienen irregularidades que puedan ocasionar daños a la estructura de los aviones que las utilicen.			
0160	RAB 137 137.215	¿El operador de aeródromo provee una franja de pista acorde al tipo de operaciones que se efectúan?	Verificar que: <ol style="list-style-type: none"> 1. La longitud de las franjas de pista se extienda antes y más allá de cada extremo de pista o de la zona de parada hasta una distancia acorde al número de clave de referencia de las aeronaves que operan en la pista. 2. El ancho de las franjas de pista se extienda lateralmente a cada lado del eje de la pista y de su prolongación a lo largo de la franja, una distancia acorde al número de clave de referencia de las aeronaves que operan en la pista y del tipo de pista notificada (instrumental o visual). 3. No existen objetos que puedan constituir un peligro para los aviones en las franjas de pista. Además, si la pista es de aproximaciones de precisión, no existe ningún objeto en la parte de la franja delimitada por los bordes inferiores de las superficies de transición interna, con excepción de las ayudas visuales para fines de navegación aérea o de seguridad operacional de las aeronaves y siempre que sean frangibles. 4. Toda franja de pista cuenta con un área nivelada, resistente y sin irregularidades, cuyas dimensiones, superficie, resistencia y plataforma antichorro, se ajustan a los requisitos reglamentarios acordes para los aviones a que está destinada la pista, de manera que se reduzcan al mínimo los peligros en el caso de que un avión se salga de pista. <i>Nota.- La resistencia del área nivelada de una franja puede demostrarse mediante estudios técnicos o una evaluación en el sitio.</i> 5. Las pendientes longitudinales y transversales de la franja se ajustan a los requisitos reglamentarios especificados de manera acorde al número de clave de referencia de los aviones que operan en la pista, en cuanto a: <ul style="list-style-type: none"> - pendientes longitudinales en el área nivelada de la franja - pendientes transversales en el área nivelada de la franja - pendientes transversales en cualquier parte de una franja más allá del área nivelada de la franja, medida en el sentido de alejamiento de la pista. 	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRC-02
0165	RAB 137 137.220	¿El operador de aeródromo provee un área de seguridad extremo de pista (RESA) en cada extremo de la franja de pista?	Verificar que: <ol style="list-style-type: none"> 1. La longitud del RESA se extienda desde el extremo de la franja hasta una distancia acorde al número de clave de referencia de las aeronaves que operan en la pista; 2. El ancho del RESA sea por lo menos el mínimo requerido para el tipo de aeródromo. 3. El RESA cumple los requisitos reglamentarios aplicables, de forma acorde a los aviones que va a servir, en el caso de que un avión efectúe un aterrizaje demasiado corto o se salga del extremo de la pista. Esto incluye que: <ul style="list-style-type: none"> - No existan objetos que puedan poner en peligro a los aviones. 	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRC-02

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			<ul style="list-style-type: none"> - Superficie del RESA despejada y nivelada. - Pendientes longitudinales y transversales de acuerdo con lo especificado en norma. - RESA resistente, preparada o construida de modo que: <ul style="list-style-type: none"> • Reduzca el riesgo de daño de un avión que efectúe un aterrizaje demasiado corto o que se salga del extremo de la pista. • Intensifique la deceleración del avión. • Facilite el movimiento de los vehículos SEI. 			
0170	RAB 137 137.225	Si se provee una zona libre de obstáculos (CWY) ¿la misma se ajusta a los requisitos aplicables?	1. Verificar que la CWY esté acorde a lo notificado y cumpla los requisitos reglamentarios en cuanto a emplazamiento, longitud, ancho y pendientes. 2. Verificar que en la CWY no existen objetos que puedan poner en peligro a los aviones en vuelo.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TCF-10
0175	RAB 137 137.230	Si se provee una zona de parada (SWY) ¿la misma se ajusta a los requisitos aplicables?	1. Verificar que la SWY esté acorde a lo notificado. 2. Verificar que la SWY presenta condiciones tales que en el caso de un despegue interrumpido, pueda soportar el peso de los aviones que operan en la pista, sin ocasionar daños estructurales a los mismos.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TCF-10
0180	RAB 137 137.235	¿Se proveen calles de rodaje que permitan el movimiento seguro y rápido de las aeronaves en la superficie?	Verificar que: <ol style="list-style-type: none"> 1. Se proveen suficientes calles de rodaje de entrada y salida para dar rapidez al movimiento de los aviones hacia la pista y desde ésta. 2. En los casos de gran densidad de tránsito, se disponen de calles de salida rápida. 3. Verificar que las calles de rodaje se ajustan a los requisitos reglamentarios aplicables en cuanto a: <ul style="list-style-type: none"> - Distancia libre entre la rueda exterior del tren principal del avión y el borde de la calle de rodaje. - Ancho. - Curvas. - Uniones e intersecciones. - Distancias de separación entre ejes de calles de rodaje y eje de pista esté acorde con lo establecido en la Tabla C-1 de la RAB 137. - Pendientes longitudinales de las calles de rodaje no excedan 1,5% en clave C, D, E o F, y 3% en clave A o B. - Pendientes transversales de las calles de rodaje no excedan 1,5% en clave C, D, E o F, y 2% en clave A o B. - Resistencia igual o mayor que la pista. - Superficie sin irregularidades que puedan ocasionar daños a la estructura de los aviones y características de rozamiento idóneas. - Calles de salida rápida (si corresponde). - Calles de rodaje en puentes (si corresponde). 	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TCF-11
0185	RAB 137 137.240	En caso de que la letra de la clave de referencia del aeródromo sea D, E o F ¿Se proporcionan márgenes de calle de rodaje acorde a norma y en condiciones físicas que permitan operaciones seguras, regulares y eficientes?	Verificar que las calles de rodaje que sirvan a pistas de letra de clave C, D, E o F tengan márgenes que se extiendan simétricamente a ambos lados de la calle de rodaje, de modo que: <ul style="list-style-type: none"> - El ancho total de la calle de rodaje y sus márgenes en las partes rectilíneas no sea menor del requerido en norma. - En las curvas, uniones e intersecciones de las calles de rodaje en que se proporcione pavimento adicional, el ancho de los márgenes no sea inferior a la correspondiente a los tramos rectilíneos adyacentes de la calle de rodaje. - Están libre de objetos que puedan poner en peligro a los aviones en rodaje. - La superficie de los márgenes de las calles de rodaje, destinadas a ser utilizadas por aviones equipados con turbinas, está preparada de modo 	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRC-05

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			que resista a la erosión y no dé lugar a la ingestión de materiales sueltos de la superficie por los motores de los aviones.			
0190	RAB 137 137.245	¿Se proporcionan franjas a las calles de rodaje acorde a norma y en condiciones físicas que permitan operaciones seguras, regulares y eficientes?	Verificar que todas las calles de rodaje, excepto las calles de acceso al puesto de estacionamiento, cuentan con las franjas de calle de rodaje, que se ajustan a los requisitos normativos en cuanto a: - Ancho de las franjas de las calles de rodaje. - Objetos de las franjas de las calles de rodaje. - Nivelación de las franjas de las calles de rodaje. - Pendientes de las franjas de las calles de rodaje.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRC-05
0193	RAB 137 137.250	¿El aeródromo tiene establecidos apartaderos y puntos de espera acorde a norma y en condiciones físicas que permitan operaciones seguras, regulares y eficientes?	Verificar que: 1. En caso de que se determine necesario debido a una gran densidad de tránsito, se provee uno o más apartaderos de espera, u otras áreas de desvío, de tamaño suficiente y construcción adecuada, para hacer posibles las desviaciones en la secuencia de salida. 2. Los puntos de espera de la pista estén establecidos en las calles de rodaje (o en la intersección con otra pista cuando forme parte de una ruta normalizada para el rodaje) y en las vías de vehículos, de manera tal que una aeronave o vehículo en espera no infrinja las superficies limitadoras de obstáculos o interferir en el funcionamiento de las radioayudas. 3. Cuando sea conveniente definir un límite de espera específico, se ha establecido un punto de espera intermedio. 4. Todo: - Apartadero de espera. - Punto de espera de la pista. - Punto de espera en la vía de vehículos. cumple con el emplazamiento acorde al requisito normativo que aplique, según los criterios prescritos en norma.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRC-05
0195	RAB 137 137.255	¿El operador de aeródromo provee una o más plataformas, en condiciones físicas que permitan operaciones seguras, regulares y eficientes?	Verificar que: 1. El aeródromo cuente con al menos una plataforma. 2. El área total de la plataforma sea suficiente para permitir el movimiento rápido del tránsito del aeródromo en periodos de máxima densidad. 3. La plataforma cuente con una resistencia suficiente para soportar el tránsito de las aeronaves. 4. Verificar que todo puesto de estacionamiento proporcione márgenes de separación, entre una aeronave que entra o sale del puesto y: - cualquier edificio - toda aeronave en otro puesto de estacionamiento - otros objetos adyacentes que sea igual o superior al mínimo requerido en norma.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TCF-12
0197	RAB 137 137.260	¿El operador de aeródromo provee un puesto de estacionamiento aislado para aeronaves que puedan ser objeto de interferencia ilícita o que por otras razones necesita ser aislada de las actividades normales del aeródromo?	1. Verificar si en el aeródromo se ha designado un puesto de estacionamiento aislado para aeronaves. 2. Verificar que el puesto de estacionamiento aislado está ubicado a más de 100 metros de los otros puestos de estacionamiento, edificio o áreas públicas, y alejado de servicios de gas, combustible, electricidad o comunicaciones.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TCF-14

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
0199	RAB 137 137.265	En caso de que se prevean condiciones de engelamiento en el aeródromo ¿Se proveen instalaciones de deshielo/antihielo en condiciones físicas que permitan operaciones seguras, regulares y eficientes?	Verificar que las instalaciones de deshielo/antihielo: 1. Están emplazadas en los puestos de estacionamiento de aeronaves o en áreas distantes específicas a lo largo de la calle de rodaje que conduce a la pista destinada a despegue. 2. Estén emplazadas fuera de las superficies limitadoras de obstáculos y no causen interferencia en las radioayudas para la navegación. 3. Sean claramente visibles desde la torre de control 4. Estén ubicadas de modo que permitan la circulación expedita de tránsito y no requieran maniobras de rodaje no habituales. 5. Tengan un área igual al área de estacionamiento que requiere el avión más exigente en una categoría dada, con una zona pavimentada libre de por lo menos 3,8 m para el movimiento de los vehículos de deshielo/antihielo. 6. Tengan pendientes suficientes para permitir recoger el líquido excedente que se derrama de la aeronave, y estén acondicionadas de modo que el excedente del líquido que se derrama de las aeronaves se recoja separadamente y no se mezcle con el escurrimiento normal para evitar la contaminación del terreno. 7. Tengan una resistencia con la capacidad de soportar el tráfico de las aeronaves para las cuales está previsto. 8. Proveen las distancias de separación mínimas especificadas.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TCF-13

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL			
 <p>DGAC DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL</p>	DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA		
	LISTA DE VERIFICACIÓN AGA	CÓDIGO LV-AGA-016	REVISIÓN 1
Servicio /Área Inspeccionada	INSPECCIÓN AL ESTABLECIMIENTO DE RESTRICCIONES DE ALTURAS		AGA-RAL
OAD/ANSP	Responsable OAD/ANSP	Fecha de Inspección	
Indicador de lugar/Locación	Nombre del Aeródromo	Ciudad/Localidad	
Inspector a cargo	Alcance	Modalidad	

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
SUPERFICIES LIMITADORAS DE OBSTÁCULOS						
0200	RAB 137.310 (a) - (u)	¿El operador de aeródromo cuenta con un Plano de las Superficies Limitadoras de Obstáculos del Aeródromo, donde se establecen las restricciones de alturas acordes a los requisitos establecidos en la RAB para el tipo de pista correspondiente y clave de referencia?	1. Verificar que se han establecido las siguientes superficies en las pistas destinadas únicamente a aterrizajes con aproximaciones visuales: <ul style="list-style-type: none"> - Superficie cónica. - Superficie horizontal interna. - Superficie de aproximación. - Superficies de transición. con las ubicaciones, dimensiones, alturas, pendientes y demás características de las OLS establecidas en la tabla D-1 de la RAB 137.310. 2. Si el AD cuenta con pistas destinadas a aterrizajes con aproximaciones instrumentales que no son de precisión, verificar que se han establecido las siguientes superficies: <ul style="list-style-type: none"> - Superficie cónica. - Superficie horizontal interna. - Superficie de aproximación instrumental. - Superficies de transición. Con las ubicaciones, dimensiones, alturas, pendientes y demás características de las OLS establecidas en la tabla D-1 de la RAB 137.310 excepto en el caso de la sección horizontal de la superficie de aproximación. Véase 137.310 (f). 3. Si el AD tiene pistas destinadas a aterrizajes con aproximaciones instrumentales de precisión, verificar que se han establecido las siguientes OLS: <i>Categoría I, II o III</i> <ul style="list-style-type: none"> - Superficie cónica. - Superficie horizontal interna. - Superficie de aproximación. - Superficies de transición. - Superficie de aproximación interna. - Superficies de transición interna. - Superficie de aterrizaje interrumpido. con las alturas y pendientes de las OLS establecidas en la tabla D-1 de la RAB 137.310, excepto en el caso de la sección horizontal de la superficie de aproximación. Véase 137.310 (q).	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRA-01

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			4. Verificar que la Zona Despejada de Obstáculos (OFZ), compuesta por las superficies de aproximación interna, superficies de transición interna, superficie de aterrizaje interrumpido, esté definida en el aeródromo (si procede), y que ningún objeto la penetre, salvo que sea fundamental para la seguridad operacional de la navegación aérea y sea frangible. Además que se notifica mediante la AIP que el aeródromo cuenta con OFZ. 5. Verificar que, en caso de existir objetos por encima de cualquiera de las superficies prescritas, se cumplan las siguientes condiciones: - Dichos objetos son inamovibles o están apantallado por objetos inamovibles. - Se haya evaluado el impacto en las operaciones aéreas, mediante el estudio aeronáutico correspondiente, donde se determine que no se compromete la seguridad operacional, ni se afecta de modo importante la regularidad de las operaciones de aviones. - Dichos objetos están señalizados e iluminados de acuerdo a norma. - Se han implementado las medidas operacionales adecuadas, incluyendo la aplicación de restricciones operacionales (si procede) y la publicación a través del AIS de obstáculos.			
0205	RAB 137 137.310 (v) - (aa)	¿El operador de aeródromo cuenta con un Plano de las Superficies Limitadoras de Obstáculos del Aeródromo, en pistas destinadas al despegue?	1. Verificar que en las pistas destinadas al despegue se ha establecido la superficie limitadora de obstáculos correspondiente a la superficie de ascenso en el despegue, con las alturas y pendientes de las OLS establecidas en la tabla D-2 de la RAB 137.310. 2. Verificar que, en caso de existir objetos por encima de cualquiera de las superficies prescritas para el despegue, se cumplan las siguientes condiciones: - Dichos objetos son inamovibles o están apantallado por objetos inamovibles. - Se haya evaluado el impacto en las operaciones aéreas, mediante el estudio aeronáutico correspondiente, donde se determine que no se compromete la seguridad operacional, ni se afecta de modo importante la regularidad de las operaciones de aviones, habiéndose implementado las medidas operacionales adecuadas, incluyendo la publicación a través del AIS.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRA-01
0210	RAB 137 137.305 (a) - (c)	¿La OLS-Superficie Cónica del Aeródromo, cumple con las características reglamentarias?	Verificar que: - Sea una superficie de pendiente ascendente y hacia afuera que se extiende desde la periferia de la superficie horizontal interna. - Un borde inferior coincide con la periferia de la superficie horizontal interna; y - Un borde superior situado a una altura determinada sobre la superficie horizontal interna. - La pendiente de la superficie cónica se mide en un plano vertical perpendicular a la periferia de la superficie horizontal interna correspondiente.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRA-01
0215	RAB 137 137.305 (d) - (f)	¿La OLS-Superficie Horizontal Interna del Aeródromo, cumple	Verificar que: - Sea una superficie situada en un plano horizontal sobre un aeródromo y sus alrededores.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica		TECH-TRA-01


Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
		con las características reglamentarias?	<ul style="list-style-type: none"> - El radio o límites exteriores de la superficie horizontal interna se miden desde el punto o puntos de referencia que se fijen con este fin. <i>Nota.- Para aeródromos con número de clave de referencia 3 o 4, esta zona no es circular, sino que se establece trazando semicírculos externos a la pista, del radio especificado en tabla D-1, con centro en cada umbral de pista, conectados por rectas paralelas al eje de pista paralelas al eje de pista. La zona horizontal no incluye las zonas de aproximación ni las de transición.</i> - La altura de la superficie horizontal interna se mide por encima del punto de referencia para la elevación que se fije con este fin en tabla D-1. <i>Nota.- En caso de existir un desnivel mayor a seis metros entre el punto más alto y el más bajo de la pista, la altura indicada en la tabla D-1 estará referida a la elevación del punto más cercano del eje de pista, generando una superficie paralela a la pista en el área limitada por las rectas tangentes al eje de pista, mientras que la superficie limitada por los semicírculos serán planos horizontales.</i> 	<input type="checkbox"/> No observado		
0220	RAB 137 137.305 (g) - (i)	¿La OLS-Superficie de Aproximación del Aeródromo, cumple con las características reglamentarias?	Verificar que: <ul style="list-style-type: none"> - Sea un plano inclinado, o combinación de planos anteriores al umbral. - Un borde interior de longitud específica, horizontal y perpendicular a la prolongación del eje de pista y situado a una distancia determinada antes del umbral. - Dos lados que parten de los extremos del borde interior y divergen uniformemente en un ángulo determinado respecto a la prolongación del eje de pista. - Un borde exterior paralelo al borde interior. - Las superficies mencionadas variarán cuando se realicen aproximaciones con desplazamiento lateral, con desplazamiento o en curva. Específicamente, los dos lados que parten de los extremos del borde interior y divergen uniformemente en un ángulo determinado respecto a la prolongación del eje de la derrota con desplazamiento lateral, con desplazamiento o en curva. - La elevación del borde interior será igual a la del punto medio del umbral. - La pendiente o pendientes de la superficie de aproximación se medirán en el plano vertical que contenga al eje de pista y continuará conteniendo al eje de toda derrota con desplazamiento lateral o en curva. 	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRA-01
0225	RAB 137 137.305 (k) - (l)	¿La OLS-Superficie de Aproximación Interna del Aeródromo, cumple con las características reglamentarias?	Verificar que: <ul style="list-style-type: none"> - Sea la porción rectangular de la superficie de aproximación inmediatamente anterior al umbral. - Un borde interior coincide con el emplazamiento del borde interior de la superficie de aproximación pero que posee una longitud propia determinada. - Dos lados parten de los extremos del borde interior y se extienden paralelamente al plano vertical que contiene el eje de pista. - Un borde exterior sea paralelo al borde interior. 	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRA-01
0230	RAB 137 137.305 (m) - (p)	¿La OLS-Superficie de Transición del Aeródromo, cumple con las características reglamentarias?	Verificar que: <ul style="list-style-type: none"> - Sea la Superficie compleja que se extiende a lo largo del borde de la franja y parte del borde de la superficie de aproximación, de pendiente ascendente y hacia afuera hasta la superficie horizontal interna. 	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRA-01

Ítem N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			<ul style="list-style-type: none"> - Un borde inferior comience en la intersección del borde de la superficie de aproximación con la superficie horizontal interna y que se extienda siguiendo el borde de la superficie de aproximación hasta el borde interior de la superficie de aproximación y desde allí, por toda la longitud de la franja, paralelamente al eje de pista. - Un borde superior este en el plano de la superficie horizontal interna. - La elevación de un punto en el borde inferior será: (1) a lo largo del borde de la superficie de aproximación: igual a la elevación de la superficie de aproximación en dicho punto; y (2) a lo largo de la franja: igual a la elevación del punto más próximo sobre el eje de la pista o de su prolongación. - La pendiente de la superficie de transición se mide en un plano vertical perpendicular al eje de la pista. 			
0235	RAB 137 137.305 (q) - (t)	¿La OLS-Superficie de Transición Interna del Aeródromo, cumple con las características reglamentarias?	Verificar que: <ul style="list-style-type: none"> - Sea la Superficie similar a la superficie de transición pero más próxima a la pista. - Tenga un borde inferior que comience al final de la superficie de aproximación interna y que se extienda a lo largo del lado de la superficie de aproximación interna hasta el borde interior de esta superficie; desde allí a lo largo de la franja paralela al eje de pista hasta el borde interior de la superficie de aterrizaje interrumpido y desde allí hacia arriba a lo largo del lado de la superficie de aterrizaje interrumpido hasta el punto donde el lado corta la superficie horizontal interna. - Tenga un borde superior situado en el plano de la superficie horizontal interna. - La elevación de un punto en el borde inferior sea: (1) a lo largo del lado de la superficie de aproximación interna y de la superficie de aterrizaje interrumpido: igual a la elevación de la superficie considerada en dicho punto; y (2) a lo largo de la franja: igual a la elevación del punto más próximo sobre el eje de pista o de su prolongación. - La pendiente de la superficie de transición interna se mida en un plano vertical perpendicular al eje de pista. 	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRA-01
0240	RAB 137 137.305 (u) - (x)	¿La OLS-Superficie de Aterrizaje Interrumpido del Aeródromo, cumple con las características reglamentarias?	Verificar que: <ul style="list-style-type: none"> - Sea el plano inclinado situado a una distancia especificada después del umbral, que se extienda entre las superficies de transición internas. - Tenga un borde interior horizontal y perpendicular al eje de pista, este situado a una distancia especificada después del umbral. - Tenga dos lados que parten de los extremos del borde interior y divergen uniformemente en un ángulo determinado del plano vertical que contiene el eje de pista. - Tenga un borde exterior paralelo al borde interior y situado en el plano de la superficie horizontal interna. - La elevación del borde interior sea igual a la del eje de pista en el emplazamiento del borde interior. - La pendiente de la superficie de aterrizaje interrumpido se mide en el plano vertical que contenga el eje de la pista. 	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRA-01

Ítem N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
0245	RAB 137 137.305 (y) - (cc)	¿La OLS-Superficie de Ascenso en el Despegue del Aeródromo, cumple con las características reglamentarias?	Verificar que: - Sea el plano inclinado u otra superficie especificada situada más allá del extremo de una pista o zona libre de obstáculos. - Tenga un borde interior, horizontal y perpendicular al eje de pista situado a una distancia especificada más allá del extremo de la pista o al extremo de la zona libre de obstáculos, cuando la hubiere, y su longitud excede a la distancia especificada. - Tenga dos lados que parten de los extremos del borde interior y que divergen uniformemente, con un ángulo determinado respecto a la derrota de despegue, hasta una anchura final especificada, manteniendo después dicha anchura a lo largo del resto de la superficie de ascenso en el despegue. - Tenga un borde exterior horizontal y perpendicular a la derrota de despegue especificada. - La elevación del borde interior sea igual a la del punto más alto de la prolongación del eje de pista entre el extremo de ésta y el borde interior; o a la del punto más alto sobre el suelo en el eje de la zona libre de obstáculos, cuando exista ésta. - En el caso de una trayectoria de despegue rectilínea la pendiente de la superficie de ascenso en el despegue se mide en el plano vertical que contenga el eje de pista.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRA-01
0250	RAB 137 137.313	¿Se ha identificado objetos situados fuera de las Superficies Limitadoras de Obstáculos del Aeródromo?	Verificar que: - Si existen construcciones más allá de los límites de las OLS que sobrepasen los 150m sobre el terreno. - De existir construcciones o emplazamientos a una altura mayor a 150m, tengan Estudios Aeronáuticos aceptados por la DGAC y cuenten con la respectiva notificación aeronáutica en el AIP o Notam.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRA-03
0251	RAB 137 137.314	¿Se ha considerado y evaluado objetos situados por debajo de las Superficies Limitadoras de Obstáculos del Aeródromo que puedan constituir un peligro para los aviones?	Verificar que: - Los objetos que no sobresalgan por encima de la superficie de aproximación pero que sin embargo puedan comprometer el emplazamiento o el funcionamiento óptimo de las ayudas visuales o las ayudas no visuales, deberían eliminarse en la medida de lo posible. - Dentro de los límites de las superficies horizontal interna y cónica debería considerarse como obstáculo, y eliminarse siempre que sea posible, todo lo que la autoridad competente, tras realizar un estudio aeronáutico, opine que puede constituir un peligro para los aviones que se encuentren en el área de movimiento o en vuelo. - Incluso objetos que no sobresalgan por encima de ninguna de las superficies limitadoras de obstáculos, pueden constituir un peligro para los aviones, como por ejemplo, uno o más objetos aislados en las inmediaciones de un aeródromo.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRA-03
0255	RAB 137 137.315 (c), (d), (e), (g), (i)	¿Se ha definido la Zona de Protección Aeronáutica?	Verificar que: - Se cuente con planos OLS oficiales que muestren las dimensiones, pendientes y distancias de las OLS del aeródromo acorde a la clave de referencia y tipo de aproximaciones permitidas. - Los planos OLS cuentan con las firmas de los responsables de la elaboración, revisión y aprobación de los planos, correspondiendo al Ejecutivo Responsable de la Organización la firma de aprobación.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRA-02

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			- Los planos OLS estén aceptados por la DGAC. - Los planos OLS estén incluidos en el Manual de Aeródromo. - Se incluya el área de las OLS proyectado en un plano horizontal georeferenciado. - Se incluya otras áreas que estando fuera de las OLS, requieran restricciones para prevenir la presencia de objetos que comprometan a las ayudas a la navegación aérea o los procedimientos de vuelo. - Los planos de la ZPA de cada aeródromo están basados, en primer lugar, en los Planos de OLS, elaborados por el Operador de Aeródromo. - El operador de aeródromo proporcionó un ejemplar de los planos aceptados de la ZPA, a los gobiernos municipales que tengan jurisdicción dentro de una la misma. - El operador de aeródromo ha gestionado cartas de acuerdo con los gobiernos municipales involucrados.			
SUPERFICIE DE PROTECCIÓN CONTRA OBSTÁCULOS						
0260	RAB 137 137.433 (x) al (bb)	Si el aeródromo cuenta con sistema PAPI ¿Se cuenta con una superficie de protección contra obstáculos del sistema visual indicador de pendiente de aproximación?	Verificar que: - Las características de la superficie de protección contra obstáculos, es decir, su origen, divergencia, longitud y pendiente, corresponderán a las especificadas en la RAB. - Ningún objeto penetra la superficie de protección contra obstáculos, salvo que estuvieran apantallados por un objeto existente inamovible o si tras un estudio aeronáutico se determina que tales objetos no influirían adversamente en la seguridad de las operaciones de los aviones. En ambos casos el operador de aeródromo deberá haber tramitado y conseguido la determinación oficial de la DGAC al respecto. - Si un estudio aeronáutico indica que un objeto existente que sobresale de la superficie de protección contra obstáculos podría influir adversamente en la seguridad de las operaciones de los aviones, se adoptaron una o varias de las medidas siguientes: <ul style="list-style-type: none"> • Retirar el objeto. • Aumentar convenientemente la pendiente de aproximación del sistema. • Disminuir el ensanchamiento en azimut del sistema de forma que el objeto esté fuera de los confines del haz. • Desplazar el eje del sistema de la correspondiente superficie de protección contra obstáculos en un ángulo no superior a 5°. • Desplazar convenientemente el tramo en contra del viento del umbral de modo que el objeto ya no penetre la OPS 	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRA-02
EMPLAZAMIENTO DE EQUIPO E INSTALACIONES EN LAS ZONAS DE OPERACIONES						
0265	RAB 138 138.495	¿La zona de operaciones del aeródromo está libre de obstáculos, a excepción de los que fueran necesarios para la navegación aérea y siempre que cumplan los requisitos de frangibilidad?	1. Verificar que en la zona de operaciones no se han emplazado equipos ni instalaciones a excepción de aquellos que por sus funciones de navegación aérea o de seguridad operacional para las aeronaves deban estar situados en ese lugar. 2. Verificar que todo equipo o instalación requerida para fines de navegación aérea o de seguridad operacional, que esté emplazado en la zona de operaciones, sea frangible y esté montado lo más bajo posible.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRA-02

Ítem N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			<p><i>Nota.- La zona de operaciones comprende las siguientes zonas (acorde a las características de cada aeródromo):</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - franjas de pista, - áreas de seguridad de extremo de pista, - franjas de calle de rodaje - el área dentro de las distancias especificadas en la Tabla C-1, columna 11 de la RAB-137 - zona libre de obstáculos - zona de parada, - área de funcionamiento del radioaltímetro, - área anterior al umbral 			

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL			
	DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA		
	LISTA DE VERIFICACIÓN AGA	CÓDIGO	LV-AGA-017
		VIGENCIA	25/5/2026
		REVISION	1
Servicio /Área Inspeccionada	INSPECCIÓN DE AYUDAS VISUALES DE AERODROMO		AGA-VIS
OAD/ANSP	Responsable OAD/ANSP	Fecha de Inspección	
Indicador de lugar/Locación	Nombre del Aeródromo	Ciudad/Localidad	
Inspector a cargo	Alcance	Modalidad	

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
AYUDAS VISUALES						
0300	RAB 137 137.401 (a)	¿El operador de aeródromo provee de indicadores y dispositivos de señalización de acuerdo a requisitos normativos?	Verificar que los indicadores de la dirección del viento estén en condiciones que aseguren que: <ul style="list-style-type: none"> - Sea visible desde las aeronaves en vuelo, o desde el área de movimiento. - No sufra los efectos de perturbaciones del aire producidas por objetos cercanos. - Los indicadores de dirección del viento están de acuerdo a requisitos en características y emplazamiento. - Si el aeródromo está destinado al uso nocturno, se dispone por lo menos la iluminación de un indicador de la dirección del viento. 	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-PCA-01
0305	RAB 137 137.401 (c)	¿La torre de control dispone de una lámpara de señales?	Verificar que: <ol style="list-style-type: none"> 1. La lámpara de señales pueda producir señales de colores rojo, verde y blanco. 2. La lámpara de señales pueda dirigirse manualmente al objetivo deseado. 3. La lámpara de señales pueda producir cualquiera de los colores seguido de cualquiera de los otros dos. 	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-PCA-01
0310	RAB 137 137.405	¿El operador de aeródromo provee señalización en la pista y calles de rodaje aplicando la norma en caso de tener intersecciones entre pistas y calles de rodaje?	Verificar que: <ol style="list-style-type: none"> 1. El operador de aeródromo conserva la señalización de la pista más importante. 2. En caso de tener varias pistas, que el operador de aeródromo prioriza la señalización de las pistas en el siguiente orden: <ol style="list-style-type: none"> i) aproximación de instrumentales de precisión. ii) aproximaciones de no precisión. iii) vuelos visuales. 3. Si el operador de aeródromo conserva las señales de la pista, e interrumpe las señales de calle de rodaje en caso de intersección. 4. Las señales de pista sean de color blanco. 5. Las señales de calles de rodaje, plataforma de viraje y puestos de estacionamiento sean de color amarillo. 6. Las señales de líneas de seguridad de plataforma sean de color rojo 	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-02

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			7. En caso de que el aeródromo atienda operaciones nocturnas, la señalización sobre la superficie del pavimento sea de material reflectante.			
0315	RAB 137 137.406	¿El operador de aeródromo provee señal designadora de pista?	Verifica si: 1. Ambos umbrales de pista cuentan con señales designadoras de pista, ya sea pista pavimentada o no. 2. Cada señal cuenta con dos números alineados para que se puedan ver desde la aproximación. 3. Los números de la señal designadora de pista tienen la forma y dimensiones exigidas en norma.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-02
0317	RAB 137 137.407	¿El operador de aeródromo provee señal de eje de pista?	Verificar que: 1. La pista cuente con una señal de eje de pista (si es pavimentada). 2. Los trazos estén uniformemente espaciados, de forma tal que la longitud del trazo más el intervalo no sea menor de 50 m. ni mayor de 75 m. 3. El ancho de los trazos sea 0,9 m. para Cat II y III, 0,45 m. para Cat I y no precisión, y 0,3 m. para aproximaciones de no precisión clave 1 o 2 y visuales.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-02
0319	RAB 137 137.408	¿El operador de aeródromo provee señal de umbral de pista?	Verificar que: 1. La pista cuente con una señal de umbral. 2. Las fajas de la señal de umbral se encuentren a 6 m. del umbral. 3. Las fajas longitudinales de la señal de umbral sean uniformes y simétricas con respecto al eje de pista, y en la cantidad que exige la norma de acuerdo al ancho de pista. 4. Las fajas se extiendan lateralmente hasta 3 m. del borde de pista o a 27 m. del eje a cada lado. 5. El ancho de las fajas y la separación entre ellas sea de 1,8 m. aproximadamente. 6. En caso de que exista umbral desplazado, existe una faja transversal de por lo menos 1,8 m. de ancho. 7. En caso de umbral desplazado, existe la señalización de umbral y las flechas de acuerdo a norma.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-02
0321	RAB 137 137.410	En pistas pavimentadas instrumentales clave 1, 2, 3 ó 4, y visuales 3 ó 4. ¿El operador de aeródromo provee señal de punto de visada?	Verificar que: 1. La pista cuente con una señal de punto de visada en cada extremo de la aproximación. 2. La distancia de la señal de punto de visada con respecto del umbral, el largo de las fajas, el ancho de las fajas y su espaciado interno esté acorde a lo especificado en la tabla E-1 de la RAB-137. 3. En caso de existir señal de toma de contacto, el espaciado lateral entre señales es el mismo que el de la señal de toma de contacto.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-02
0323	RAB 137 137.411	En pistas pavimentadas de precisión clave 2, 3 ó 4, y visuales 3 ó 4. ¿El operador de aeródromo provee señal de toma de contacto?	Verificar que: 1. La pista tiene señales de toma de contacto. 2. La cantidad de pares de fajas está de en función a la distancia entre umbrales definido en norma. 3. La longitud de las señales sea de 22,5 m. y el ancho de 3 m. ó 1,8 m (de acuerdo a la configuración A o B de la Figura E-5 de la RAB 137, según aplique), y el espaciado entre fajas se de 1,5 m. 4. Si la aproximación es de no precisión clave 2, la pista cuente con un par adicional de fajas a	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-02

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			150 m. del comienzo de la señal de punto de visada.			
0325	RAB 137 137.412	En pistas pavimentadas que no tengas contraste entre los bordes y el terreno, y en todas las pistas instrumentales de precisión independiente del contraste. ¿El operador de aeródromo provee una señal de faja lateral de pista?	Verificar que: 1. La señal de faja lateral de pista se encuentra a ambos lados de la pista y abarca toda la distancia entre umbrales. 2. La señal de faja lateral se encuentra sobre el borde de pista, y en caso de un ancho de pista mayor a 60 m. que se encuentre a 30 m. a cada lado del eje de pista. 3. En caso de existir una plataforma de viraje, las señales de faja lateral continúan de la pista a la plataforma de viraje. 4. El ancho de la faja lateral es de 0,90 m. en pistas con ancho de 30 m. o más, y de 0,45 m. en pistas más estrechas.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-02
0327	RAB 137 137.413	En calles de rodaje pavimentadas ¿El operador de aeródromo provee una señal de eje de calle de rodaje?	Verificar que: 1. Las calles de rodaje cuenten con la señal de eje de calle de rodaje. 2. La señal de eje de calle de rodaje se encuentra en el centro de la calle de rodaje, tanto en las partes recta como curvas. 3. En caso de intersección con una pista, la señal de eje de pista, se prolonga paralela al eje de pista a partir del punto de tangencia 60 m. en clave 3 ó 4, y 30 m. en clave 1 ó 2. 4. El ancho de la señal de calle de rodaje sea de 0,15 m. y de trazo continuo, excepto en el corte con la señal de punto de espera.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-02
0328	RAB 137 137.414	En calles de rodaje pavimentadas ¿El operador de aeródromo provee señal de faja lateral de calle de rodaje?	Verificar que se dispone de señales de borde de calle de rodaje para delinear el borde de la misma, en aquellas ocasiones en las cuales se requiera un mayor contraste entre la superficie de la calle de rodaje y el terreno circundante; o bien cuando sea necesario diferenciar la calle de rodaje de aquellas superficies no resistentes.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-02
0329	RAB 137 137.415	¿El operador de aeródromo provee una señal de plataforma de viraje en pista?	Verificar que: 1. La señal de plataforma de viraje permite que el avión complete un viraje de 180° y alinearse al eje de pista. 2. El ángulo de intersección entre la señal de plataforma de viraje y el eje de pista no es mayor a 30°. 3. La señal de plataforma de viraje se prolonga paralela al eje de pista a partir del punto de tangencia 60 m. en clave 3 ó 4, y 30 m. en clave 1 ó 2. 4. La señal de plataforma de viraje tiene un ancho de 0,15 m. y es de trazo continuo.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-02
0331	RAB 137 137.416	¿El operador de aeródromo provee una señal de punto de espera de acceso a la pista?	Verificar que: 1. Exista una señal de punto de espera en todo punto de espera de pista 2. Las señales de punto de espera estén de acuerdo a lo especificado en norma 3. En caso de intersección de dos pistas, la señal de punto de espera sea perpendicular al eje de la pista que forma parte de la ruta normalizada para el rodaje.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-02
0333	RAB 137 137.417	¿El operador de aeródromo provee una señal de punto de espera intermedio?	Verificar que: 1. Exista una señal de punto de espera intermedio a la salida de una instalación de hielo/antihielo. 2. En caso de intersección de dos calles de rodaje, la señal de punto de espera intermedio	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-02

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			esté a distancia suficiente del borde de la calle de rodaje que la cruce. 3. La señal de punto de espera intermedio está de acuerdo a lo especificado en norma.			
0335	RAB 137 137.418	¿El operador de aeródromo provee una señal de punto de verificación de del VOR?	Verifica que: 1. Existe una señal de punto de verificación de VOR. 2. La señal de punto de verificación de VOR cuenta con un círculo de 6 m. de diámetro marcado con una línea de 0,15 m. de ancho. 3. Cuando sea preferible que una aeronave se oriente en una dirección determinada, además exista una línea que pase por el centro del círculo y sobresalga a un lado 6 m. en la dirección del rumbo deseado. 4. La señal de punto de verificación de VOR sea de color blanco.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-02
0336	RAB 137 137.419	¿El operador de aeródromo provee señales de puesto de estacionamiento de aeronaves?	Verificar que: 1. Existe señales de puesto de estacionamiento de aeronaves en los lugares de estacionamiento designados y en instalaciones de hielo/antihielo. 2. La señal de puesto de estacionamiento incluya los elementos de identificación del puesto, línea de entrada, barra de viraje, línea de viraje, barra de alineamiento, línea de parada y línea de salida. 3. La señal de identificación del puesto (letra o número) esté después del comienzo de la línea de entrada y a corta distancia de ésta. 4. En caso de existir dos juegos de señales en un puesto, el operador de aeródromo haya añadido la identificación de las aeronaves a las que se destina cada juego. (Ej. 2A-B747, 2B-F28) 5. Las líneas de entrada, viraje y salida sean continuas y con ancho no menor a 0,15 m. 6. Si hay dos juegos de señales en un puesto, verificar que las señales de línea de entrada, viraje y salida de la aeronave de mayor exigencia son continuas y las otras segmentadas. 7. En todo punto que se desee indicar una iniciación de viraje exista una barra de viraje perpendicular a la línea de entrada al lado izquierdo del puesto de pilotaje, con longitud no menor a 6 m. y 0,15 m. de ancho. <i>Nota.- Si se requiere más de una barra de viraje o línea de parada, éstas deben estar codificadas.</i> 8. Exista una barra de alineamiento que coincida con la posición de estacionamiento especificada y sea visible para el piloto, con un ancho no menor a 0,15 m. 9. Exista una línea de parada perpendicular a la barra de alineamiento al lado izquierdo del puesto de pilotaje, con longitud no menor a 6 m. y 0,15 m. de ancho.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-02
0337	RAB 137 137.420	¿El operador de aeródromo provee señal de eje de calle de rodaje en plataforma?	Verificar que se proporciona una señal de eje de calle de rodaje en plataforma para proporcionar guía para el rodaje hasta el punto de la plataforma donde se inician las señales de los puestos de estacionamiento de aeronaves.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-02

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
0338	RAB 137 137.421	¿El operador de aeródromo provee señal de borde de plataforma?	Verificar que la plataforma cuenta con señal de borde, el cual delimita la superficie de la plataforma apta para soportar el peso de las aeronaves.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-02
0339	RAB 137 137.422	¿El operador de aeródromo provee líneas de seguridad en plataforma?	Verificar que: 1. La plataforma pavimentada cuenta con líneas de seguridad según el requerimiento de estacionamientos e instalaciones terrestres. 2. Las líneas de seguridad en la plataforma pavimentada incluyan líneas de margen de extremo de ala y límites de calles de servicio. 3. Las líneas de seguridad tengan un ancho no menor a 0.15 m.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAO-03
0341	RAB 137 137.423	¿El operador de aeródromo provee señal de punto de espera de vehículos?	Verificar que: 1. Se tiene señal de punto de espera de vehículos en la vía de vehículos de acceso a la pista: 2. La señal de punto de espera en la vía de vehículos este emplazada a través de la vía en el punto de espera. 3. La señal de punto de espera de vehículos sea semejante a la establecida en la normativa de tránsito vigente.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAO-03
0343	RAB 137 137.424	Cuando no sea posible instalar letreros con instrucciones obligatorias ¿El operador de aeródromo provee señales con instrucciones obligatorias sobre la superficie del pavimento?	Verificar que: 1. Las señales con instrucciones obligatorias en calles de rodaje clave A, B, C o D, se coloquen transversales al eje de la calle de rodaje y centradas sobre el eje. 2. Las señales con instrucciones obligatorias en calles de rodaje clave E o F, se coloquen transversales al eje de la calle de rodaje y ubicadas a ambos lados del eje de la calle de rodaje, y a una distancia de por lo menos 1 m. del eje o punto de espera. 3. Las señales con instrucciones obligatorias sean blancas sobre un fondo rojo. 4. En caso de no existir suficiente contraste entre la señal de instrucciones obligatorias y el pavimento, exista un reborde blanco o negro. 5. La altura de los caracteres en pistas clave C, D, E o F sean de 4 m. de alto, y de 2 m. en clave A o B. 6. El fondo sea rectangular y se extienda mínimamente 0,5 m. de los bordes de la inscripción.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-02
0345	RAB 137 137.425	Cuando no sea posible instalar letreros de información ¿El operador de aeródromo provee señales de información?	Verificar que: 1. Las señales de información estén instaladas antes de las intersecciones complejas en las pistas de rodaje y después de las mismas. 2. Las señales de información estén instaladas a intervalos regulares a lo largo de una calle de rodaje de gran longitud. 3. Las señales de información estén emplazadas transversalmente a la calle de rodaje para que pueda leerse desde el puesto de pilotaje. 4. Las señales de información estén inscritas en color amarillo con fondo negro cuando reemplaza o complementa a un letrero de emplazamiento. 5. Las señales de información estén inscritas en negro con fondo amarillo cuando reemplaza o complementa a un letrero de dirección o destino. 6. En caso de no existir suficiente contraste entre la señal de información y el pavimento, exista un reborde negro en el fondo o un reborde amarillos en el fondo negro.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-02

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			7. La altura de los caracteres sea de 4 m. de alto.			
0347	RAB 137 137.429 (a) – (c)	¿El operador de aeródromo controla y remueve las luces que pueden ser peligrosas para la seguridad de aeronaves?	Verificar que: 1. El operador controla, remueve, apantalla las luces no aeronáuticas situadas cerca del aeródromo que pueden causar peligro. 2. El operador de aeródromo tiene definidas la zona de vuelo sin rayos láser LFFZ, la zona de vuelo crítica de rayos láser LCFZ y la zona de vuelo sensible de rayos láser LSFZ. 3. El operador de aeródromo controla de que no existan luces no aeronáuticas que puedan causar confusión en las siguientes zonas: i. Pistas clave 4, 4500 m. desde el umbral y un ancho de 750 m. a cada lado de la prolongación del eje de pista. ii. Pistas clave 2 ó 3, longitud no menor a 3000 m. iii. Pistas clave 1 y visuales, dentro del área de aproximación.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-03
0349	RAB 137 137. 429 (e) – (h)	¿El operador de aeródromo provee en las luces del aeródromo estructuras de soporte adecuadas a la operación de aeronaves?	Verificar que. 1. En el caso de tener luces de aproximación elevadas, el operador de aeródromo provee estructuras de soporte frangibles. 2. Las luces elevadas de pista son lo suficientemente bajas para respetar la distancia de guarda de las hélices y barquillas de los motores. 3. Las luces empotradas en la superficie de las pistas, zonas de parada, calles de rodaje y plataforma soportan el paso de las ruedas de una aeronave sin producir daños a las aeronaves o las luces.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-03
0351	RAB 137 137.429 (k) – (n)	¿El operador de aeródromo garantiza que las luces del aeródromo tengan la intensidad adecuada para la operación de aeronaves?	Verificar si: 1. El operador de aeródromo realiza el control de las intensidades de luces en el aeródromo para garantizar operaciones seguras. 2. El operador elabora registro de las mediciones de intensidad de las luces, y de las acciones correctivas que realiza.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-03
0353	RAB 137 137.430	En caso de no contar con una fuente secundaria de energía ¿El operador de aeródromo cuenta con un sistema de iluminación de emergencia?	Verificar si: 1. Si el operador de aeródromo dispone de la cantidad suficiente de luces de emergencia para instalarlas al menos en la pista primaria en caso de falla del sistema principal. 2. Las luces de emergencia se ajustan a los requisitos de iluminación en pista, es decir de color blanco.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-03
0355	RAB 137 137.431 (a) – (g)	En caso de aeródromos que prevean operaciones nocturnas ¿el operador de aeródromo provee un faro de aeródromo?	Verificar que: 1. El aeródromo cuente con un faro de aeródromo cuando se cumplan una o más de las siguientes condiciones: i) aeronaves que vuelen predominantemente con ayudas visuales. ii) a menudo visibilidad reducida. iii) dificultad para ubicar el aeródromo debido a luces circundantes o topografía. 2. El faro de aeródromo está ubicado en las proximidades del aeródromo, en una zona de baja iluminación de fondo. 3. El faro de aeródromo emita destellos de color verde y blanco o sólo blanco, a intervalos de 20 a 30 por minuto. 4. El operador de aeródromo controle que la intensidad del faro de aeródromo sea de por lo menos 2000 cd.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-03

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
0357	RAB 137 137.431 (h) - (n)	En caso de aeródromos que prevean operaciones nocturnas y no pueda identificarse fácilmente por las luces existentes ¿el operador de aeródromo provee un faro de identificación?	Verificar que: 1. El faro de identificación está ubicado en las proximidades del aeródromo, en una zona de baja iluminación de fondo. 2. El faro de identificación esté emplazado de modo que no se apantalle en las direcciones importantes y no deslumbre al piloto. 3. El operador de aeródromo controle que la intensidad del faro aeronáutico sea de por lo menos 2000 cd. 4. El faro de identificación emita destellos verdes si es aeródromo terrestre y amarillos si es un hidroaeródromo. 5. Los caracteres de identificación se transmiten en código morse internacional.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-03
0359	RAB 137 137.432 (b)	En caso de pistas de vuelo visual y de aproximaciones de no precisión, cuando sea materialmente posible ¿El operador de aeródromo provee un sistema sencillo de luces de aproximación?	Verificar que: 1. El aeródromo cuente con una fila de luces en la prolongación del eje de pista a una distancia no menor a 420 m. desde el umbral, con una fila de luces transversal de 18 ó 30 m. 2. Las luces de la fila transversal a la fila de luces central están espaciadas entre 1 y 4 m. 3. Las luces colocadas sobre la línea central están espaciadas a intervalos de 30 m. La luz más cercana al umbral podrá estar a 60 m. o 30 m. 4. Las luces del sistema de aproximación sean luces fijas. 5. El operador de aeródromo controla la intensidad de las luces de aproximación.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-04
0361	RAB 137 137.432 (c)	En caso de pistas instrumentales de precisión Cat. I ¿El operador de aeródromo provee un sistema de iluminación de aproximación (ALS) Categoría I?	Verificar que: 1. Se cuenta con un ALS consistente en una fila de luces situada en la prolongación del eje de pista, que se extiende (donde sea posible) hasta una distancia de 900 m. a partir del umbral. 2. El ALS cuenta con una fila de luces que formen una barra transversal de 30 m. de longitud a una distancia de 300 m. del umbral. 3. Las luces de la barra transversal siguen una línea recta horizontal (siempre que sea posible), perpendicular a la fila de luces de la línea central y bisecada por ella. 4. Las luces de la barra transversal están espaciadas de forma que producen un efecto lineal, pudiendo dejarse espacios vacíos a cada lado de la línea central, en cuyo caso, estos espacios vacíos se mantienen reducidos al mínimo necesario para satisfacer las necesidades locales y cada uno de ellos no excede de 6 m. 5. Las luces colocadas sobre la línea central están espaciadas a intervalos de 30 m. La luz más cercana al umbral debe estar a 30 m. 6. Las luces estén tan cerca como sea posible del plano horizontal, de modo que: i. ningún objeto, salvo la antena azimutal ILS, sobresalga del plano de luces dentro de una distancia de 60 m. a partir del eje del sistema. ii. ninguna luz, salvo la luz emplazada en la parte central de una barra transversal o de una barreta de línea central (no las luces de los extremos), quedará oculta para las aeronaves que realicen la aproximación. 7. Las luces sean fijas de color blanco, y que las luces de la línea central estén ubicadas de la siguiente manera:	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-04

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			i. Una sola luz en los 300 m. internos de la línea central, dos luces en los 300 m. intermedios y tres luces en los 300 m. externos de la línea central, o bien ii. una barreta. 8. Si se demostró el funcionamiento de las luces ALS de acuerdo a 138.705 (j), cada posición de luz de línea central sea: i. Una luz, o ii. Una barreta 9. Si se opta por barretas, éstas tengan por lo menos 4 m. de longitud y las luces espaciadas a intervalos de 1,5 m. 10. Si la línea central consta de barretas, cada una debe suplementarse con una luz de destellos (salvo que sea innecesario por las condiciones del sistema y meteorológicas). 11. Cada luz de destellos emita dos destellos por segundo, comenzando por la más alejada del sistema y continuando en sucesión hasta la más cercana del umbral, y que el circuito eléctrico permita que estas luces trabajen independientemente del resto de las luces ALS. 12. Si las luces de la línea central son una sola como se menciona en 7 (i) y 8 (i), además de la barra transversal a 300 m. del umbral, se instalen barras transversales adicionales situadas a 150 m., 450 m., 600 m. y 750 m. del umbral, y que las luces de la barra transversal están espaciadas de forma que producen un efecto lineal, pudiendo dejarse espacios vacíos a cada lado de la línea central, en cuyo caso, estos espacios vacíos se mantienen reducidos al mínimo necesario para satisfacer las necesidades locales y cada uno de ellos no excede de 6 m. 13. Los extremos exteriores de las barras transversales estén dispuestos en dos rectas paralelas a la fila de luces de línea central o que converjan para cortar el eje de pista a 300 m. del umbral.			
0363	RAB 137 137.432 (d)	¿El operador de aeródromo provee un sistema de iluminación de aproximación Categoría II y III?	Verificar que: 1. Se cuenta con un ALS consistente en una fila de luces situada en la prolongación del eje de pista, que se extiende (donde sea posible) hasta una distancia de 900 m. a partir del umbral. 2. El sistema ALS cuente con dos filas laterales de luces que se extiendan hasta 270 m. del umbral, y dos barras transversales ubicadas a 150 m. y 300 m. del umbral. (Si el sistema cumple con lo establecido en la RAB 1348.705 (f), el ALS puede contar con dos filas laterales de luces que se extiendan hasta los 240 m. con barras transversales ubicadas a 150 m. y 300 m. del umbral). 3. Las luces colocadas sobre la línea central estén espaciadas a intervalos de 30 m. y que la luz más cercana al umbral esté a 30 m. 4. Las luces de las filas laterales estén espaciadas a intervalos de 30 m., y que la luz más cercana al umbral esté a 30 m. Si el sistema cumple con lo establecido en la RAB 1348.705 (f), las luces de las filas laterales pueden estar espaciadas a 60 m., y la luz más cercana a 60 m. del umbral.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-04

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			<p>5. En los primeros 300 m a partir del umbral, las barretas de la línea central del ALS sea de color blanco variable, excepto cuando el umbral esté desplazado 300 m o más, en cuyo caso la línea central puede consistir en elementos de una sola luz de color blanco variable. Si el cumple con lo establecido en la RAB 1348.705 (f), la línea central del sistema hasta los primeros 300 m. puede constar de una de las siguientes opciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> i. Barretas, cuando la línea central 300 m. más allá del umbral consta de barretas. ii. Luces individuales alternando con barretas, cuando la línea central 300 m. más allá del umbral consta de luces solas, con la luz sola de más adentro emplazada a 30 m. y la barreta de más adentro emplazada a 60 m. del umbral. iii. Luces solas cuando el umbral esté desplazado 300 m. o más. <p><i>Nota al inspector.- En todos los casos deben ser blanco variable.</i></p> <p>6. Más allá de 300 m del umbral, cada posición de luz de la línea central consiste en:</p> <ul style="list-style-type: none"> i. una barreta como las utilizadas en los 300 m. internos; o ii. dos luces en los 300 m. intermedios de la línea central y tres luces en los 300 m. externos de la línea central. <p><i>Nota al inspector.- En ambos casos deben ser blanco variable.</i></p> <p>Si se cumple con lo establecido en la RAB 138.705 (f), más allá de los 300 m. a partir del umbral, la posición de la luz de la línea central puede consistir en una barreta o una sola luz (ambas de color blanco variable)</p> <p>7. Las barretas tengan una longitud mínima de 4 m. y separación de máxima entre luces de 1,5 m.</p> <p>8. Si la línea central más allá de 300 m. a partir del umbral consiste en barretas, cada barreta más allá de los 300 m. se suplemente con una luz de destellos. (excepto cuando se considere innecesario, por las características del sistema y condiciones meteorológicas).</p> <p>9. Cada luz de destellos emita dos destellos por segundo, comenzando por la más alejada del sistema y continuando en sucesión hasta la más cercana del umbral, y que el circuito eléctrico permita que estas luces trabajen independientemente del resto de las luces ALS.</p> <p>10. La fila consta de barretas rojas, cuya longitud y espaciado entre sus luces sean iguales a los de las barretas luminosas de la zona de toma de contacto.</p> <p>11. Las luces que forman las barras transversales sean luces fijas de color blanco variable, y que las luces se separen uniformemente a intervalos de no más de 2,7 m.</p> <p>12. La intensidad de las luces rojas sea compatible con la intensidad de las luces blancas.</p>			

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
0365	RAB 137 137.432 (e)	¿El operador de aeródromo provee un sistema de iluminación de aproximación Categoría I MALS R?	Verificar que: 1. Cuando las condiciones del terreno no permitan materialmente la instalación del sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría I, se haya instalado un sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría I MALS R, de acuerdo a lo establecido en la RAB 137.432 (e) (1) a (16). 2. Previamente se haya realizado un Estudio de Evaluación de Seguridad Operacional tal cual se establece en el Capítulo I de RAB 138, que resulte aceptable a la DGAC, el cual determine concluyentemente que el sistema garantiza que las operaciones de aproximación se desarrollarán en forma segura.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-04
0367	RAB 137 137.433	¿El operador de aeródromo provee sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación PAPI?	Verifica que: 1. El operador de aeródromo provee de sistema PAPI en cada umbral. 2. El sistema PAPI consta de 4 luces, emplazadas a intervalos iguales, y ubicado a la izquierda de la pista. 3. Las luces del PAPI estén colocadas de modo que el piloto que realiza la aproximación vea: i. Las dos luces más cercanas rojas, y las dos luces más lejanas blancas cuando esté en la pendiente de aproximación. ii. La luz más cercana roja, y las otras tres blancas cuando se encuentre por encima de la pendiente de aproximación. iii. Las tres luces más cercanas rojas y la cuarta blanca si está por debajo de la pendiente de aproximación. 4. Las luces sean visibles, tanto de día como de noche. 5. La intensidad de las luces sea adecuada de modo que no deslumbré a los pilotos. 6. Los elementos del PAPI estén separados 9 m. (± 1) y a una distancia del borde de pista de 15 m. (± 1), o cuando la clave sea 1 o 2, los elementos estén separados 6 m. (± 1) y a una distancia del borde de pista de por lo menos 10 m. (± 1). 7. Si el aeródromo tiene un sistema ILS, el ángulo de elevación de los elementos luminosos se ajusta lo más posible a la trayectoria de planeo del ILS. 8. Se tienen definidas las superficies de protección contra obstáculos, de acuerdo a lo establecido en norma, y el operador las mantiene libre de obstáculos. Nota.- Las superficies de protección de obstáculos están definidas en la Tabla E-3 de la RAB-137.433.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-03
0371	RAB 137 137.434	¿El operador de aeródromo provee luces de entrada de pista?	Verifica que: 1. El sistema esté integrado por luces dispuestos de manera que delimiten la trayectoria de aproximación, y que la distancia entre grupos no sea mayor a 1600 m. 2. Cada grupo esté conformado por un mínimo de 3 luces de destellos dispuestos en línea y de color blanco.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-03
0373	RAB 137 137.435	Cuando se tiene aproximaciones de no precisión y no se pueden instalar otras ayudas luminosas, o con umbral desplazado permanente ¿El	Verificar que: 1. Las luces de identificación de umbral están dispuestas simétricamente respecto al eje de pista, están alineadas con el umbral y a 10 m. de cada borde exterior de pista.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-03

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
		operador de aeródromo provee luces de identificación de umbral de pista?	2. Las luces de identificación de umbral sean luces de destellos blancos con frecuencia de destello de 60 a 120 por minuto. 3. Las luces sean visibles sólo del sentido de aproximación.			
0375	RAB 137 137.436	¿El operador de aeródromo provee luces de borde de pista? Para pistas de uso nocturno, para pistas de aproximaciones precisión diurno o nocturno, y pistas con visibilidad menor a 800 m.	Verificar que: 1. Las luces de borde están emplazadas en todo el largo de pista, en dos filas paralelas equidistantes al eje. 2. Las luces de borde de pista estén emplazadas a máximo 3 m. del borde de pista. 3. Las luces en cada fila estén uniformemente espaciadas a intervalos de 60 m. en una pista por instrumentos, o intervalos no mayores a 100 m. en pistas visuales. 4. Las luces de borde sean de color blanco, rojas en caso de existir umbral desplazado. 5. Las luces de borde son visibles en ambos sentidos de aproximación.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-03
0377	RAB 137 137.437 (a) - (c)	¿El operador de aeródromo provee luces de umbral de pista? Para pistas con luces de borde de pista.	Verificar que: 1. Las luces de umbral estén ubicadas lo más cerca del extremo de pista, en una fila perpendicular al eje de pista y a una distancia no mayor a 3 m. 2. En caso de umbral desplazado, las luces de umbral estén ubicadas en una fila perpendicular al eje de pista coincidiendo en el umbral desplazado. 3. Las luces de umbral sean por lo menos 6 en pistas visuales. 4. En una pista de precisión Cat. I, II y III, la cantidad de luces sean las necesarias si estuvieran espaciadas a intervalos de 3 m. entre las luces de borde, y ubicadas simétricamente con respecto al eje de pista.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-03
0379	RAB 137 137.437 (d) - (i)	¿El operador de aeródromo provee luces de barra de ala? Nota.- Para pistas con aproximaciones de precisión si se estima conveniente. Para pistas visuales y de no precisión si hay umbral desplazado sin luces de umbral	Verificar que: 1. Las luces de barra de ala estén colocadas simétricamente respecto al eje de pista, una a cada lado, por lo menos sobre 10 m. a partir del borde, y que la luz ubicada al interior de cada ala coincida con la fila de luces de borde de pista. 2. Cada barra de ala cuente por lo menos con 5 luces. 3. Las luces de barra de ala sean unidireccionales, de color verde y visibles en la dirección de aproximación.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-03
0381	RAB 137 137.438	¿El operador de aeródromo provee luces de extremo de pista? Nota.- Para pistas con luces de borde de pista	Verificar que: 1. Las luces de extremo de pista estén emplazadas en línea perpendicular al eje de pista, lo más cerca del extremo, máximo a 3 m. de distancia. 2. La fila de luces de extremo de pista conste de por lo menos 6 luces y estén uniformemente distribuidas entre las dos filas de luces de borde. Asimismo, distribuidas de manera simétrica con respecto al eje de pista. 3. Las luces de extremo de pista sean luces unidireccionales de color rojo y visibles desde la pista.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-03
0383	RAB 137 137.439	¿El operador de aeródromo provee luces de eje de pista? Nota.- Para pistas con aproximación de precisión Cat. II y III,	Verificar que: 1. Las luces de eje de pista están emplazadas sobre el eje de pista o a una variación máxima de 60 cm., desde el eje de pista. 2. Las luces de eje de pista estén con un espaciado longitudinal de 15 m.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-03

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
		pistas Cat I con distancias mayores de 50 m. entre filas de luces de borde	<i>Nota. - Si el alcance visual en pista es de 350 m. el espaciado puede ser de 30 m.</i> 3. Las luces de eje de pista sean luces fijas de color blanco desde el umbral hasta 900 m. Asimismo, verificar que desde los 900 m. hasta 300 m. antes del extremo de pista las luces de eje deben ser alternadas rojas y blancas, y luces rojas los 300 m. antes del extremo de pista. <i>Nota. - En caso de pistas de longitud menor a 1800 m. las luces alternadas rojo y blanco se extenderán desde la mitad de la pista hasta los 300 m. anteriores al extremo.</i>			
0385	RAB 137 137.440	¿El operador de aeródromo provee luces de zona de toma de contacto en la pista? Nota.- Para pistas con aproximación de precisión Cat. II y III.	Verificar que: 1. Las luces de zona de toma de contacto se extiendan desde el umbral hasta 900 m. en pares de barretas simétricamente colocadas con respecto al eje de pista. 2. El espaciado longitudinal entre los pares de barretas es de 30 m. ó 60 m. 3. Cada barreta cuente con 3 luces como mínimo y una separación de 1,5 m. entre ellas. 4. La longitud de las barretas tenga una longitud entre 3 y 4,5 m.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-03
0387	RAB 137 137.441	¿El operador de aeródromo provee luces simples de toma de contacto en la pista? Nota.- Para pistas que no tengan luces de zona de toma de contacto	Verificar que: 1. Las luces simples de toma de contacto estén situadas a ambos lados del eje de pista a 0,3 m. del borde de en contra del viento de la última señal de toma de contacto. 2. El espaciado entre luces del mismo par no exceda 1,5 m. 3. Las luces simples de toma de contacto sean de color blanco unidireccionales, de modo que sean visibles para el piloto en dirección de la aproximación.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-03
0389	RAB 137 137.442	¿El operador de aeródromo provee luces indicadoras de calle de salida rápida? Nota.- Para pistas con calle de salida rápida	Verificar que: 1. Las luces de calle de salida rápida estén ubicadas al lado del eje de la pista asociada con la calle de salida rápida. 2. En cada juego de luces, las mismas estén espaciadas a intervalos de 2 m. y la luz más cercana al eje de pista a 2 m. 3. Las luces indicadoras de calle de salida rápida sean fijas de color amarillo, y unidireccionales en sentido de aproximación.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-03
0391	RAB 137 137.443	¿El operador de aeródromo provee luces de zona de parada? Nota.- Para pistas con zonas de parada	Verificar que: 1. Las luces de zona de parada estén dispuestas en toda la longitud de la zona de parada. 2. Las luces de zona de parada estén dispuestas en dos filas equidistantes al eje de pista coincidentes con las luces de borde. 3. Exista una fila de luces perpendicular al eje de pista sobre el extremo de la zona de parada a no más de 3 m. del borde. 4. Las luces de la zona de parada sean fijas, de color rojo, y unidireccionales en el sentido de la pista.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-03
0393	RAB 137 137.444	¿El operador de aeródromo provee luces de eje de calle de rodaje?	Verificar que: 1. Las luces de eje de calle de rodaje sean fijas y de color verde y amarillo alternadas. 2. Las luces de eje de calle de rodaje estén instaladas sobre el eje de la calle de rodaje, o con una variación máxima de 0,30 m. 3. Las luces de eje de calle de rodaje estén espaciadas longitudinalmente a 30 m. en espacios rectilíneos largos, o inferiores a 30 m. en espacios rectilíneos cortos.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-03

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			4. Las luces de eje de calle de rodaje estén espaciadas longitudinalmente a 15 m. en caso de un RVR menor a 350 m. y en las curvas puede ser menor a 15 m. 5. Si se tiene un RVR menor a 350 m. el espaciamiento longitudinal de 15 m. se prolongue hasta 60 m. antes y después de la curva.			
0395	RAB 137 137.445	¿El operador de aeródromo provee luces de borde de calle de rodaje?	Verificar que: 1. Las luces de borde de calle de rodaje estén espaciadas longitudinalmente a 60 m., y en las curvas a distancias menores de 60 m. 2. El espaciado longitudinal de las luces de borde de calle de rodaje en los apartaderos de espera, instalaciones de deshielo/antihielo sea de 60 m. 3. Las luces de borde de calle de rodaje estén ubicadas lo más cerca de los bordes de la calle de rodaje, y que no exceda de 3 m. de separación del exterior del borde. 4. Las luces de borde de calle de rodaje en una plataforma de viraje tengan un espaciado longitudinal de 30 m. 5. Las luces de borde de calle de rodaje sean fijas de color azul. 6. La intensidad de las luces de borde de calle de rodaje sea de 2 cd. en sentido vertical (0° a 6°) y 0,2 cd. en cualquier ángulo vertical (6° a 75°)	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-03
0397	RAB 137 137.446	¿El operador de aeródromo provee luces de plataforma de viraje en la pista? Nota.- Para pistas con alcance visual en pista menores a 350 m.	Verificar que: 1. En un tramo rectilíneo, las luces estén espaciadas longitudinalmente no más de 15 m. 2. En un tramo curvo, las luces estén espaciadas longitudinalmente de no más de 7,5 m. 3. Las luces sean fijas unidireccionales de color verde.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-03
0399	RAB 137 137.447	¿El operador de aeródromo provee luces de barra de parada? Nota.- Para pistas con alcance visual en pista menores a 550 m.	Verificar que: 1. Luces de barra de parada estén dispuestas en cada punto de espera de pista. 2. Las barras de parada estén dispuestas transversales al eje de calle de rodaje en el punto de espera. 3. Las luces de barra de parada sean unidireccionales de color rojo visibles en el sentido de la aproximación a la intersección o punto de espera de la pista, espaciadas a intervalos de no más de 3 m. 4. El circuito para las barras de parada, sean de conmutación selectiva y que las barras para salida sean de conmutación independiente. 5. El circuito esté diseñado para que no puedan fallar todas las barras de parada al mismo tiempo.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-03
0401	RAB 137 137.448	¿El operador de aeródromo provee luces de punto de espera intermedio? Nota.- Para pistas con alcance visual en pista menores a 350 m., y si no se tiene barras de parada.	Verificar que: 1. Luces de punto de espera intermedio estén ubicados en las señales de punto de espera intermedio a una distancia de 0,3 m. 2. Las luces de punto de espera intermedio sean 3, unidireccionales de color amarillo. 3. Las luces estén dispuestas simétricamente a ambos lados del eje de la calle de rodaje, separadas a una distancia de 1,5 m.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-03

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
0403	RAB 137 137.449	¿El operador de aeródromo provee luces de salida de instalación de deshielo/antihielo?	Verificar que: 1. Las luces de salida de la instalación deshielo/antihielo estén ubicadas a 0,3 m. dentro de la señal de punto de espera intermedio. 2. Las luces de salida sean fijas, unidireccionales, espaciadas a 6 m. de color amarillo, y visibles en el sentido de salida.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-03
0405	RAB 137 137.450	¿El operador de aeródromo provee luces de protección de pista? Nota.- Requeridas en pistas con alcance visual menor a 550 m., o alcance visual entre 550 y 1200 m. con densidad de tránsito intensa.	Verificar que: 1. Se proporcionan luces de protección de pista en los casos requeridos por norma. 2. Las luces de salida de protección de pista estén instaladas con Configuración A (un par de luces a cada costado de la calle de rodaje) o Configuración B (sobre la calle de rodaje) 3. Si se tiene una Configuración A o B, las luces sean de color amarillo. 4. Si la Configuración es B, las luces estén espaciadas a 3 m. 5. Si la Configuración es A, las luces se encienden y apagan alternativamente. 6. Si es Configuración B, las luces adyacentes se enciendan y apaguen alternativamente; y las luces alternas se enciendan y apaguen simultáneamente.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-03
0407	RAB 137 137.451	¿El operador de aeródromo provee barra de prohibición de acceso?	Verificar que: 1. La barra de prohibición de acceso sea controlada manualmente por los servicios de tránsito aéreo. 2. La barra de prohibición de acceso esté emplazada de acuerdo con lo requerido en norma. 3. La barra conste de luces de color rojo, espaciadas a intervalos uniformes de no más de 3 m., unidireccionales en sentido de la aproximación de pista. <i>Nota al inspector.- Se puede añadir un par de luces elevadas en cada extremo de la barra en caso de poca visibilidad del piloto.</i> 4. El circuito esté diseñado de modo que: i. Las barras de prohibición de acceso sean de conmutación selectiva. ii. Cuando se ilumine la barra de prohibición, las luces de eje de calle de rodaje instaladas más allá de la barra se apaguen hasta 90 m. iii. Cuando se ilumine una barra de prohibición de acceso, se apaguen las barras de parada instaladas entre la barra de prohibición y la pista.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-03
0408	RAB 137 137.452	¿El operador de aeródromo provee luces de situación de la pista (RWSL)? Nota.- Los dos componentes visuales del RWSL son el REL (Luces de entrada a pista) y el THL (Luces de espera de despegue)	Verificar que: 1. Cuando se proporcione REL, tenga un desplazamiento de 0,6 m. con respecto al eje de calle de rodaje y comiencen 0,6 m. después del punto de espera. 2. Se coloque una luz adicional en la pista a 0,6 m. del eje de la misma alineada con las últimas dos REL de la calle de rodaje. 3. La REL cuente por lo menos con 5 unidades de luces con intervalos entre 3,8 m. y 15,2 m. dependiendo del largo de la calle de rodaje, a excepción de la luz única instalada en la pista. 4. Las luces REL estén sobre una sola línea de luces fijas sobre el pavimento, de color rojo en dirección de la aeronave que se aproxima a pista.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-03


Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			5. Las luces REL se iluminen en menos de 2 segundos después de que el sistema determine que se requiere una advertencia. 6. Si se proporciona THL, las luces estén emplazadas a 1,8 m. de cada lado de las luces de eje de pista, y que se extiendan por pares desde un punto ubicado a 115 m. del inicio de pista hasta por lo menos 450 m., y que estén dispuestas cada 30 m. 7. Las luces THL estén sobre 2 líneas de luces fijas sobre el pavimento, de color rojo en dirección de la aeronave que despega. 8. Las luces THL se iluminen en menos de 2 segundos después de que el sistema determine que se requiere una advertencia.			
0409	RAB 137 137.453	¿El operador de aeródromo provee iluminación de plataforma con proyectores? Nota.- Para plataformas e instalaciones de deshielo/antihielo	Verificar que: 1. Las luces de iluminación en plataforma generen un mínimo de deslumbramiento a los pilotos, y que cada puesto de estacionamiento reciba luz de dos o más direcciones. 2. La iluminación horizontal sea de 20 lux, y la vertical de 20 lux a una altura de 2 m. 3. Verificar que la iluminación en otras áreas de plataforma sea el 50 % de la iluminación media de los puestos de estacionamiento.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-03
0411	RAB 137 137.454	¿El operador de aeródromo provee un sistema de guía visual para el atraque? Nota.- Cuando no haya señaleros, o cuando se requiera mayor precisión por el tipo de aeronaves, meteorología o espacio disponible.	Verificar que: 1. El sistema proporcione una guía de azimut y una guía de parada, y que sean adecuados en cualquier condición meteorológica, visibilidad, horario sin que deslumbren al piloto. 2. Ambos sistemas guía permitan que el piloto se dé cuenta si alguno no funciona, y que ambos puedan desconectarse. 3. El sistema pueda ser utilizado por cualquier tipo de aeronave. Unidad de guía de azimut Verificar que: 4. La guía de azimut esté emplazada en la prolongación de la línea central del puesto de estacionamiento. 5. La guía de azimut esté emplazada de modo que la utilice el piloto como el copiloto. 6. Si la guía está indicada por medio de cambio de color, se use verde para informar que se sigue la línea central y rojo para informar las desviaciones de la línea central. Indicador de posición de parada Verificar que: 7. El indicador de parada esté colocado junto a la unidad guía de azimut. 8. El indicador de parada pueda ser utilizado por ambos pilotos. 9. El indicador proporcione un régimen de acercamiento a la aeronave, por lo menos a lo largo de una distancia de 10 m. 10. Cuando la guía de parada se indique por cambio de color, verificar que se indica con color verde que la aeronave puede continuar y con color rojo que la aeronave debe detenerse.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-03
412	RAB 137 137.455	Cuando operacionalmente sea conveniente confirmar el tipo correcto de aeronave al cual se proporciona guía y/o el eje del puesto de estacionamiento en	1. Verificar si en el aeródromo existe necesidad de confirmar el tipo correcto de aeronave al cual se proporciona guía y/o el eje del puesto de estacionamiento, y en atención a lo cual se debe proporcionar un sistema avanzado de guía visual para el atraque. 2. Verificar que el A-VDGS:	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-03

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
		<p>caso que haya más de uno ¿El operador de aeródromo provee un sistema avanzado de guía visual para el atraque?</p> <p>Nota.- Esto generalmente se presenta en aeródromos donde el atraque de aeronaves depende de un sistema automatizado.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Sirve para todos los tipos de aeronave para los cuales esté destinado el puesto de estacionamiento de aeronaves. - Se usa únicamente en las condiciones meteorológicas, de visibilidad y de iluminación de fondo, tanto diurnas como nocturnas para las que esté especificado su rendimiento operacional. - Proporciona información compatible con la proporcionada por un sistema de guía convencional en el puesto de estacionamiento de aeronaves, si se cuenta con ambos tipos y los dos están en uso operacional. En el caso de que el que el A-VDGS no está en operación o está fuera de servicio, se proporcionará un medio para indicar esta situación. <p>3. Verificar que el A-VDGS se emplaza de modo que la persona responsable del atraque de la aeronave y las que ayudan durante toda la maniobra reciban guía sin obstrucciones y de manera inequívoca.</p> <p>4. Verificar que el A-VDGS proporciona, como mínimo y en la etapa pertinente de la maniobra de atraque, la información de guía siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Indicación de parada de emergencia. b) Tipo y modelo de aeronave a la cual se proporciona guía. c) Indicación del desplazamiento lateral de la aeronave con respecto al eje del puesto de estacionamiento. d) Dirección de la corrección de azimut necesaria para corregir un desplazamiento con respecto al eje del puesto de estacionamiento. e) Indicación de la distancia a la posición de parada. f) Indicación de que la aeronave ha llegado a la posición de parada correcta. g) Advertencia si la aeronave sobrepasa la posición de parada apropiada. <p>5. El operador de aeródromo presenta evidencia que el A-VDGS cumple las características y especificaciones técnicas requeridas en RAB-137.455.</p>			
0413	RAB 137 137.456	<p>¿El operador de aeródromo provee luces de guía para maniobras en los puestos de estacionamiento de aeronaves?</p> <p>Nota.- Para mejorar la precisión de estacionamiento o en las instalaciones de deshielo/antihielo</p>	<p>Verificar que:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Las luces de guía para maniobras estén instaladas en el mismo lugar de las señales de puesto de estacionamiento. 2. Las luces de guía para estacionamiento sean luces fijas de color amarillo y visibles en todos los sectores donde se proporcione guía. 3. Las luces empleadas para indicar las líneas de entrada, viraje y salida estén separadas por intervalos no mayores a 7,5 m. en las curvas y 15 m. en tramos rectos. 4. El circuito esté diseñado de modo que puedan encenderse los puestos de estacionamiento en uso y apagarlos cuando no estén. 	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-03
0415	RAB 137 137.457	<p>¿El operador de aeródromo provee luces de punto de espera en la vía de vehículos?</p> <p>Nota.- Para pistas con alcance visual entre 350 m. y 550 m.</p>	<p>Verificar que:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Las luces estén instaladas en todos los puntos de espera en la vía de vehículos. 2. Las luces de punto de espera en la vía de vehículos estén ubicadas al lado de la señal de punto de espera, a una distancia de 1,5 m. (± 0,5 m.), al lado que corresponda según reglamento de tránsito. 	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-03


Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			3. Las luces de punto de espera en la vía de vehículos estén en un semáforo controlable rojo y verde, y una luz roja de destellos. 4. Las luces del punto de espera en la vía de vehículos sean unidireccionales, alineadas para que puedan ser vistas por el conductor. 5. Las luces de punto de espera en la vía de vehículos no deslumbren al conductor. 6. La frecuencia de destellos de la luz roja de destellos sea de 30 a 60 en un minuto.			
0417	RAB 137 137.458	Cuando los sistemas existentes de iluminación de aproximación no permitan a la aeronave identificar la pista ¿El operador de aeródromo provee luces de guía para el vuelo en circuito?	Verificar que: 1. El sistema de luces guía para el vuelo en circuito comprenda luces que indiquen la prolongación del eje de pista, luces que indiquen la posición del umbral y luces que indiquen el emplazamiento de la pista. 2. Las luces guía para el vuelo en circuito sean blancas y fijas. 3. Las luces guía para el vuelo no deslumbran ni confunden al piloto.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-03
0421	RAB 137 137.470	¿El operador de aeródromo provee letreros en el aeródromo?	Verificar que: 1. Los letreros estén situados cerca de una pista o de una calle de rodaje sean frangibles, además de ser lo suficientemente bajos como para conservar la distancia de guarda respecto a las hélices y las barquillas de los reactores. 2. Los letreros del aeródromo sean de forma rectangular, con el lado más largo en posición horizontal. 3. Los letreros sean iluminados cuando se tenga operaciones nocturnas por instrumentos, aeródromos con visibilidad menor a 800 m, o con operaciones visuales en clave 3 ó 4. 4. En caso de letreros con mensaje variable, y en caso de falla, no muestren ningún mensaje. 5. En caso de letreros con mensaje variable, el intervalo de tiempo para cambiar de un mensaje a otro debe ser lo más breve posible y no exceder de 5 segundos.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-PCA-02
422	RAB 137 137.471 y 137.472	¿Se proporcionan letreros con instrucciones obligatorias y letreros de información acordes a norma?	Verificar que: 1. Mediante letreros con instrucciones obligatorias, que cumplen los requisitos de aplicación, emplazamiento y características requeridos en norma, se identifican los lugares más allá de los cuales una aeronave en rodaje o un vehículo no debe proseguir a menos que lo autorice la torre de control. 2. Mediante letreros de información, que cumplen los requisitos de aplicación, emplazamiento y características requeridos en norma, se identifica un emplazamiento específico o se proporciona información de encaminamiento (dirección o destino).	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-PCA-02
0423	RAB 137 137.473	¿El operador de aeródromo provee letrero de punto de verificación de VOR? Nota.- Cuando se establezca un punto de verificación VOR	Verificar que: 1. El letrero de punto de verificación de VOR se encuentre situado lo más cerca posible del punto de verificación, de modo que sea visible para el piloto. 2. El letrero de punto de verificación de VOR sea una inscripción negra sobre fondo amarillo.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-PCA-02
0425	RAB 137 137.474	¿El operador de aeródromo provee letrero de identificación de aeródromo?	Verificar que: 1. El letrero de identificación de aeródromo, en lo posible, puede leerse desde todos los ángulos sobre la horizontal. 2. El letrero de identificación contenga el nombre del aeródromo.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-PCA-02

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			3. El color del letrero sea perceptible sobre el fondo que presenta. 4. Los caracteres del letrero no tengan menos de 3m. de altura.			
0427	RAB 137 137.475	¿El operador de aeródromo provee letrero de identificación de puestos de estacionamiento de aeronaves?	Verificar que: 1. Los letreros estén emplazados de modo que sea claramente visible desde el puesto de pilotaje. 2. Los letreros de puesto de estacionamiento consistan en letras negras sobre fondo amarillo.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-PCA-02
0429	RAB 137 137.476	¿El operador de aeródromo provee letrero de punto de espera en la vía de vehículos?	Verificar que: 1. Los letreros estén emplazados a 1,5 m. al lado de la vía, izquierda o derecha de acuerdo al reglamento de tránsito. 2. Los letreros sean con inscripciones blancas sobre fondo rojo. 3. En caso de operaciones nocturnas, los letreros sean retrorreflectantes o iluminados.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-PCA-02
0431	RAB 137 137.485	¿El operador de aeródromo provee balizas en el aeródromo?	Verificar que las balizas sean frangibles y que las que estén situadas cerca de una pista o calle de rodaje sean lo suficientemente bajas como para conservar la distancia de guarda respecto a las hélices y las barquillas de los reactores.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-02
0433	RAB 137 137.486	¿El operador de aeródromo provee balizas de borde de pistas sin pavimentar? Nota.- Cuando el borde de pista no está claramente delimitado	Verificar que: 1. Cuando no haya luces, las balizas sean planas, de forma rectangular o cónica, de modo que delimiten claramente la pista. 2. Las balizas planas rectangulares tengan dimensiones mínimas de 1 m. por 3 m. y estén colocadas de modo que su lado más largo sea paralelo al eje de la pista. 3. Si las balizas son cónicas tengan una altura que no exceda de 50 cm.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-02
0435	RAB 137 137.487	¿El operador de aeródromo provee balizas de borde de zona de parada? Nota.- Cuando la superficie de esta zona no se destaque claramente del terreno adyacente.	Verificar que: 1. Las balizas de borde de zona de parada se diferencien suficientemente de todas las señales de borde de pista que se utilicen. 2. Las balizas estén formadas por pequeños tableros verticales cuyo reverso visto desde la pista esté enmascarado.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-02
0437	RAB 137 137.488	¿El operador de aeródromo provee balizas de borde para pistas cubiertas de nieve?	Verificar que: 1. Las balizas estén colocadas a lo largo de los bordes de la pista, a intervalos no superiores a 100 m., simétricamente respecto al eje de la pista y suficientemente alejadas del mismo para conservar una distancia de guarda apropiada con relación a los extremos de las alas y de los sistemas motopropulsores. 2. Se instale número suficiente de balizas en el umbral y en el extremo opuesto de la pista, perpendicularmente a su eje. 3. Las balizas de borde para pistas cubiertas de nieve sean visibles, tales como árboles coníferos de 1,5 m. de alto aproximadamente, o balizas ligeras.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-02
0439	RAB 137 137.489	¿El operador de aeródromo provee balizas de borde de calle de rodaje? Nota.- Para pistas de clave 1 ó 2 y en aquellas	Verificar que: 1. Las balizas de borde de calle de rodaje sean de color azul retrorreflectante. 2. La superficie señalizada sea vista por el piloto como un rectángulo y su área mínima visible debe ser de 150 cm².	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-02

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
		que no estén provistas de luces, de eje o de borde, de calle de rodaje o de balizas de eje de calle de rodaje.	3. Las balizas de borde de calle de rodaje sean frangibles y que sus alturas sean tan escasas que puedan ser franqueada por las hélices y las góndolas de los motores de aeronaves de reacción.			
0441	RAB 137 137.490	<p>¿El operador de aeródromo provee balizas de eje de calle de rodaje?</p> <p>Nota 1.- Para pistas de clave 1 ó 2 y en aquellas que no estén provistas de luces, de eje o de borde, de calle de rodaje o de balizas de eje de calle de rodaje.</p> <p>Nota 2.- En las pistas de clave sea 3 ó 4, siempre que sea necesario mejorar la guía proporcionada por las señales de eje de calle de rodaje</p>	<p>Verificar que:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Las balizas de eje de calle de rodaje estén como mínimo en el mismo lugar en el que estén las luces de eje de calle de rodaje. 2. Las balizas de eje de calle de rodaje estén emplazadas en las señales de eje de calle de rodaje, o a una distancia que no exceda de 30 cm. 3. Las balizas de eje de calle de rodaje sean de color verde retrorreflectante 4. La superficie señalizada sea vista por el piloto como un rectángulo y su área mínima visible sea de 20 cm². 5. Las balizas de eje de calle de rodaje estén diseñadas y montadas de manera que puedan resistir el paso de las ruedas de un avión sin que éste ni las balizas sufran daños. 	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-02
0443	RAB 137 137.491	<p>¿El operador de aeródromo provee balizas de borde de calle de rodaje sin pavimentar?</p> <p>Nota.- Cuando el borde de calle de rodaje sin pavimentar no está claramente delimitado</p>	<p>Cuando no haya luces de calle de rodaje, verificar que se dispongan balizas cónicas, de modo que delimiten claramente la calle de rodaje.</p>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-02
0445	RAB 137 137.492	<p>¿El operador de aeródromo provee balizas delimitadoras?</p> <p>Nota.- En aeródromos que no tengan pista en el área de aterrizaje.</p>	<p>Verificar que:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Las balizas delimitadoras se instalen a lo largo de los límites del área de aterrizaje con un espaciado no mayor de 200 m. o con un espaciado de 90 m. aproximadamente, si se usan balizas cónicas. 2. Si las balizas delimitadoras son de sección triangular, tengan un alto de 0,5 m., un ancho de 1 m. y largo de 3 m. 3. Si las balizas delimitadoras son de forma cónica, sus dimensiones mínimas sean de 50 cm. de alto y 75 cm. de diámetro en la base. 4. Las balizas delimitadoras sean de un color que contraste con el fondo contra el cual se hayan de ver. 5. Las balizas delimitadoras usen un solo color, el anaranjado o el rojo, o dos colores que contrasten, anaranjado y blanco, o bien rojo y blanco, siempre que tales colores no se confundan con el fondo. 	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TNF-02

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL			
 DGAC DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL	DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA		
	LISTA DE VERIFICACIÓN AGA	CÓDIGO LV-AGA-018	REVISIÓN 1
Servicio /Área Inspeccionada	INSPECCIÓN DE AYUDAS VISUALES INDICADORES DE OBSTÁCULOS EN AERÓDROMO		AGA-AVO
OAD/ANSP	Responsable OAD/ANSP	Fecha de Inspección	
Indicador de lugar/Locación	Nombre del Aeródromo	Ciudad/Localidad	
Inspector a cargo	Alcance	Modalidad	

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
0500	RAB 137 137.515	¿El operador de aeródromo identifica los objetos que son obstáculos que hay que señalar o iluminar, dentro del aeródromo?	1. Inspeccionar si los obstáculos, que se encuentren en el área de movimiento están señalizados como obstáculos. 2. Si el aeródromo atiende operaciones nocturnas (incluso si es a requerimiento), observar si los obstáculos están iluminados, incluyendo vehículos y otros objetos móviles considerados como obstáculos cuando estén en el área de maniobras.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRA-05
0505	RAB 137 137.520	¿El operador de aeródromo se asegura que se cumplan los requisitos de iluminación de obstáculos, dentro del aeródromo?	1. Inspeccionar si los objetos móviles considerados como obstáculos están señalados con colores, con banderas o iluminados, según corresponda. 2. Inspeccionar si los objetos fijos considerados como obstáculos están señalados con colores, con banderas o iluminados, según corresponda. 3. Verificar si el operador de aeródromo se cerciora que las luces de los objetos móviles y objetos fijos siguen lo indicado en la tabla F-1 de características de las luces de obstáculos, tabla F-2 de distribución de la luz para luces de obstáculos de baja intensidad.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRA-05
0510	RAB 138 138.217	¿El operador de aeródromo realiza el control de ayudas visuales indicadoras de obstáculos?	1. Verificar si el operador de aeródromo dentro de los predios controla que los objetos en altura que pueden representar un riesgo estén señalizados.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRA-03
0520	RAB 139 139.345 (b) (3)	¿El operador de aeródromo coordina con la autoridad municipal la colocación de luces de obstáculos en inmediaciones del aeropuerto?	1. Verificar que el operador de aeródromo coordina con la autoridad municipal la colocación de luces de obstáculos en inmediaciones del aeropuerto para su cumplimiento.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-PCA-03

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL									
		DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA							
		LISTA DE VERIFICACIÓN AGA	<table border="1"> <tr> <th colspan="2">CÓDIGO</th> <th colspan="2">LV-AGA-019</th> </tr> <tr> <td>VIGENCIA</td> <td>25/5/2026</td> <td>REVISIÓN</td> <td>1</td> </tr> </table>	CÓDIGO		LV-AGA-019		VIGENCIA	25/5/2026
CÓDIGO		LV-AGA-019							
VIGENCIA	25/5/2026	REVISIÓN	1						
Servicio /Área Inspeccionada	INSPECCIÓN DE SISTEMAS ELÉCTRICOS DE AERÓDROMO		AGA-ELT						
OAD/ANSP	Responsable OAD/ANSP	Fecha de Inspección							
Indicador de lugar/Locación	Nombre del Aeródromo	Ciudad/Localidad							
Inspector a cargo	Alcance	Modalidad							

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
0600	RAB 137 137.601 (a), (b)	Para el suministro de energía eléctrica al aeródromo ¿se disponen de fuentes de energía que permitan operaciones seguras, regulares y eficientes?	Inspeccionar el sistema eléctrico del aeródromo para comprobar que: - se dispone de una fuente primaria de energía, que funcione adecuadamente; - en el diseño de la instalación de los sistemas eléctricos se tiene en cuenta los factores que pueden provocar fallas, tales como la calidad de la energía, o perturbaciones electromagnéticas.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TNF-01
0605	RAB 137 137.601 (c), (d), (f), (g), (h), (i)	En caso de falla de la fuente primaria de energía eléctrica, ¿se dispone de fuente de energía secundaria?	Verificar que: - La fuente secundaria se encuentra en funcionamiento. - Existe evidencia que, en caso de falla de la fuente primaria de energía eléctrica, las instalaciones se conmutarán automáticamente a la fuente secundaria de energía eléctrica. - El tiempo de conmutación cumple los requisitos de Tabla G -1 de RAB 137.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TNF-01
0610	RAB 137 137.601 (j)	La fuente secundaria de energía eléctrica en caso de falla de la fuente primaria, ¿suministra energía a las instalaciones del aeródromo?	Verificar que las instalaciones del aeródromo que son alimentadas con energía eléctrica de la fuente secundaria, en caso de falla de la fuente primaria, al menos son: (1) la lámpara de señales y alumbrado mínimo necesario para el control de tránsito aéreo. (2) todas las luces de obstáculos que sean indispensables para garantizar la seguridad de las operaciones de las aeronaves; (3) la iluminación de aproximación, de pista y de calle de rodaje, (4) las luces de pista cerrada; (5) el equipo meteorológico; (6) la iluminación indispensable para fines de seguridad; (7) equipo e instalaciones esenciales del aeródromo que atienden a casos de emergencia;	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TNF-01

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			(8) iluminación con proyectores de los puestos aislados que hayan sido designados para estacionamiento de aeronaves; (9) iluminación de las áreas de la plataforma sobre las que podrían caminar los pasajeros.			
0615	RAB 137 137.601 (k)	La fuente secundaria de energía eléctrica, ¿cumple con los requisitos relativos?	Verificar que la fuente secundaria de energía: - Es una red independiente al servicio público, desde una subestación distinta. - Está constituida por grupos electrógenos, baterías, etc., de las que se pueda obtener energía eléctrica.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TNF-01
0620	RAB 137 137.605	El sistema eléctrico de los sistemas de suministro de energía, ¿están diseñados para que las operaciones posean información adecuada sobre las ayudas visuales- luces y el control de luces en casos de falla?	Verificar que: - La fuente de energía secundaria es independiente al sistema principal siendo autónoma. - Cuando algún sector del área de maniobras disponga a la vez de luces de pista y luces de calles de rodaje, sus sistemas eléctricos están interconectados, para evitar que funcionen simultáneamente.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TNF-01
0625	RAB 137 137.610	El operador dispone de un dispositivo monitor del sistema de iluminación	Verificar que el operador de aeródromo presente evidencia que asegure que: - Cuenta con dispositivo monitor para indicar que el sistema de iluminación está en correcto funcionamiento. - Cuando se utilizan sistemas de iluminación para controlar las aeronaves, dichos sistemas están controlados automáticamente, de modo que indican toda falla de índole tal que pudiera afectar a las funciones de control. Además, esta información se retransmite inmediatamente a la dependencia ATS. - Cuando ocurre un cambio de funcionamiento de las luces, se proporciona una indicación en menos de 2 segundos para la barra de parada en el punto de espera de la pista y en menos de 5 segundos para todos los demás tipos de ayudas visuales - Para condiciones de alcance visual inferior a 550m, los sistemas de iluminación indicados en la Tabla G-1 están controlados automáticamente de modo que se indica si alguno de sus elementos funciona por debajo del mínimo especificado en la RAB 138.705 (f) a 138.705 (l) u otra disposición pertinente. Además, esta información se retransmite automáticamente a mantenimiento, al servicio ATS y aparece en un lugar prominente.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-PCA-04

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL					
 <p>DGAC DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL</p>		<h2 style="margin: 0;">DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA</h2>			
LISTA DE VERIFICACIÓN AGA			CÓDIGO		LV-AGA-020
			VIGENCIA	25/5/2026	REVISIÓN
					1
Servicio /Área Inspeccionada		INSPECCIÓN ADMINISTRATIVA ORGANIZACIONAL DE AERÓDROMO CERTIFICADO			AGA-ADM
ANSP/OAD		Responsable ANSP/OAD		Fecha	
Indicador de lugar/Locación		Nombre del Aeródromo		Ciudad/Localidad	
Inspector a cargo		Alcance		Modalidad	

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	TAX.
MANUAL DE AERÓDROMO						
1005	RAB 139.201	¿El Operador de Aeródromo cuenta y conserva el Manual de Aeródromo actualizado?	Examinar el Manual de Aeródromo para verificar que el operador de aeródromo se asegura que la información contenida en el mismo permanece correcta, estando acorde a la estructura organizacional, personal clave, las condiciones y características del aeródromo (salvo variaciones temporales notificadas por otros medios, Ej.- Notam).	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		ORG-ODP-02
1010	RAB 139.203	¿El Manual de Aeródromo es el medio por el cual el personal del aeródromo recibe toda la información necesaria relativa a sus obligaciones y responsabilidades?	Verificar que el personal del aeródromo, de las áreas operaciones, mantenimiento y SMS: a. Conoce la información contenida en el Manual de Aeródromo, relacionada a sus tareas b. Aplica los procedimientos prescritos en el Manual de Aeródromos, que le sean pertinentes.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		ORG-ODP-07
1015	RAB 139.205	¿El Manual de Aeródromo ha sido distribuido en la organización según se tiene previsto en el mismo?	Examinar pruebas documentales para verificar que el operador de aeródromo: - Ha suministrado las partes aplicables del manual de aeródromo, al personal responsable del área correspondiente del aeródromo, para su ejecución y cumplimiento - Mantiene registro de la distribución de ejemplares completos o partes del Manual de Aeródromo - Durante la inspección, puso a disposición de la DGAC, el ejemplar oficialmente aceptado.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		ORG-ODP-02

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	TAX.
1020	RAB 139.215	En caso de que se haya enmendado el manual de aeródromo desde la última revisión, ¿se ha cumplido el procedimiento formal previsto en el Manual de Aeródromo para este efecto?	Examinar pruebas documentales para verificar que: <ul style="list-style-type: none"> - El Manual de Aeródromo fue actualizado de acuerdo con el proceso definido, lo que incluye el registro de la(s) enmienda(s) efectuada(s), fechas de entrada en vigor y aceptación de la enmienda. - El operador de aeródromo define y demuestra el método mediante el cual se asegura que todos los miembros del personal de operaciones y mantenimiento tengan acceso a las partes pertinentes del manual enmendado. - El manual de aeródromo se mantiene íntegro, con un control de sus páginas foliadas y sin alteración de la información recogida en contenido, salvo aquella que haya sido previamente autorizada por la AAC. - Las enmiendas introducidas en el Manual correspondan a la última vigente aceptada por la DGAC. 	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		ORG-ODP-04
COMPETENCIA ORGANIZACIONAL						
1025	RAB 139.305 RAB 139 Apéndice 7 (3.1.1)	¿El Ejecutivo Responsable, ha sido designado con atribuciones y autoridad delegada suficientes para tomar medidas acordes a las obligaciones y responsabilidades en la operación y mantenimiento de aeródromo a su cargo?	<ol style="list-style-type: none"> 1. El MA define las funciones y atribuciones del Ejecutivo Responsable, definiendo la autoridad delegada suficientes para tomar medidas acordes a las obligaciones y responsabilidades en la operación y mantenimiento del aeródromo a su cargo. 2. El MA define que el Ejecutivo Responsable tiene la responsabilidad final del funcionamiento seguro de la organización, de forma que la operación y mantenimiento se efectúen de acuerdo con los requisitos aplicables y dentro del nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional. 3. El MA define que el Ejecutivo Responsable tiene 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; además de 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. 4. El operador de aeródromo define y declara 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 (planificación, desarrollo, implementación supervisión, vigilancia y/o control de procesos aeroportuarios), así como la obligación de rendición de cuentas, las responsabilidades y funciones a su cargo. 5. En el caso en que una misma entidad jurídica, esté a cargo de varios aeródromos, debe 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. 	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		ORG-KOS-01
1030	RAB 139.305 (b) (2)	¿La organización cuenta con el personal clave suficiente y	<ol style="list-style-type: none"> 1. El operador de aeródromo demuestra en el MA, que cuenta con el personal clave suficiente para realizar todas las actividades críticas de operación, mantenimiento y gestión de la seguridad 	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable		ORG-KOS-03

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	TAX.
	RAB 139 Apéndice 7 (3.1.2) (3.1.3) (3.1.4)	competente para realizar todas las actividades críticas de operación, mantenimiento y gestión de seguridad operacional del aeródromo?	operacional. 2. El operador de aeródromo define en el MA los puestos de mando de directores o jefes del área de Operaciones y Mantenimiento. Los perfiles de estos directores o jefes de área consignan: i. formación académica y/o formación aeronáutica requerida para ocupar el puesto, ii. conocimientos acordes al puesto, iii. experiencia específica requerida en procesos relacionados al puesto, iv. responsabilidades y funciones. 3. El operador de aeródromo define en el MA que el Gerente (encargado, responsable, gestor) de Seguridad Operacional es responsable de la elaboración, mantenimiento y gestión cotidiana del SMS. Su actuación con independencia de otros directivos de la organización, su acceso directo al Ejecutivo Responsable y a los directivos con funciones en materia de seguridad operacional y su rendición de cuentas ante el Ejecutivo Responsable. Su perfil consigna: i. la formación y conocimientos para comprender los sistemas aeroportuarios y la gestión de la seguridad operacional en aviación, ii. experiencia en aeródromos y en gestión de la seguridad operacional requerida para el puesto, iii. responsabilidades y funciones. 4. El operador de aeródromo define en el MA un Jefe de Aeropuerto permanente mientras el aeródromo este 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. Su perfil consigna: i. la formación profesional o aeronáutica, y conocimientos acordes al puesto, ii. experiencia en procesos operacionales de aeródromo, iii. responsabilidades y funciones (incluyen: 1. organización y procesamiento del movimiento de las aeronaves en el aeródromo dentro del marco de las facultades del operador de aeródromo, 2. inspecciones del área de movimiento, iluminación y ayudas visuales, 3. reportes e informes de condición de pista, 4. notificaciones de aeródromo, 5. expedición y control de acceso de personas y vehículos al aeródromo.	<input type="checkbox"/> No observado		
1035	RAB 139.305 (d)	¿El operador de aeródromo cumple con la obligación de reportar a la AAC, todo reemplazo en el Personal Clave declarado en el manual de aeródromo?	1. En caso de que se hayan producido cambios en el personal clave declarado en el Manual de Aeródromo, examinar pruebas documentales de que dichos cambios hayan sido comunicados en un plazo no mayor a 5 días hábiles y que los mismos cumplen con el perfil previsto en el mismo.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		ORG-KOS-04


Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	TAX.
1040	RAB 139.305 (b)(1) RAB 139 Apéndice 7 (2)	¿Las responsabilidades y autoridad dentro de la organización están apropiadamente definidas, comunicadas y aplicadas?	1. El operador de aeródromo describe en el Manual de Aeródromo, 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. 2. En el Manual de Aeródromo se indican 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. 3. Las atribuciones, funciones y responsabilidades de las áreas deben estar aplicadas y operativas dentro de la organización. (<i>Revisar Manual de Aeródromo</i>). 4. En los casos donde en la organización existan diferentes niveles de autoridad (Ej.- Directorio, Gerencias o Direcciones Regionales), se establecen claramente la responsabilidad y el nivel de autoridad de cada instancia con poder de decisión. En estos casos, la delegación de autoridad incluye la responsabilidad y obligación de rendición de cuentas sobre el cumplimiento de las actividades y procedimientos a cargo de cada instancia.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		ORG-KOS-01
1045	RAB 139.305 (c) RAB 139 Apéndice 7 (4.1) (4.1.1) (4.1.2)	¿El operador de aeródromo elabora e implanta Programa y Planes de Instrucción acorde a los requerimientos funcionales del personal de operaciones, mantenimiento y seguridad operacional?	1. El operador de aeródromo ha elaborado un Programa Instrucción PI que mantiene, actualiza y mejora la competencia de todo el personal de operaciones, mantenimiento y gestión de la seguridad operacional. 2. El Programa de Instrucción esta actualizado (compatible a la RAB vigente) y sus enmiendas están aceptadas formalmente por la DGAC. 3. El operador de aeródromo ha presentado a la DGAC el Plan de Instrucción Anual de la presente gestión. 4. El Plan de Instrucción Anual vigente especifica las actividades de instrucción planificadas para el periodo, fechas tentativas de realización, nivel de prioridad y personal considerado para cada actividad.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		ORG-OTR-02
1050	RAB 139.305 (c) RAB 139 Apéndice 7 (4.1.3) (4.1.4) (4.1.5)	¿La organización realiza las actividades de instrucción al personal de operaciones, mantenimiento y seguridad operacional; de forma adecuada?	1. El operador de aeródromo mantiene la documentación concerniente a cada actividad de instrucción realizada, al menos durante los 5 años. 2. El operador de aeródromo mantiene actualizado el expediente individual de toda la instrucción y entrenamiento, detallando en cada puesto una descripción y fecha de la actividad cumplida; especificando la vigencia de las habilitaciones para las tareas que dependan de la instrucción periódica. 3. El operador de aeródromo ha registrado la demostración de competencias realizadas a través de auditorías periódicas o evaluación de tareas. 4. Los instructores a cargo de impartir los cursos establecidos en el Plan Anual de Instrucción cumplen con los requisitos mínimos de: i. curso certificado de técnicas de instrucción, formación docente o similar, ii. Curso certificado en el área de actividad de la instrucción, o, Experiencia certificada (mínimo 2 años), en el área de la actividad de instrucción.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		ORG-KOS-03
1055	RAB 139.305 (b)(3) RAB 139	¿La organización cuenta con la infraestructura, medios físicos e información	1. Se cuenta con instalaciones, oficinas y ambientes de trabajo en general, adecuados para el desempeño satisfactorio del personal de las áreas de operaciones y mantenimiento. 2. Se cuenta con suficiente equipo, materiales y	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable		ORG-OTR-06

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	TAX.
	Apéndice 7 (5)	documentada apropiados para para cumplir con las actividades de operación y mantenimiento del aeródromo?	herramientas (incluyendo hardware y software), para que el personal de operaciones y mantenimiento, cumpla sus funciones a cabalidad. <i>Nota. - Los requisitos precedentes en 1 y 2 no están directamente orientados a los requisitos de características físicas, instalaciones y equipamiento establecidos en los reglamentos RAB 137 y RAB 138, los cuales son evaluados por parte de la AAC dentro de los procesos correspondientes. Sin embargo, en caso de que se incumpliera el requisito normativo de la RAB, se considerará que este requisito de competencia organizacional también es insatisfactorio.</i> 3. El operador de aeródromo tiene un sistema de manejo de toda la información y documentación técnica relacionada a la operación y mantenimiento del o los aeródromos a su cargo, para asegurar su disponibilidad y acceso además del adecuado archivo. Esta información (en formato físico o electrónico) comprende, entre otros: i. Políticas institucionales, ii. procedimientos establecidos por la organización, iii. manuales de la organización, iv. manuales de proveedores externos, v. planos técnicos, vi. Reglamentación Aeronáutica Boliviana vii. Circulares y boletines emitidos por la AAC viii. Directivas, órdenes, circulares y demás publicaciones de la organización.	<input type="checkbox"/> No observado		
CUMPLIMIENTO DE NORMAS Y MÉTODOS						
1060	RAB 139.310	¿El operador de aeródromo opera y mantiene el aeródromo con arreglo a los procedimientos establecidos en el manual de aeródromo?	1. Verificar que las actividades de operación y mantenimiento del aeródromo se ajusten a los procedimientos prescritos en el manual de aeródromo. 2. <i>Nota. - El estado de implantación de esta pregunta puede verse afectado por el resultado de otras verificaciones requeridas en formularios específicos.</i>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		ORG-OPD-08
1063	RAB 139.401 (f) (g) (h)	En caso de que la AAC haya otorgado una exención al aeródromo ¿El operador de aeródromo cumple las condiciones de la exención?	1. Verificar que el operador de aeródromo se asegura que: a. Se cumplen las condiciones y procedimientos especificados por la DGAC. b. La exención ha sido comunicada al AIS, para que sea notificada en la publicación de información aeronáutica (AIP) según corresponda. c. La exención ha sido incluida en el Manual de Aeródromo. d. Se examinan regularmente las exenciones otorgadas, con el propósito de eliminar, cuando sea posible, la necesidad de hacer excepciones y para verificar la validez y solidez de las medidas de atenuación con que se cuenta. 2. Verificar que el operador de aeródromo examina regularmente las exenciones otorgadas, con el propósito de eliminar, cuando sea posible, la necesidad de hacer excepciones y para verificar la validez y solidez de las medidas mitigadoras/compensatorias implementadas.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		ORG-OPD-08
1070	RAB 139.320	¿El operador de aeródromo lleva a cabo auditorías internas del sistema de gestión de la	1. Verificar que el operador de aeródromo ha efectuado auditorías internas al menos cada 24 meses, que incluyan inspecciones y evaluaciones de las instalaciones y equipo del aeródromo, para determinar que las condiciones de operación del	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		ORG-OAS-01

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	TAX.
		seguridad operacional?	aeródromo son conformes con los requisitos normativos, las disposiciones del Manual de Aeródromo y el SMS. 2. Verificar que se mantiene 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. 3. El operador de aeródromo efectúa auditorías externas a otros usuarios del aeródromo, para evaluar que todos los usuarios del aeródromo, incluyendo a los operadores aéreos con base fija, las agencias de servicios de escala y otras organizaciones que realicen actividades independientes en el aeródromo con relación a los vuelos o abastecimiento de las aeronaves, se ajusten a los requisitos establecidos por el aeródromo con respecto a la seguridad operacional del mismo.			
1073	RAB 139.323 RAB 139 Apéndice 8	¿El operador de aeródromo notifica a la AAC sucesos de seguridad operacional y realiza investigaciones de seguridad operacional, cuando corresponda?	1. Verificar que el operador de aeródromo ha notificado los sucesos de seguridad operacional dentro las 72 horas siguientes al momento en que se haya detectado el suceso y dentro los plazos indicados en la Tabla 1 del apéndice 8 de la RAB 139. La notificación se realiza conforme el formulario MOR establecido en el Boletín Reglamentario No. DGAC-063/2019, o norma que lo actualice o reemplace. 2. Verificar que el operador del aeródromo haya establecido un sistema de notificación de seguridad operacional, para todo el personal y las organizaciones que operan y prestan servicio en el aeródromo; además de que: 1. registre todos los reportes presentados mediante los sistemas de notificaciones; 2. analice y evalúe los reportes, según proceda, a fin de abordar las deficiencias de seguridad operacional y detectar tendencias; 3. garantice 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. lleve a cabo investigaciones de los informes, según proceda, y 5. no atribuya culpas e imponga sanciones al personal, cuando detecte contravenciones mediante las notificaciones de seguridad operacional del aeródromo, en consonancia con los principios de «cultura justa». 3. Verificar que el operador de aeródromo haya realizado una investigación de seguridad operacional interna en los casos de: i. accidentes, ii. incidentes graves, iii. crecimiento inexplicable de incumplimientos normativos, iv. cambios significativos en la organización o sus actividades.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		ORG-QAS-02
1075	RAB 139.325	¿El operador de aeródromo facilita el acceso de los inspectores de la DGAC?	1. Verificar que se garantiza acceso del inspector de la AAC, a cualquier parte o instalación del aeródromo, con el objeto de inspeccionar y realizar ensayos en las instalaciones, servicios y equipos 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.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		ORG-QAS-01

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	TAX.
1080	RAB 139.330	¿El operador de aeródromo se asegura que la información promulgada mediante el AIS sea correcta y cónsona con la promulgada en el manual de aeródromo y las características y condiciones existentes?	1. Examinar pruebas de que el operador de aeródromo revisa las publicaciones de información aeronáutica (AIP), suplementos AIP, enmiendas AIP, Información previa al vuelo (PIB), avisos a los aviadores (NOTAM), circulares de información aeronáutica y demás documentos relacionados con las áreas y servicios de su competencia y responsabilidad, notificando acerca de toda información inexacta que en ellos figure y se relacione con el aeródromo. 2. En caso de haber existido modificaciones en las instalaciones, equipo y nivel de servicio del aeródromo que afecten la exactitud de la información que figura en las publicaciones AIS sobre el aeródromo, verificar que se notificaron los cambios a la AAC y al AIS con la debida antelación.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TDA-01
1083	RAB 139.333	¿El operador de aeródromo ha establecido un programa de inspecciones (auto-inspecciones), asegurando personal capacitado, equipo requerido y un sistema de notificación de condiciones inseguras?	1. Examinar pruebas de que el operador de aeródromo, ha establecido un programa de inspecciones para asegurar que el aeródromo y sus instalaciones sean mantenidos conforme sus procedimientos. 2. Se ha establecido un sistema de notificación para asegurar la pronta corrección de una condición de aeródromo insegura observada durante la inspección. 3. Se proporciona un equipo adecuado para su uso en las inspecciones del aeródromo. 4. Se ha establecido un procedimiento para asegurar que el personal que realiza las inspecciones de aeródromo este debidamente capacitado.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		ORG-ODP-02
1085	RAB 139.335	¿El operador de aeródromo inspecciona el aeropuerto, para garantizar la seguridad operacional de la aviación?	1. Examinar pruebas de que el operador de aeródromo cumple sus inspecciones, incluyendo inspecciones luego de accidentes e incidentes, inspecciones adicionales durante periodos de construcción o reparación u otras condiciones que puedan afectar la seguridad operacional.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		ORG-ODP-07
1087	RAB 139.337	¿El operador de aeródromo ha establecido procedimientos para asegurarse que las obras en curso no representen un peligro para las operaciones aéreas?	1. Verificar que el operador de aeródromo establezca procedimientos, para garantizar que las obras o trabajos que se realicen en el aeródromo no pongan en peligro las operaciones de la aeronave.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		ORG-ODP-02
1090	RAB 139.340	¿El operador de aeródromo controla y elimina obstrucciones dentro del aeródromo, para garantizar la seguridad operacional de la aviación?	Verificar que el operador de aeródromo: 1. elimina de la superficie del aeródromo toda obstrucción cuya presencia pueda resultar peligrosa, salvo una evaluación de seguridad operacional no determine lo contrario. 2. señala e ilumina en la superficie del aeródromo cualquier obstrucción cuya presencia pueda resultar peligrosa, de acuerdo con lo establecido en el RAB 137.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		ORG-ODP-07


Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Observaciones	TAX.
1095	RAB 139.345 (a), (b)(1)(2)	¿El operador de aeródromo realiza avisos de advertencia?	1. Verificar que el operador de aeródromo coloque 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. 2. Verificar que cuando sea probable que las aeronaves realicen vuelo bajo, esta acción resulte peligrosa para personas o tránsito vehicular, el operador de aeródromo: (1) Coloque 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, informe a la autoridad correspondiente para que ésta coloque los avisos en la vía pública indicando que existe un peligro.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		ORG-ODP-07
1097	RAB 139.350	¿El operador de aeródromo establece un sistema de conservación de registros adecuado?	1. El operador de aeródromo ha establecido un sistema de conservación de registros que garantice su protección frente a daños, robos y alteraciones. 2. Los registros se archivan por un período mínimo de 5 años, salvo los registros indicados a continuación, que se conservan del siguiente modo: (1) El certificado vigente del aeródromo con sus anexos: durante la vigencia del certificado; (2) El expediente de toda exención concedida por la AAC: durante la vigencia de la exención; (3) Los Medios de Cumplimiento Alternativos (MCA) autorizados por la AAC: durante el tiempo que el MCA se aplique en el aeródromo; (4) Los acuerdos con otras organizaciones: por el tiempo que dichos acuerdos estén en vigor; (5) Los manuales de los equipos o sistemas empleados en el aeródromo: por el tiempo que se utilicen en el aeródromo; (6) Los informes de evaluación de la seguridad operacional: durante la vida útil del sistema, procedimiento o actividad; (7) Los registros de formación, las cualificaciones y los expedientes médicos del personal, así como sus comprobaciones de competencia, según corresponda: durante al menos cuatro años después del fin de su empleo, o hasta que su área laboral haya sido auditada por la autoridad competente; y (8) El registro de identificación de peligros y gestión de riesgos: hasta que el registro sea actualizado. (9) El registro de niveles de intensidad de tránsito: hasta que el registro sea actualizado.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		ORG-ODP-05

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL			
 <p>DGAC DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL</p>	DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA		
	LISTA DE VERIFICACIÓN AGA	CÓDIGO LV-AGA-021	REVISIÓN 1
Servicio /Área Inspeccionada	INSPECCIÓN A PROCESOS DE NOTIFICACION DE CONDICIONES OPERACIONALES		AGA-NOT
OAD/ANSP	Responsable OAD/ANSP	Fecha de Inspección	
Indicador de lugar/Locación	Nombre del Aeródromo	Ciudad/Localidad	
Inspector a cargo	Alcance	Modalidad	


Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
1100	RAB 138 138.105 CA-AGA-139.002	¿El Operador de aeródromo inspecciona con adecuada regularidad y notifica las condiciones del área de movimiento y sus instalaciones a las dependencias apropiadas?	Verificar y examinar pruebas de que: 1. El operador de aeródromo inspecciona y notifica a las dependencias del AIS condiciones del estado del área de movimiento y funcionamiento de las instalaciones. Asimismo al ATS para que comunique información importante a las aeronaves. Particularmente sobre lo siguiente: - Actividades de construcción o de mantenimiento - Partes irregulares o deterioradas en la pista calle de rodaje o plataforma - Presencia de agua, nieve, nieve fundente, hielo o escarcha en pista, calle de rodaje o plataforma - Presencia de productos químicos líquidos anticongelantes o descongelantes u otros contaminantes en una pista, una calle de rodaje o una plataforma. - Otros peligros temporales incluyendo aeronaves estacionadas - Avería o funcionamiento irregular ayudas visuales - Avería de la fuente primaria o secundaria del sistema eléctrico - Cualquier condición que pueda afectar la seguridad operacional del aeródromo. 2. El operador de aeródromo Inspecciona (auto-inspecciona) diariamente las condiciones del estado del área de movimiento y el funcionamiento de las instalaciones relacionadas con la misma (por lo menos una vez si es clave 1 ó 2, y por lo menos dos veces si es clave 3 ó 4). 3. Inspecciona la pista, además de las anteriores, cuando el estado de la pista cambió de manera importante por condiciones meteorológicas 4. El operador de aeródromo evalúa y notifica las condiciones de la superficie de una pista por medio de la clave de estado de la pista (RWYCC) y un formato estandarizado de Informe del estado de pista (RCR), el personal debe estar capacitado y ser competente para cumplir sus obligaciones, conforme la CA-AGA-139.002. 5. Notifique a las dependencias AIS y ATS apropiadas, cuestiones de importancia operacional, o que afecten la performance de las aeronaves, particularmente respecto a lo descrito en RAB	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH- TNO- 01

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			138.105, para que dichas dependencias puedan facilitar la información necesaria a las aeronaves que lleguen o salgan.			
1103	RAB 138 138.105 (f)(g)(h) CA-AGA-138.011	¿El operador reporta el estado de la superficie de pista usando el informe normalizado de reporte de pista?	Verificar y examinar pruebas de que: 1. El Operador de aeródromo evalúa el estado de la superficie de pista cuando hay presencia de agua, nieve, nieve fundente, hielo o escarcha 2. A partir de la evaluación el operador de aeródromo notificó al AIS/ATS, según corresponda, la clave del estado de pista (RWYCC) y una descripción del estado de pista. 3. El operador de aeródromo notifica el estado de pista utilizando el RWYCC y una descripción en los siguientes términos: NIEVE COMPACTA, SECA, NIEVE SECA, NIEVE SECA SOBRE NIEVE COMPACTA, NIEVE SECA SOBRE HIELO, ESCARCHA, HIELO, NIEVE FUNDENTE, AGUA ESTANCADA, AGUA SOBRE NIEVE COMPACTA, MOJADA, HIELO MOJADO, NIEVE MOJADA, NIEVE MOJADA SOBRE NIEVE COMPACTA, NIEVE MOJADA SOBRE HIELO, TRATADA QUIMICAMENTE, ARENA SUELTA. 4. El operador de aeródromo evalúa el espesor y la cobertura del contaminante para cada tercio de pista y notifica según los procedimientos de la CA-AGA-138.011. 5. Cuando las medidas de rozamiento se utilicen como parte de la evaluación de la superficie de pista, en pistas contaminadas con nieve compacta o hielo, el dispositivo de medición cumple la norma fijada o convenida por la DGAC. 6. Además, cuando para la evaluación de la superficie de pista se mide el rozamiento de la pista, únicamente se notifican las mediciones de rozamiento, en una pista contaminada con nieve compacta o hielo. 7. El operador de aeródromo facilita información que indique la pista o una porción de la misma está mojada y es resbaladiza considerando el deterioro causado por depósitos de caucho, pulido de superficie, drenaje deficiente. 8. Se notifica a los usuarios del aeródromo pertinentes cuando el nivel de rozamiento de una pista sea menor al mínimo exigido por el Estado.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TNO-03
1110	RAB 138 138.115	¿El Operador de aeródromo pone a disposición de los explotadores de aeronaves, información sobre el Plan de Traslado de Aeronaves Inutilizadas?	1. Verificar si el Operador de Aeródromo publica el número de teléfono de la oficina del coordinador de aeródromo encargado de las operaciones de retiro de una aeronave inutilizada en el área de movimiento o en sus proximidades. 2. Verificar si el operador de aeródromo publica información sobre los medios disponibles para el retiro de aeronaves 3. Verificar si el operador de aeródromo publica el tipo de aeronave de mayores dimensiones que el aeródromo está equipado para retirar.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TDA-01
1115	RAB 138 138.116	¿El operador de aeródromo suministra información relativa al nivel de protección del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios proporcionado en el aeródromo?	1. Verificar si el Operador de aeródromo notifica información sobre el nivel de protección SSEI proporcionado en el aeródromo expresado en términos de la categoría de los servicios de salvamento y extinción de incendios tal como se describe en 138.420 y de conformidad con los tipos y cantidades de agentes extintores de que se dispone normalmente en un aeródromo. 2. Verificar si el operador de aeródromo notifica los cambios en el nivel de protección SSEI disponible	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRE-06


Ítem N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			<p>en el aeródromo a las dependencias apropiadas del aeródromo (ATS y AIS).</p> <p>3. Verificar que el Operador de aeródromo ha establecido y aplica un procedimiento para proporcionar información sobre los cambios en el nivel de protección (expresado en términos de una nueva categoría), debidos a la disponibilidad de agentes extintores, del equipo para la aplicación de agentes extintores (vehículo SEI) o del personal SSEI.</p>			
1120	RAB 138 138.120	¿El Operador de aeródromo garantiza que la oficina AIS/AIM reciba información oportuna y actualizada?	<p>1. Verificar si el Operador de aeródromo cuenta con un acuerdo con el AIS/AIM para remitir información que permita proporcionar información previa al vuelo actualizada.</p> <p>2. Verificar si el acuerdo entre el Operador de Aeródromo y el AIS/AIM incluye:</p> <ul style="list-style-type: none"> i. Información sobre la situación de la certificación del aeródromo y las condiciones en el aeródromo, ii. Estado de funcionamiento de las instalaciones, servicios y ayudas para la navegación, iii. Toda la información importante para las operaciones. 	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TDA-02

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL						
		DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA				
		LISTA DE VERIFICACIÓN AGA		CÓDIGO		LV-AGA-022
		VIGENCIA		25/5/2026	REVISION	1
Servicio /Área Inspeccionada		INSPECCIÓN A PROCESOS DE CONTROL DE OBSTÁCULOS Y PROTECCIÓN A EQUIPOS			AGA-COB	
OAD/ANSP		Responsable OAD/ANSP		Fecha de Inspección		
Indicador de lugar/Locación		Nombre del Aeródromo		Ciudad/Localidad		
Inspector a cargo		Alcance		Modalidad		
Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Constatación	TAX.
1200	RAB 138 138.205 (c)	¿El operador de aeródromo aplica los requisitos relativos a las Superficies Limitadoras de Obstáculos OLS dentro del aeródromo?	1. Verificar si el Operador de aeródromo dentro de los predios del aeródromo hace cumplir las restricciones de altura, distancias libres y la prevención de objetos que comprometan el adecuado funcionamiento de las ayudas a la navegación. 2. Verificar si el operador de aeródromo realiza el control directo de todas las construcciones dentro del aeródromo.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRA-01
1203	RAB 138 138.201	¿El operador de aeródromo establece y controla un plano de Zona de Protección Aeronáutica?	1. Verificar si el Operador de aeródromo ha elaborado, presentado a la DGAC y mantiene actualizado el Plano de la Zona de Protección Aeronáutica. 2. Verificar si el Operador de aeródromo ha elaborado, presentado a la DGAC y mantiene actualizado el Plano de la Zona de Protección Aeronáutica de las Ayudas a la Navegación Aérea. Verificar que este plano contenga todas las ayudas a la navegación aérea indicadas en el RAB 137 instaladas dentro o fuera de los límites del aeródromo. 3. Verificar si el Operador de aeródromo realiza acciones de promoción para difundir la existencia y facilitar la interpretación y cumplimiento de estos planos a las autoridades responsables de la planificación del uso suelo y/o autorización de construcciones.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRA-01
1205	RAB 138 138.205 (a)(5),(6)	¿El operador de aeródromo dispone de un plano de obstáculos del aeródromo?	1. Verificar si el Operador de aeródromo ha presentado a la DGAC un plano del levantamiento topográfico completo de los obstáculos que se encuentren dentro la ZPA, que cumplan las siguientes condiciones: i. Identificación del obstáculo (detalle de tipo o característica), ii. Ubicación precisa del obstáculo en coordenadas WGS-84, iii. Elevación de la cúspide en msnm. 2. Verificar si el plano de obstáculos está actualizado cada 3 años en aeródromos que se encuentren en zonas urbanas y cada 5 años en el resto de los aeródromos.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRA-03

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación	Estado de implantación	Constatación	TAX.
			3. Si el aeródromo está en proceso de certificación, verificar que el plano no tenga una antigüedad mayor a 1 año desde su elaboración y aceptación de la DGAC.			
1210	RAB 138 138.205 (a)(9) - (11)	¿El operador de aeródromo controla la presencia de objetos en las inmediaciones del aeródromo, que puedan constituir un obstáculo?	1. Verificar si el Operador de aeródromo cuenta con un procedimiento para inspeccionar, identificar y registrar obstáculos fuera de los predios del aeródromo. 2. Verificar si el Operador de aeródromo inspecciona la presencia de posibles obstáculos mínimamente 1 vez al mes, cuando el aeródromo esta próximo a zonas urbanas; y trimestralmente en el resto de los aeródromos. 3. Verificar si el operador de aeródromo remite a la DGAC información sobre los infractores propietarios de obstáculos (nombre, ubicación, coordenadas, elevación de la cúspide, superficie que vulnera, altura que sobrepasa la SLO. 4. Verificar que el Operador de aeródromo, mientras permanezca cualquier obstáculo, notifica la presencia del mismo al AIS.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRA-03
1220	RAB 138 138.495	¿El operador mantiene libre de obstáculos la zona de operaciones dentro del aeródromo, a excepción de los que fueran necesarios para la navegación aérea y siempre que cumplan los requisitos de frangibilidad?	1. Verificar que en la zona de operaciones no se han emplazado equipos ni instalaciones a excepción de aquellos que por sus funciones de navegación aérea o de seguridad operacional para las aeronaves deban estar situados en ese lugar. 2. Verificar que todo equipo o instalación (requerida para fines de navegación aérea o de seguridad operacional), que esté emplazado en la zona de operaciones, sea frangible y esté montado lo más bajo posible Nota.- la zona de operaciones puede comprender uno o más de las siguientes zonas: <ul style="list-style-type: none"> - una franja de pista, - un área de seguridad de extremo de pista, - una franja de calle de rodaje - el área dentro de las distancias especificadas en la Tabla C-1, columna 11 de la RAB-137 - una zona libre de obstáculos. 	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRA-03

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL			
 <p>DGAC DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL</p>	DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA		
	LISTA DE VERIFICACIÓN AGA	CÓDIGO LV-AGA-023	REVISIÓN 1
Servicio /Área Inspeccionada	INSPECCIÓN A PROCESOS DE CONTROL DE SEÑALIZACIÓN DE ÁREAS DE USO RESTRINGIDO		AGA-RES
OAD/ANSP	Responsable OAD/ANSP	Fecha de Inspección	
Indicador de lugar/Locación	Nombre del Aeródromo	Ciudad/Localidad	
Inspector a cargo	Alcance	Modalidad	


Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
1300	RAB 138 138.301	¿El operador de aeródromo señala las áreas de uso restringido?	1. Verificar si el operador de aeródromo señala de acuerdo con norma la pista o calles de rodaje cerradas ya sea temporal o permanentemente, 2. Verificar que se borraron las señales normales en caso de que haya señalización de pista o calle de rodaje cerradas 3. Verificar si el Operador de aeródromo corta la iluminación de la pista o calle de rodaje cerrada 4. Verificar si el operador de aeródromo comunica a la comunidad aeronáutica la situación de pista o calles de rodaje cerradas a través de un NOTAM.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-PCA-05
1305	RAB 138 138.305	¿El operador de aeródromo señala las áreas fuera de servicio?	1. Verificar si el operador de aeródromo señala las áreas fuera de servicio en el área de movimiento (por ejemplo: áreas dañadas en pista, áreas de plataforma en reparación). 2. Verificar si las balizas están colocadas a intervalos suficientemente reducidos para delimitar las áreas fuera de servicio.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-PCA-05

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL			
	DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA		
	LISTA DE VERIFICACIÓN AGA	CÓDIGO	LV-AGA-024
	<small>VIGENCIA</small>	25/5/2026	<small>REVISIÓN</small>
			1
Servicio /Área Inspeccionada	INSPECCIÓN A PROCESOS DE RESPUESTA A EMERGENCIAS		AGA-PEA
OAD/ANSP	Responsable OAD/ANSP	Fecha de Inspección	
Indicador de lugar/Locación	Nombre del Aeródromo	Ciudad/Localidad	
Inspector a cargo	Alcance	Modalidad	

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
1400	RAB 138 138.401	¿El aeródromo tiene un Plan de Emergencia de Aeródromo - PEA aceptado por la AAC?	1. Verificar si el PEA coordina la participación de todas las entidades existentes que pudieran ayudar a hacer frente a la emergencia. 2. Verificar que el PEA contiene como mínimo: - Tipos de emergencia previstas - Entidades que intervienen - Responsabilidades de cada una de las entidades en la emergencia - Información sobre nombres y números de teléfono de las oficinas o personas que se debe llamar en caso de emergencia - Mapa reticular del aeródromo 3. Verificar si el PEA se ajusta a los principios relativos a factores humanos a fin de asegurar que todas las entidades existentes intervengan de la mejor manera posible en la emergencia. 4. Verificar que el operador de aeródromo haya evaluado las áreas de aproximación dentro los 1000 m del umbral de pista para determinar las posibilidades de intervención.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRE-01

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
1405	RAB 138 138.405	¿El Aeródromo tiene un Centro de Operaciones de Emergencia COE y un puesto de mando móvil PMM?	1. Verificar que el COE es parte de las instalaciones del aeródromo 2. Verificar si el COE mínimamente está cuenta con el siguiente equipamiento: - Sistema de comunicación continua con el PMM, torre de control, otras dependencias del aeródromo y las organizaciones externas que participan en el Plan de Emergencia. - Mapa reticular - Tarjetas de acción para las emergencias - Lista de contactos de otras organizaciones involucradas - Reloj con hora HOB y UTC - Mesa con sillas 3. Verificar si el aeródromo cuenta con una persona que puede ser asignada a cumplir funciones de PMM. 4. Verificar si el aeródromo cuenta con un vehículo que cumpla funciones de Puesto de Mando Móvil 5. Verificar si el PMM cuenta mínimamente con el siguiente equipamiento - Comunicación continua con el COE y otras dependencias - Mapa reticular	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRE-03
1410	RAB 138 138.410	¿El aeródromo realiza ensayos del Plan de Emergencia de Aeródromo?	1. Verificar si el operador de aeródromo ha realizado simulacros para poner en práctica el PEA y verificar su eficacia, realizando: a. Simulacros generales en intervalos que no excedan los dos años b. Prácticas parciales en el año siguiente a la práctica completa para corregir las deficiencias. 2. Verificar si el operador de aeródromo tiene registro de todos los simulacros realizados incluyendo (actas de reuniones de preparación, evaluaciones, informes internos de cumplimiento de actividad y mejoras implementadas) 3. Verificar que los ensayos contribuyen a la revisión y mejora del Plan de Emergencia de Aeródromo.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRE-02
PLAN DE TRASLADO DE AERONAVES INUTILIZADAS						
1415	RAB 138 138.465	¿El aeródromo cuenta con un Plan de traslado de aeronaves inutilizadas?	1. Verificar si el plan contiene información sobre el responsable de ejecutar el plan (Nombre, puesto, teléfono, dirección). 2. Verificar si el Plan contiene la lista de equipo y personal mínimo y equipo para ejecutar el Plan. 3. Verificar si el Plan contiene: detalle de la organización, lista de equipo disponible en otros aeródromos, lista de personal de contacto del operador, declaración de acuerdos de la aerolínea para el uso de equipo de remoción 4. Verificar si el Plan contiene lista de contratistas locales (nombres y números telefónicos) con capacidad de proporcionar equipo de remoción, disposición final de desechos y combustible descargado.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRE-04
RESPUESTA A EMISIONES DE CENIZAS VOLCÁNICAS						

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
1420	RAB 138 138.540	¿El Operador de aeródromo tiene planificada su respuesta en caso de emisiones volcánicas que puedan afectar las operaciones?	1. Verificar si el operador de aeródromo cuenta con un plan de contingencia para el control de emisiones volcánicas aprobado por la AAC 2. Verificar si el plan de contingencia incluye procedimientos para proteger: <ul style="list-style-type: none"> i. Aeronaves en vuelo ii. Aeronaves en tierra iii. Tanques de combustible iv. Vehículos terrestres v. Infraestructura aeronáutica (Radioayudas, comunicaciones, pistas, calles de rodaje, plataformas, terminales, equipos de rampa y energía eléctrica, agua potable) 	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRE-05

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL			
 <p>DGAC DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL</p>	DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA		
	LISTA DE VERIFICACIÓN AGA	CÓDIGO LV-AGA-025	REVISIÓN 1
Servicio /Área Inspeccionada	INSPECCIÓN A SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS (SSEI)		AGA-SEI
OAD/ANSP	Responsable OAD/ANSP	Fecha de Inspección	
Indicador de lugar/Locación	Nombre del Aeródromo	Ciudad/Localidad	
Inspector a cargo	Alcance	Modalidad	

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
1500	RAB 138 138.415	¿El aeródromo cuenta con un servicio de Salvamento y Extinción de Incendios SSEI?	1. Verificar que el operador de aeródromo proporcione servicios y equipo de salvamento y de extinción de incendios en el aeródromo. 2. Cuando el aeródromo esté situado cerca de zonas con agua/pantanosas, o en terrenos difíciles, verificar si el Operador de aeródromo dispone de servicio y equipos de salvamento y extinción de incendios especiales adecuados para los peligros y riesgos correspondientes.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-09
1505	RAB 138 138.420	¿El aeródromo proporciona un nivel de protección SEI acorde a la categoría SEI definida de acuerdo a norma?	1. Verificar que el nivel de protección proporcionado corresponda a la categoría SEI del aeródromo, calculada de acuerdo con la longitud total o el ancho de fuselaje de la aeronave que mayormente utiliza el aeródromo. 2. Verificar que la categoría SEI esté debidamente declarada en el AIP o PIB. 3. Si el aeródromo reduce la categoría durante los periodos en que se prevé una disminución de actividades, verificar que el nivel de protección no es inferior al que se precise para la categoría más elevada de avión que se prevea utilizará el aeródromo durante esos periodos, independientemente del número de movimientos.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRE-06
1510	RAB 138 138.425	¿El aeródromo cuenta con agentes extintores para extinción de incendios?	1. Verificar si el aeródromo cuenta con agentes extintor principal y secundario. 2. Cuando el aeródromo es categoría SEI es 1, 2 ó 3, verificar que el agente principal en el aeródromo sea B ó C. 3. Examinar pruebas de que el nivel de eficacia del agente principal cuenta con un respaldo mediante certificado del fabricante 4. Verificar que el agente complementario sea un polvo químico seco adecuado para extinguir incendios de hidrocarburos. 5. Verificar si el agente complementario es compatible con el agente principal. 6. Examinar pruebas documentales para confirmar que las cantidades de agua para la producción de espuma y los agentes complementarios de los vehículos estén de acuerdo a la Tabla E-2 de la RAB 138.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-11

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			7. Verificar si el aeródromo cuenta con suministros de agua suplementarios para el reaprovisionamiento rápido del SSEI. 8. Verificar si el agente complementario cumple con las especificaciones de la ISO 7202 – Powder. 9. Verificar si el aeródromo cuenta con el 200% de reserva del concentrado de agente principal. 10. Verificar si el aeródromo cuenta con el 100% de reserva de agente complementario.			
1515	RAB 138 138.430	¿El aeródromo cuenta con equipo suficiente para el trabajo de SEI?	1. Verificar si el SSEI cuenta con un inventario de las herramientas disponibles para su trabajo. 2. Verificar si el SSEI tiene una lista de requerimiento de herramientas necesarias para su funcionamiento. 3. Verificar si los vehículos SEI están dotados del equipo de salvamento necesario	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-11
1520	RAB 138 138.435	¿El SSEI del aeródromo cumple con el tiempo de respuesta?	1. Verificar que el tiempo de respuesta hasta el umbral más lejano o cualquier parte del área de movimiento del aeródromo no exceda los tres minutos. 2. Verificar que el aeródromo tenga un registro de los ejercicios de tiempo de respuesta realizados por el operador de aeródromo periódicamente, en los cuales detalle: <ul style="list-style-type: none"> - Fecha y hora - Responsable de la verificación - Condiciones Operacionales del aeródromo, al momento de la verificación - Condiciones Climáticas - Cronología de hechos - Coordinaciones efectuadas - Personal interviniente - Vehículos y/o equipamiento utilizado - Tiempo de respuesta. 3. Examinar pruebas de que el SSEI tiene procedimientos para los vehículos SEI en caso de condiciones de visibilidad reducida. 4. Verificar si existe registro de mantenimiento preventivo de los vehículos SEI.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TIA-10
1525	RAB 138 138.440	¿Cuenta el aeródromo con caminos de acceso a la emergencia?	1. Verificar si el aeródromo cuenta con caminos de emergencia que permitan cumplir el tiempo de respuesta. 2. Verificar que los caminos de emergencia resistan el paso de los vehículos SEI. 3. Verificar que el aeródromo cuenta con procedimientos de mantenimiento y control de los caminos de acceso aceptables para la DGAC.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TCF-15
1530	RAB 138 138.445	¿El aeródromo cuenta con una estación de servicio contra incendio?	1. Verificar si los vehículos SEI normalmente se alojan en la estación de bomberos. 2. Verificar que la estación SEI esté ubicada de modo tal que los vehículos SEI tengan acceso directo y expedito al área de la pista. 3. Verificar si la estación SEI es adecuada para la cantidad de personal y de vehículos. 4. Verificar si la estación SEI cuenta con almacén de insumos, sala de capacitación, oficina del comandante, dormitorios, baños, duchas, cocina, sala de descanso. 5. Cuando no sea posible para el aeródromo lograr el tiempo de respuesta con una sola estación SEI, verificar que se han construido estaciones SEI satélite.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-09

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
1535	RAB 138 138.450	¿El servicio contra incendios cuenta con sistemas de comunicación independientes?	1. Verificar si el SEI tiene un sistema de comunicación independiente con la torre de control y con los vehículos SEI. 2. Verificar si la estación SEI cuenta con un sistema de alerta que se puede activar desde la misma estación y desde la torre de control.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-09
1540	RAB 138 138.455	¿El SEI cuenta con la cantidad mínima de vehículos?	1. Verificar si el SEI tiene la cantidad mínima de vehículos de acuerdo con la categoría SEI declarada, de acuerdo con la Tabla de la RAB 138.455. 2. Examinar pruebas de que los vehículos SEI son equipos expresamente fabricados para combate de incendios. 3. Si corresponde, verificar que el operador hace arreglos para disponer de equipo y SSEI adecuados en zonas que incluyan extensiones de agua o zonas pantanosas, donde no pueden atender los vehículos SSEI convencionales. <i>Nota al inspector.- El inspector considerará los vehículos SEI incluidos en el Manual de Aeródromo aceptado por la DGAC como referencia para evaluar el cumplimiento del operador de aeródromo.</i>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-09
1545	RAB 138 138.460 (c), (d)	¿El SSEI cuenta con suficiente personal?	1. Verificar si en el Manual de aeródromo se determina la cantidad de personal SEI necesario para las operaciones de salvamento y extinción de incendios, acorde a la categoría del aeródromo y suficiente para que pueda: - manejar todo el equipo a su capacidad máxima. - satisfacer el tiempo de respuesta mínimo. - lograr la aplicación continua de los agentes extintores a un régimen conveniente. 2. Examinar pruebas documentales de que se proporciona el suficiente personal SEI preestablecido en el Manual de Aeródromo. 3. Verificar que el personal SEI cumple con el programa de estudios de entrenamiento en salvamento y extinción de incendios en aeródromos. 4. Verificar que por lo menos uno de los bomberos sea entrenado en cuidados médicos de emergencia, con un curso de 40 hrs. mínimo.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-09
1550	RAB 138 138.460 (a), (b)	¿El SSEI cuenta con personal entrenado?	1. Verificar si se tiene un plan anual de instrucción y entrenamiento, para personal SEI. 2. Examinar pruebas de que el operador de aeródromo proporciona la instrucción y entrenamiento al personal SEI de acuerdo con el programa de instrucción correspondiente y aceptada por la DGAC. 3. Examinar pruebas documentales de que el personal SEI participa de ejercicios con fuego real por lo menos una vez al año, incluido el adiestramiento en el combate de incendios alimentados por combustible a presión y equipos respiratorios según sea aplicable.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		ORG-OTR-06
1555	RAB 138 138.460 (d), (e), (f)	¿El personal del SSEI cuenta con el equipo necesario para cumplir sus funciones?	1. Verificar si todos los bomberos tienen equipos de protección personal EPP y equipos de respiración autónoma ERA. 2. Verificar si el SEI cuenta con cilindros cargados y una compresora de aire para recarga.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-09

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL			
	DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA		
	LISTA DE VERIFICACIÓN AGA	CÓDIGO VIGENCIA 25/5/2026	LV-AGA-026 REVISION 1
Servicio /Área Inspeccionada	INSPECCIÓN A PROCESOS DE GESTION DEL PELIGRO POR FAUNA		AGA-FAU
OAD/ANSP	Responsable OAD/ANSP	Fecha de Inspección	
Indicador de lugar/Locación	Nombre del Aeródromo	Ciudad/Localidad	
Inspector a cargo	Alcance	Modalidad	

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
PELIGRO POR FAUNA						
1605	RAB 138 138.470 (d)	¿El aeródromo cuenta con un Programa de Gestión del peligro por fauna y un Plan de control de peligro por fauna?	1. Verificar si el aeródromo tiene un Programa de Gestión del peligro que representa la fauna silvestre (WHMP) aprobado por la DGAC y con el contenido mínimo indicado en la reglamentación. 2. Verificar que el Programa tenga el siguiente contenido mínimo <ul style="list-style-type: none"> i. una descripción de su organización, sus funciones y sus tareas; ii. procedimientos para recabar, notificar y registrar datos sobre los choques con fauna silvestre y la fauna silvestre observada; iii. un método y un procedimiento de evaluación de los riesgos que entraña la fauna silvestre para la seguridad operacional, incluidos exámenes anuales; iv. procedimientos, medios y personal para la ordenación de hábitats y terrenos; v. procedimientos, medios y personal para expulsar y disuadir a la fauna silvestre; vi. procedimientos para coordinar con otros interesados; y vii. procedimientos, medios y disposiciones para instruir al personal. 	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TGF-01
1610	RAB 138 138.470 (a) (b) (c) (e) (f) (g) (h) (i)	¿El aeródromo cuenta con procedimientos para control de peligro por fauna?	1. Verificar si el aeródromo tiene un procedimiento de registro y notificación de choque con aves u otros animales. 2. Verificar si la oficina ARO del aeródromo o la jefatura de aeropuerto cuenta con formulario IBIS para registro de choque con aves. 3. Verificar si el Operador de Aeródromo tiene acuerdos con la oficina ARO para que una copia de toda notificación IBIS llegue a la jefatura de aeródromo. 4. Verificar si el aeródromo ha realizado gestiones con el Municipio para evitar los focos de atracción de fauna.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TGF-02

			<p>5. El operador de aeródromo ha realizado un inventario de los sitios que atraen a la fauna silvestre dentro de un radio apropiado alrededor del aeródromo.</p> <p>6. Verificar si el Operador de Aeródromo ha realizado una identificación de actividades y uso de suelo en la ZPA alrededor del aeropuerto que puedan generar peligro por fauna (botaderos, rellenos sanitarios, plantas de transferencia, plantas de tratamiento de aguas, actividad agropecuaria, mercados, venta de comida, etc.)</p> <p>7. Verificar si el Operador de Aeródromo ha notificado a la DGAC acerca de actividades que puedan atraer fauna en la ZPA.</p>			
1615	RAB 138 138.470 (j)	¿El personal del aeródromo está capacitado en la temática de control de peligro por fauna?	Verificar si el operador de aeródromo cuenta con un programa de entrenamiento aceptable para la ACC, para cumplir tareas del plan de peligro por fauna.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		ORG-OTR-02

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL					
		DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA			
		LISTA DE VERIFICACIÓN AGA		CÓDIGO LV-AGA-027	REVISIÓN 1
Servicio /Área Inspeccionada		INSPECCIÓN A PROCESOS DE GESTIÓN DE OPERACIONES EN EL ÁREA DE MOVIMIENTO		AGA-OPS	
OAD/ANSP		Responsable OAD/ANSP		Fecha de Inspección	
Indicador de lugar/Locación		Nombre del Aeródromo		Ciudad/Localidad	
Inspector a cargo		Alcance		Modalidad	

Ítem N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA PLATAFORMA						
1699	RAB 138 138.473	¿El operador de aeródromo proporciona seguridad operacional en la plataforma?	Verificar si: 1. El operador de aeródromo ha identificado los peligros relacionados con actividades en plataforma y estableció e implanto medidas de mitigación. 2. El operador de aeródromo ha establecido procedimientos de seguridad en la plataforma incluyendo mínimamente: i. Asignación de puestos de estacionamiento de aeronaves. ii. Servicio de maniobras en tierra. iii. Vehículo de escolta. iv. Precauciones contra chorro de reactores. v. limpieza de la plataforma. vi. empuje de aeronaves. vii. operación de pasarelas telescópicas. viii. movimientos de vehículos. ix. disciplina en la plataforma. x. divulgación de información. 3. El operador de aeródromo ha establecido procedimientos para recabar, analizar y proteger datos a fin de comprender y mejorar la performance de seguridad operacional de la plataforma. 4. El operador de aeródromo ha comunicado información que pueda mejorar la seguridad operacional de la plataforma, incluidos procedimientos locales específicos, a los usuarios pertinentes de la plataforma.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		ORG-OMN-09
SERVICIO DE DIRECCIÓN EN PLATAFORMA						
1700	RAB 138 138.475	¿Cuenta el aeródromo con un Servicio de Dirección en Plataforma?	Verificar si: 1. El Operador de aeródromo ha realizado una evaluación del tránsito aéreo y condiciones de operación del aeródromo que justifique o no un Servicio de Dirección en Plataforma. 2. El Servicio de Dirección en Plataforma incluye: i. Reglamentar el movimiento y evitar colisiones entre aeronaves y entre aeronaves y obstáculos.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAO-10

Ítem N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			ii. Reglamentar la entrada de aeronaves y coordinar con la torre de control del aeródromo su salida de la plataforma. iii. Asegurar el movimiento rápido y seguro de los vehículos y la reglamentación adecuada de otras actividades. 3. El Operador de aeródromo tiene establecidos procedimientos de operación con baja visibilidad en los que se restrinja al mínimo esencial el número de personas u vehículos. 4. El sistema prevé que los vehículos que circulen en situación de emergencia tengan prioridad sobre el resto del tráfico del movimiento en superficie. 5. El Sistema cuenta con los procedimientos para que los vehículos que circulen en plataforma cedan el paso a: i. Los vehículos de emergencia, a las aeronaves en rodaje, a las que estén a punto de iniciar el rodaje, y a las que sean empujadas o remolcadas. ii. Otros vehículos de conformidad con los reglamentos locales. 6. El Sistema establece los procedimientos para vigilar el cumplimiento de la asignación al puesto de estacionamiento de aeronaves, para asegurarse de que se proporcionan los márgenes de separación recomendados a las aeronaves que lo utilicen. 7. No se proporcionan servicios de dirección en la plataforma, el operador de aeródromo se cerciora de la seguridad de las operaciones de las aeronaves en las plataformas, teniendo en cuenta el movimiento de los vehículos.			
ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE PARA AERONAVES						
1705	RAB 138 138.480	¿Se dispone de suficiente equipo extintor de incendios en plataforma y personal entrenado, al hacer el servicio de las aeronaves en tierra?	Verificar si: 1. El operador de aeródromo dispone de suficiente equipo extintor en plataforma por lo menos para la intervención inicial en caso de incendio mientras se efectúan actividades de asistencia en tierra a aeronaves. 2. El Operador de Aeródromo dispone personal entrenado para utilizar el equipo en caso de incendio durante el servicio de asistencia en tierra a aeronaves. 3. El Operador de aeródromo prevé que, cuando el re-abastecimiento de combustible se haga mientras haya pasajeros embarcando, a bordo, o desembarcando, el equipo terrestre se ubicará de manera que permita: i. Utilizar un número suficiente de salidas para que la evacuación se efectúe con rapidez. ii. Disponer de una ruta de escape a partir de cada una de las salidas que han de usarse en caso de emergencia.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-11
OPERACIONES DE LOS VEHÍCULOS DE AERÓDROMO						
1710	RAB 138 138.485 (a)	¿El operador de aeródromo aplica procedimientos de control de la circulación de vehículos en el área de movimiento?	Verificar si: 1. Los caminos del área de movimiento son de uso exclusivo de personal de aeródromo y personal autorizado. 2. Los vehículos en el área de movimiento circulan con autorización de torre de control.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAO-12
1715	RAB 138 138.485 (a) (4) (b)	¿El personal del operador está capacitado para circular en vehículos por el área de	Verificar si: 1. El personal del operador de aeródromo que ingresa al área de movimiento en vehículo cuenta con la capacitación de fraseología aeronáutica y comunicación con torre de control.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable		TECH-TCO-07


Ítem N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
		movimiento?	2. El personal del operador de aeródromo que ingresa al área de movimiento en vehículo cuenta con la capacitación de reglas de conducción en plataforma y área de movimiento, y con las sanciones por incumplimiento.	<input type="checkbox"/> No observado		
1720	RAB 138 138.485 (a) – (c)	¿El operador de aeródromo tiene procedimientos aceptables para controlar el acceso de vehículos al área de movimiento?	Verificar si: 1. El Operador de aeródromo tiene un procedimiento para limitar el acceso al área de movimiento y áreas de seguridad, a aquellos vehículos de superficie necesarios para las operaciones de aeródromo. 2. El Operador de aeródromo tiene un procedimiento para el acceso seguro, ordenado, y operación de vehículos de superficie, en las áreas de movimiento y seguridad, incluyendo provisiones de sanciones ante el incumplimiento de dichos procedimientos por parte de un empleado, residente o contratista. 3. El operador de aeródromo asegura que todo vehículo en el área de movimiento sea controlado por comunicación por torre o vehículo escolta con comunicaciones. 4. El Operador de aeródromo cuenta con procedimientos basado en signos y señales pre convenidos para circulación de vehículos en área de movimiento en caso de que la torre de control esté fuera de servicio. 5. El Operador de Aeródromo establece e implementa requisitos para el estado y el mantenimiento periódico de los vehículos y equipos que han de operar en el área aeronáutica.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAV-01
SISTEMA DE GUIA DE CONTROL DE MOVIMIENTO EN SUPERFICIE						
1730	RAB 138 138.490 Apéndice 8 Capítulo 1	¿El operador de aeródromo cuenta con un Sistema Guía de Control de Movimiento en Superficie SMGCS implementado?	1. Examinar pruebas documentales de que el aeródromo tiene un SMGCS implementado. Verificar si: 2. Existen establecidos circuitos directos de comunicación verbal con el ATS, para el movimiento en superficie. 3. Existen directrices internas para su efectiva aplicación (Ej. caso de visibilidad reducida, caso de emergencia). 4. Se han realizado reuniones para resolver problemas de comunicación (puede ser dentro el RST). 5. Existen procedimientos para la rápida reparación de defectos en las instalaciones que puedan afectar el SMGCS. 6. Existe registro de la coordinación efectuada con otras organizaciones involucradas con el SMGCS (Ej. correspondencia, actas de reunión, cartas de acuerdo).	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAO-13
1735	RAB 138 Apéndice 8 Capítulo 2	¿El operador de aeródromo cumple con los requisitos para la implementación de un Sistema Guía de Control de Movimiento en Superficie SMGCS?	Examinar: 1. Pruebas documentales de que el diseño del SMGCS ha tomado en cuenta condiciones de visibilidad en las que el operador proyecta mantener el aeródromo abierto para las operaciones. 2. Pruebas documentales de que el diseño del SMGCS ha tomado en cuenta la densidad del tránsito del aeródromo. Verificar si: 3. Existe una revisión anual de las condiciones de visibilidad y de la densidad de tránsito aéreo. 4. Los vehículos que acceden al área de movimiento cuentan con un equipo que permita comunicación directa con el ATS. 5. El Operador de aeródromo cumple con las ayudas visuales necesarias de acuerdo a sus condiciones	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAO-13

Ítem N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			de visibilidad y densidad de tránsito (tabla 2-2-2 del apéndice 8. 6. El Operador de aeródromo cuenta con los siguientes requisitos, de acuerdo con la tabla 2-3-2 del apéndice 8: i. Designación de calles de rodaje. ii. Inspección del área de movimiento. iii. Disposiciones reglamentarias internas del aeródromo para la actuación de personas en el área de movimiento. iv. Disposiciones reglamentarias internas del aeródromo para la aplicación por el personal en tierra de los procedimientos de comunicaciones. v. Control eléctrico periódico del funcionamiento de las ayudas del SMGCS. vi. Planos de aeródromo. vii. Servicio de dirección en plataforma. 7. El operador de aeródromo tiene una base de datos actualizada con número de operaciones con el fin de determinar si se requiere pasar de un nivel a otro en la densidad de tránsito.			
1740	RAB 138 Apéndice 8 Capítulo 3	¿El operador de aeródromo cumple con sus funciones y responsabilidades para la implementación de un Sistema Guía de Control de Movimiento en Superficie SMGCS?	Verificar si: 1. El operador realiza inspecciones al área de movimiento regularmente y cuando existen procedimientos de visibilidad reducida. 2. El personal en tierra del operador que utilice comunicaciones ha recibido el debido adiestramiento para comunicarse. 3. El operador de aeródromo cuida del buen estado de funcionamiento de los componentes visuales del SMGCS. 4. El operador tiene determinadas las calles de rodaje y designadas las rutas de rodaje normalizadas. 5. El operador de aeródromo proporciona la información aeronáutica suficiente para la publicación de rutas normalizadas. 6. El operador de aeródromo, en coordinación con el ATS, debe asegurarse de que se mantenga al mínimo absoluto el número de personal y vehículos autorizados para realizar algún servicio en el área de movimiento durante períodos de visibilidad reducida. 7. Los conductores que circulan por el área de movimiento reciben la capacitación en normas internas y fraseología. 8. El operador de aeródromo ha suscrito una carta de acuerdo operacional con el Servicio de Tránsito Aéreo ATS en la que se establezcan los procedimientos operacionales que son parte del SMGCS: i. Determinación de rutas de rodaje normalizadas. ii. Comunicación y fraseología. iii. Volumen de comunicaciones aeronáuticas. iv. Control del funcionamiento de las ayudas del sistema SMGCS. v. Funcionamiento de la guía visual y de las ayudas de control. vi. Puesta en vigor y cese de la utilización de los procedimientos aplicables en condiciones de visibilidad reducida.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAO-13
SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA PISTA						
1741	RAB 138 138.492	¿El operador ha establecido un grupo de seguridad operacional en pista (RST)?	Verificar que: 1. El operador de aeródromo ha establecido un grupo de seguridad operacional en la pista integrado por organizaciones pertinentes que operen o presten servicios en el aeródromo. 2. El grupo de seguridad operacional en pista ha: i. Identificado los peligros relacionados con la	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		ORG-OMN-09


Ítem N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			pista. ii. Elaborado estrategias de mitigación y procedimientos para mantener la seguridad operacional de la pista. 3. El grupo de seguridad en pista tomara medidas para mitigar peligros identificados incluidos: i. Incursión en la pista. ii. Salidas de pista. iii. Confusión en la pista. iv. Suspensión o cierre de las operaciones en la pista. 4. El operador de aeródromo ha establecido procedimientos de recopilación, seguimiento, análisis y protección de datos e información sobre seguridad operacional. 5. El operador de aeródromo ha establecido un procedimiento para comunicar la información que pudiera mejorar la seguridad operacional de la pista, incluidos lugares críticos y procedimientos locales específicos a los usuarios pertinentes.			
LUCES NO AERONAUTICAS						
1742	RAB 138 138.520 (a), (c)	¿El Operador de Aeródromo controla la emisión de una luz no aeronáutica y las que puedan causar confusión?	Verificar si: 1. El operador de aeródromo establece procedimientos para el control de luces no aeronáuticas y luces que puedan causar confusión. 2. El operador de aeródromo monitorea, identifica e informa a la DGAC sobre la emisión de luces no aeronáuticas y luces que puedan causar confusión.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRO-06
1745	RAB 138 138.520 (b)	¿El Operador de aeródromo controla las emisiones laser?	Verificar si el operador de aeródromo monitorea e informa a la DGAC sobre emisiones laser que se detecten e infrinjan la norma.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRO-06
SEGURIDAD OPERACIONAL DURANTE OBRAS						
1746	RAB 138 138.535 (a)	¿El Operador de aeródromo cuenta con un proceso para gestionar la seguridad operacional durante obras?	Verificar si: 1. El operador de aeródromo ha establecido e implementado un proceso para gestionar la seguridad operacional del aeródromo durante obras. 2. El proceso establecerá y documentará claramente las responsabilidades y procedimientos para: (i). la autorización de las obras (ii). la implantación de todo cambio propuesto a las instalaciones operacionales (iii). la fecha y la hora en que no se llevarán a cabo o se modificarán las operaciones normales en las instalaciones (iv). los métodos mediante los que se promulgarán esos cambios (v). aseguramiento de la seguridad operacional durante las obras; y (vi). el cumplimiento de todos los requisitos de seguridad operacional pertinentes para el área de movimientos. 3. El proceso contendrá, como mínimo, los siguientes elementos (i). un procedimiento de planificación de obras; (ii). un procedimiento para evaluar la seguridad operacional de los cambios planificados en las operaciones o sistemas. (iii). un procedimiento de autorización de obras (iv). un procedimiento para promulgar información relacionada con las obras; (v). un procedimiento para establecer la zona de	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		ORG-OMN-09

Ítem N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			obras y retomar las operaciones de aeronaves; y: (vi). un procedimiento de aseguramiento de la seguridad operacional durante las obras.			
1747	RAB 138 138.535 (b), (c), (d), (e)	¿El Operador de aeródromo cuenta con registros de este proceso de seguridad operacional durante obras?	<input type="checkbox"/> El operador documenta todos los procesos y decisiones relacionados con las obras y hacer esta información accesible a todas las partes afectadas. <input type="checkbox"/> Si las obras reducen la longitud útil de la pista, el operador de aeródromos, debe crear y aplicar procedimientos específicos. <input type="checkbox"/> El operador debe coordinarse con la empresa constructora mediante reuniones antes de iniciar las obras y de forma continua durante su ejecución para asegurar la seguridad y resolver conflictos.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		ORG-ODP-02
CONTROL FOD						
1748	RAB 138 138.538 (a)	¿El Operador de aeródromo cuenta con un programa de control de FOD?	1. El operador de aeródromo debe establecer e implementar un programa de control de FOD. 2. El programa consistirá en acciones para la prevención, detección, eliminación y evaluación. 3. Las acciones para detección de FOD incluirán métodos para el monitoreo e inspección del área de movimiento. (i). inspección del puesto de estacionamiento de aeronave antes de la llegada y salida de una aeronave. (ii). La detección de FOD se incluirá en el régimen de inspecciones del área de movimiento. 4. El programa debe incluir procedimientos operacionales y preverá la disponibilidad de equipos para la remoción, contención y eliminación de FOD del área de movimientos, e incluye metodología para recopilación y análisis periódicas de los datos e información sobre FOD. 5. Se identifica y se registra las fuentes de FOD, incluida la ubicación y actividades que generan FOD en el aeródromo, y el análisis de esa información para identificar tendencias y áreas problemáticas.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAO-06
1749	RAB 138 138.538 (b), (c), (d)	¿El Operador de aeródromo cuenta con personal responsable y personal capacitado sobre el programa de control FOD?	1. El operador de aeródromo se asegura de que todo el personal que participe en operaciones de aeródromo demuestra conocimiento de la existencia del programa de control de FOD. 2. El operador de aeródromo tiene designado a una persona que gestione el programa de control de FOD del aeródromo y está definido sus responsabilidades. 3. El operador de aeródromo revisa y actualiza periódicamente el programa de control de FOD sobre la base de los datos y tendencias.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAO-06
OPERACIONES DE SOBRECARGA						
1750	RAB 138 138.545	¿El operador de aeródromo controla las operaciones de sobrecarga en el aeródromo?	Verificar si: 1. El operador de aeródromo, cuando existen operaciones de sobrecarga, controla periódicamente las condiciones del pavimento. 2. El operador de aeródromo conoce el ACR de las aeronaves que operan en el aeródromo. 3. El operador controla las operaciones de sobrecarga de acuerdo con los siguientes criterios: i. En pavimentos flexibles y rígidos, cuyos movimientos ocasionales de aeronaves con ACR que no excedan del 10% del PCR notificado no serían perjudiciales para el pavimento. ii. El número anual de movimientos de sobrecarga no debe exceder de un 5%, aproximadamente	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAO-14

Ítem N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			de los movimientos totales anuales de la aeronave.			

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL			
	DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA		
	LISTA DE VERIFICACIÓN AGA	CÓDIGO LV-AGA-028	REVISIÓN 1
Servicio /Área Inspeccionada	INSPECCIÓN DE INSTALACIONES AUXILIARES DE AERÓDROMO		AGA-AUX
OAD/ANSP	Responsable OAD/ANSP	Fecha de Inspección	
Indicador de lugar/Locación	Nombre del Aeródromo	Ciudad/Localidad	
Inspector a cargo	Alcance	Modalidad	


Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
1755	RAB 138 138.501	¿El aeródromo cuenta con una valla, cerco perimetral u otra barrera adecuada?	Verificar si: 1. El cerco perimetral u otra barrera rodea al aeródromo en su totalidad y separa el área pública del área restringida. 2. El cerco perimetral u otra barrera incluye la instalación de dispositivos adecuados en las cloacas, conductos, túneles u otros, para evitar el ingreso. 3. Todos los equipos o instalaciones de servicios terrestres que se encuentran fuera del aeródromo cuentan con un cerco perimetral completo. 4. El aeródromo cuenta con un camino circundante dentro del cerco perimetral para el mantenimiento e inspecciones de seguridad.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TCF-15
1760	RAB 138 138.505	¿El aeródromo cuenta con iluminación de seguridad?	Verificar si: 1. El operador de aeródromo ha determinado si existe necesidad de incluir iluminación en algunos sectores de la valla con antecedentes de transgresión (Ej. Informe de evaluación de seguridad). 2. Están iluminados los sectores de la valla identificados en el estudio de seguridad.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TOF-10
1765	RAB 138 138.510	¿El operador de aeródromo brinda información sobre las áreas restringidas al público?	Verificar si: 1. Todas las áreas restringidas o prohibidas al uso público están señalizadas. 2. El cerco perimetral cuenta con carteles que contenga la leyenda "AEROPUERTO-PROHIBIDO LA ENTRADA – ZONA RESERVADA SOLO PERSONAL AUTORIZADO".	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-PCA-05
1770	RAB 138 138.515	¿El operador de aeródromo ilumina los edificios en las áreas operativas?	Verificar si el operador de aeródromo instaló iluminación en los edificios del área de operaciones en horas de oscuridad y es inspeccionada periódicamente.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TOF-10

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL			
 <p>DGAC DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL</p>	DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA		
	LISTA DE VERIFICACIÓN AGA	CÓDIGO LV-AGA-029	REVISIÓN 1
Servicio /Área Inspeccionada	INSPECCIÓN A PROCESOS DE MANTENIMIENTO DEL AREA DE MOVIMIENTO		AGA-MOV
OAD/ANSP	Responsable OAD/ANSP	Fecha de Inspección	
Indicador de lugar/Locación	Nombre del Aeródromo	Ciudad/Localidad	
Inspector a cargo	Alcance	Modalidad	

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
1800	RAB 138 138.601 (a) – (d)	¿El operador de aeródromo cuenta con un programa de mantenimiento aceptado por la DGAC?	Verificar si: 1. El operador de aeródromo tiene un programa o manual de mantenimiento aceptado por la DGAC que incluya tareas, métodos, indicadores y criterios de preservación de instalaciones (pavimentos, ayudas visuales, vallas, sistemas eléctricos y de drenaje y edificios). 2. La concepción y aplicación del programa de mantenimiento se ajusta a los principios relativos a factores humanos 3. El operador tiene un cronograma de mantenimiento anual presentado a la DGAC. 4. El Programa o Manual de mantenimiento, incluye el mantenimiento de márgenes, franjas y RESAs. 5. El estado de las áreas del aeródromo pavimentadas (pista, calle de rodaje, plataforma) y no pavimentadas (márgenes, franjas, RESAs), está acorde con las actividades del cronograma de mantenimiento de la gestión correspondiente.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAM-01
1805	RAB 138 138.601 (e)	¿El Operador de aeródromo cuenta con personal calificado para las tareas de mantenimiento?	Verificar si: 1. El operador de aeródromo efectúa el mantenimiento de las instalaciones con personal calificado de ingenieros y técnicos suficientes y debidamente capacitados. 2. El personal de mantenimiento especialista se encuentra presente durante las horas de funcionamiento del aeródromo para subsanar cualquier deficiencia que pueda surgir. 3. Están los registros de capacitación del personal encargado del mantenimiento.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		ORG-OTR-03
1810	RAB 138 138.605	¿El operador de aeródromo realiza vigilancia y mantenimiento de pavimentos del área de movimiento?	1. Examinar pruebas documentales de que el operador realice inspecciones al área de movimiento para verificar presencia de FOD, estado de los pavimentos, estado de juntas, irregularidades en la superficie. 2. Verificar que la superficie de una pista se mantiene de forma que se evite la formación de irregularidades perjudiciales. 3. Verificar si el operador de aeródromo tiene un registro de todas las inspecciones con el resultado de las mismas.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TMA-21

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			4. Verificar si el operador de aeródromo realiza el mantenimiento de todas las deficiencias en los pavimentos del área de movimiento. 5. Cuando se destine una calle de rodaje para el uso de aviones de turbina, verificar si el operador de aeródromo mantiene la superficie de los márgenes exenta de piedras sueltas u otros objetos que puedan ser absorbidos por los motores.			
1815	RAB 138 138.610	¿El operador de aeródromo controla las condiciones de rozamiento de la pista?	Verificar si: 1. El Manual de Aeródromo contiene procedimientos y frecuencia de medición del coeficiente de rozamiento en pista. 2. El operador de aeródromo realiza la medición del coeficiente de rozamiento en pista, de acuerdo a lo establecido en el Manual de Aeródromo 3. La medición del rozamiento se efectúa con un dispositivo de medición continua de rozamiento, dotado de un humectador automático. 4. El Operador de aeródromo cuenta con el registro de las mediciones de rozamiento de pista con la firma de aprobación del responsable. 5. La frecuencia de estas mediciones es suficiente para determinar la tendencia de las características de rozamiento de la superficie de la pista (como mínimo dos veces al año). 6. En base a lo anterior, las pistas pavimentadas se mantienen en condiciones que proporcionen a su superficie características de rozamiento iguales o superiores al nivel mínimo de rozamiento especificado por el Estado. 7. El operador efectúa acciones correctivas para mantener la pista con las condiciones de rozamiento requeridas en la norma. 8. El personal que mide el rozamiento de las superficies de las pistas recibe instrucción para desempeñar sus funciones. 9. El operador de aeródromo cuenta con los registros de las actividades realizadas para mejorar el rozamiento. 10. El operador de aeródromo notifica las condiciones de rozamiento cuando están por debajo del mínimo exigido en norma. 11. El operador de aeródromos evalúa visualmente la superficie de las pistas, según sea necesario, en condiciones de lluvia natural o simulada para determinar si se produce encharcamiento o si el drenaje es malo y, cuando se requiera, se tomarán medidas correctivas de mantenimiento	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAM-04
1820	RAB 138 138.615	¿El operador de aeródromo controla la presencia de contaminantes en pista?	Verificar si: 1. El operador de aeródromo tiene y aplica un procedimiento para la remoción de contaminantes de la pista (nieve fundente, hielo, agua estancada, barro, polvo, arena, aceite, caucho u otras). 2. El Manual de Aeródromo establece los criterios y determina las condiciones en que deben suspenderse las operaciones de acuerdo al nivel de seguridad operacional, cuando exista presencia de nieve y hielo. 3. El operador de aeródromo dispone de procedimientos para eliminar de las superficies de las plataformas pavimentadas en servicio, contaminantes tales como la nieve, nieve fundente, hielo, agua estancada, barro, polvo, arena, aceite, depósitos de caucho y otras materias extrañas. 4. El operador de aeródromos utiliza productos químicos destinados a eliminar o a evitar la formación de hielo y de escarcha en los pavimentos de los aeródromos cuando las condiciones y especificaciones del producto indiquen que su uso puede ser eficaz.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAM-05

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
1825	RAB 138 138.538	¿El operador de aeródromo controla la presencia de FOD?	Verificar si: 1. El operador de aeródromo establece e implementa un programa de control de FOD, acorde con los riesgos evaluados y adecuado a las condiciones operacionales locales. 2. El operador de aeródromo realiza sensibilización, instrucción y educación, así como medidas para la prevención de FOD. 3. El operador de aeródromo incluye dentro de las acciones para detección de FOD: i. la inspección del puesto de estacionamiento de aeronave antes de la llegada y salida de una aeronave, con el fin de detectar y eliminar todo FOD que esté presente. ii. La detección de FOD, está incluida en las inspecciones al área de movimiento. 4. El operador de aeródromo incluye una identificación y registro de las fuentes de FOD, incluida su ubicación y las actividades que generan FOD en el aeródromo, y el análisis de esta información para identificar tendencias y áreas problemáticas. 5. El operador de aeródromo designa a una persona responsable que gestione el programa de control de FOD, definiendo sus responsabilidades con claridad. 6. El operador de aeródromo revisa y actualiza periódicamente el programa de control de FOD.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAO-06

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL					
 <p>DGAC DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL</p>		<h2 style="margin: 0;">DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA</h2>			
LISTA DE VERIFICACIÓN AGA			CÓDIGO LV-AGA-030	REVISIÓN 1	
SERVICIO /ÁREA INSPECCIONADA INSPECCIÓN A PROCESOS DE MANTENIMIENTO DE AYUDAS VISUALES			AGA-MAV		
OAD/ANSP		Responsable OAD/ANSP		Fecha de Inspección	
Indicador de lugar/Locación		Nombre del Aeródromo		Ciudad/Localidad	
Inspector a cargo		Alcance		Modalidad	

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
1900	RAB 138.701 (a), (b)	¿El operador de aeródromo cuenta con programa de mantenimiento de ayudas visuales?	Verificar si: 1. El operador del aeródromo tiene programa o manual de mantenimiento de ayudas visuales (luces, señales, letreros) aceptado por la DGAC, de modo que no se afecte la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea. 2. El operador de aeródromo cuenta con un procedimiento para inspecciones de servicio de las ayudas visuales. 3. El programa de mantenimiento de ayudas visuales contempla la calibración periódica de los PAPIS, en tierra y en aire.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAM-01
1905	RAB 138.701 (c), (d)	¿El Operador de aeródromo cuenta con personal calificado para el mantenimiento de ayudas visuales?	Verificar si: 1. El operador de aeródromo cuenta con personal capacitado y con conocimiento completo de todo el sistema. 2. El operador de aeródromo cuenta con registros de las capacitaciones del personal encargado del mantenimiento de ayudas visuales.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		ORG-OTR-05
1910	RAB 138.701 (e)	¿El operador de aeródromo cuenta con procedimientos en condiciones de mala visibilidad?	Verificar si el Operador de aeródromo cuenta con procedimientos, estableciendo restricciones en las actividades de construcción o mantenimiento en los sitios próximos a los sistemas eléctricos del aeródromo en condiciones de mala visibilidad.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		ORG-OMN-05
1911	RAB 138.701 (f)	¿El operador de aeródromo cuenta con las instalaciones y equipos para mantenimiento de ayudas visuales?	Verificar si: 1. El operador de aeródromo cuenta con las herramientas necesarias para mantenimiento de ayudas visuales. 2. El operador de aeródromo cuenta con equipos de prueba para mantenimiento y solución de problemas de cables de los circuitos de iluminación del aeródromo, localizadores de cables bajo tierra y conductos, medición de temperatura por medio de termómetros infrarrojos, medición de la resistencia de aislamiento de los conductores, medición la resistencia del sistema de puesta a tierra, mediciones fotométricas, medición de voltaje y corriente. 3. El operador de aeródromo cuenta con repuestos en stock para sistemas eléctricos, conectores, transformadores, reguladores, balizas, filtros, etc.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAM-06

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			4. El operador de aeródromo cuenta con los planos de circuitos y centrales de energía. 5. El operador de aeródromo cuenta con los manuales técnicos aplicables, necesarios para la solución de problemas y la calibración de los reguladores de corriente continua, luminarias y circuitos en serie de la iluminación. 6. El operador de aeródromo cuenta con manuales técnicos aplicables para la solución de problemas, calibración, luminarias y circuitos.			
1915	RAB 138 138.701 (g)	¿El operador de aeródromo cuenta con documentos para procedimientos de las operaciones de mantenimiento?	Verificar si: 1. El operador de aeródromo cuenta con un procedimiento de inspecciones de servicio que componen el programa de mantenimiento. 2. El operador de aeródromo tiene registro de los resultados de cada actividad de mantenimiento, programadas o no programadas. 3. El operador de aeródromo cuenta con registro de reparaciones y resolución de problemas del equipo y los resultados de esas acciones, así como detalle de los síntomas relacionados con el mal funcionamiento. 4. El operador de aeródromo mantiene los niveles de stock de partes de repuesto.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TMD-02
1920	RAB 138 138.705	¿El operador de aeródromo realiza mantenimiento preventivo y correctivo de ayudas visuales?	Verificar si: 1. El operador de aeródromo asegura que se incluya como mínimo en la: planificación del mantenimiento, las inspecciones de mantenimiento preventivo, inspección visual, reparación, instalación, calibración y los procedimientos de mantenimiento no programado, la documentación técnica requerida conforme al fabricante o prácticas recomendadas que proporcione el nivel mínimo requerido para el movimiento seguro y eficiente de la aeronave durante el despegue, aterrizaje y operaciones de rodaje. 2. El operador se asegura que las luces tengan un 50% de intensidad especificado en la norma. 3. El manual de mantenimiento incluye un sistema de mantenimiento preventivo de ayudas visuales. 4. Cuando el alcance visual en pista es inferior a 350 metros, el manual de mantenimiento considera que en las barras de parada en puntos de espera de la pista: i. nunca estén fuera de servicio más de dos luces. ii. no queden fuera de servicio dos luces adyacentes. 5. Cuando el sistema de aproximación es de precisión Cat 1, este tenga operable por lo menos el 85% de los siguientes elementos: i. Sistema de iluminación de aproximación de precisión ALS. ii. Luces de umbral de pista. iii. Luces de borde de pista. iv. Luces de extremo de pista. 6. Cuando el alcance visual en pista es inferior a 550 metros, el sistema de iluminación de aproximación de precisión de Categoría I, cumple que: i. El 95% de las luces de borde de pista está en buenas condiciones de funcionamiento. ii. Por lo menos el 75% de las luces de extremo de pista estén en buenas condiciones de funcionamiento. 7. Cuando el alcance visual en pista es mayor a 550 metros, por lo menos el 85 % de las luces de borde de extremo estén en buenas condiciones de funcionamiento.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAM-07

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			8. Cuando se efectúan procedimientos en condiciones de poca visibilidad, se tiene pruebas de que se restringen las actividades de construcción o mantenimiento en lugares próximos a los sistemas eléctricos del aeródromo. 9. El operador de aeródromo revisa periódicamente todas las lámparas del sistema PAPI en cuanto a: encendido, igual intensidad, limpieza de los vidrios difusores, filtros y reglaje en elevación (ángulo vertical) de los dispositivos o de las unidades. 10. El manual de mantenimiento incorpora la frecuencia de las inspecciones a todas las señales en las zonas pavimentadas (por lo menos cada seis meses) dependiendo de las condiciones locales para determinar el deterioro de las señales debido a las condiciones meteorológicas y a la decoloración por acción de los rayos ultravioletas, de la suciedad o debido a la contaminación por caucho de los neumáticos.			
1925	RAB 138 138.725	¿El Operador de aeródromo realiza mantenimiento de los sistemas de suministro de energía eléctrica primaria y secundaria?	Verificar si: 1. El operador de aeródromo asegura el buen funcionamiento de los sistemas primario y secundario de energía eléctrica. 2. El operador de aeródromo realiza inspecciones a los sistemas de energía para la programación de mantenimiento. 3. El operador de aeródromo cuenta con registro de las inspecciones a los sistemas de suministro de energía eléctrica. 4. Se incluye en el manual de mantenimiento el control del tiempo que transcurre entre la falla del sistema primario hasta la activación del sistema secundario de suministro de energía eléctrica. 5. El operador de aeródromo cuenta con personal calificado para el mantenimiento de los sistemas eléctricos.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAM-08


DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL			
	DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA		
	LISTA DE VERIFICACIÓN AGA	CÓDIGO LV-AGA-031	REVISIÓN 1
Servicio /Área Inspeccionada	INSPECCIÓN AL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL SMS		AGA-SMS
OAD/ANSP	Responsable OAD/ANSP	Fecha de Inspección	
Indicador de lugar/Locación	Nombre del Aeródromo	Ciudad/Localidad	
Inspector a cargo	Alcance	Modalidad	

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
0900	RAB 138 RAB 138.1001 (a)-(b)	¿El operador de aeródromo establece e implemento un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional - SMS?	Verificar que: 1. El operador de aeródromo ha establecido e implementado un SMS, aceptable a la DGAC, en el que debe: i. Establecer un marco de trabajo para la implementación del SMS en el aeródromo, en el que describa la estructura de la organización, deberes y responsabilidades, a fin de asegurar que las operaciones aéreas se realicen con seguridad. ii. Determinar y definir las responsabilidades para cumplir y hacer cumplir todas las actividades en el aeródromo con relación a las operaciones, con seguridad y vigilar el cumplimiento de la normativa aplicable vigente. iii. Establecer una coordinación del operador de aeródromo con el explotador de aeronaves, los proveedores de servicios de navegación aérea y toda otra parte interesada pertinente con objeto de garantizar la seguridad de las operaciones. 2. El operador de aeródromo asegura que todos los usuarios del aeródromo cumplan los requisitos de seguridad operacional.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		ORG-QAS-09
0905	RAB 138 RAB 138.1001 (c)-(e)	¿El operador de Aeródromo establece procedimientos para informar y comunicar a la DGAC cualquier incidente, accidente, sucesos de seguridad operacional?	Verificar que: 1. El operador de aeródromo ha establecido procedimientos para informar a la DGAC inmediatamente sobre todo accidente, incidente grave, entre ellos: i. Salidas de pista. ii. Aterrizajes demasiado cortos. iii. IncurSIONES en la pista. iv. Aterrizaje o despegue en una calle de rodaje. v. Sucesos relacionados con choques con fauna silvestre. 2. El operador de aeródromo ha comunicado los sucesos de seguridad operacional de los siguientes tipos: i. Sucesos relacionados con objetos extraños (FOD) y daños producidos por objetos extraños. ii. Otras salidas (de calle de rodaje o plataforma). iii. Otras incurSIONES (en calle de rodaje o plataforma). iv. Colisiones en tierra.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		ORG-QAS-03

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			3. El operador de aeródromo coordina con todos los usuarios del aeródromo la recopilación de sucesos de seguridad operacional y sus datos críticos correspondientes en forma completa o precisa.			
0910	RAB 138 RAB 138.1005	¿El operador de aeródromo ha establecido un SMS?	Verificar que el operador de aeródromo ha establecido un SMS que garantice el cumplimiento de todos los requisitos de seguridad que debe incluir: i. Política y objetivos de seguridad operacional: a. Responsabilidad funcional y compromiso de la dirección. b. Obligación de rendición de cuentas sobre la seguridad operacional. c. Designación del personal clave de seguridad operacional. d. Coordinación de planificación de respuesta ante emergencias. e. Documentación del SMS. ii. Gestión de riesgos de seguridad operacional: a. Identificación de peligros. b. Evaluación y mitigación del riesgo de seguridad operacional. iii. Garantía de seguridad operacional: a. Observación y medición del rendimiento en materia de seguridad operacional. b. Gestión de cambio. c. Mejora continua del SMS. iv. Promoción de seguridad operacional: a. Instrucción y educación. b. Comunicación de la seguridad operacional.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		ORG-QAS-01
0915	RAB 138 RAB 138.1010	¿El operador de aeródromo ha definido la Política y Objetivos de seguridad operacional?	Verificar que: 1. El operador de aeródromo ha definido la política de seguridad operacional en base a: i. Reflejará el compromiso de la organización respecto de la seguridad operacional, incluida la promoción de una cultura positiva de seguridad operacional. ii. Incluirá una declaración clara acerca de la provisión de los recursos necesarios para su puesta en práctica. iii. Incluirá procedimientos de presentación de informes en materia de seguridad operacional. iv. Indicará claramente qué tipos de comportamientos son inaceptables en lo que respecta a las actividades de aviación del proveedor de servicios e incluirá las circunstancias en las que no se podrían aplicar medidas disciplinarias. v. Estará firmada por el directivo responsable de la organización. vi. Se comunicará, apoyándola ostensiblemente, a toda la organización. vii. Se examinará periódicamente para asegurarse de que siga siendo pertinente y apropiada para el proveedor de servicios. 2. El operador de aeródromo ha definido los objetivos de seguridad operacional para el SMS. 3. El operador de aeródromo ha establecido la obligación de rendición de cuentas y responsabilidad en materia de seguridad operacional. 4. El operador de aeródromo ha designado un gerente de seguridad operacional para la implantación y mantenimiento del SMS. 5. El operador de aeródromo ha elaborado y mantenido un manual del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMSM), cuyo contenido debe incluir: i. Su política y objetivos de seguridad operacional. ii. Sus requisitos del SMS. iii. Sus procesos y procedimientos del SMS. iv. Su obligación de rendición de cuentas, sus responsabilidades y las atribuciones relativas a los	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		ORG-QAS-09

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			procesos y procedimientos del SMS. 6. El operador de aeródromo mantiene registros operacionales de SMS.			
0920	RAB 138 RAB 138.1015	¿El operador de aeródromo ha definido la Gestión de riesgos de seguridad operacional?	Verificar que: 1. El operador de aeródromo ha definido y mantenido un proceso de identificación de los peligros considerando: i. Factores causales de accidentes y sucesos críticos sobre la base de un análisis sencillo de la causalidad de las bases de datos sobre accidentes e incidentes disponibles. ii. Sucesos que se hayan producido en circunstancias similares o que son posteriores a la solución de un problema de seguridad operacional similar. iii. Nuevos peligros que puedan surgir antes de la implantación de los cambios planificados o durante ese proceso. 2. El operador de aeródromo ha identificado los peligros en base a una combinación de métodos reactivos y preventivos. 3. El operador de aeródromo se ha asegurado que personal competente y entrenado lleve a cabo el análisis de los sucesos de seguridad operacional. 4. el operador de aeródromo ha definido y mantenido un proceso que garantice el análisis de la evaluación y el control de riesgos de seguridad operacional asociados a los peligros identificados.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		ORG-QAS-09
0925	RAB 138 RAB 138.1020	¿El operador de aeródromo ha definido la Garantía de seguridad operacional?	Verificar que: 1. El operador de aeródromo ha desarrollado y mantenido los medios para verificar el rendimiento en materia de seguridad operacional, en base a que: i. El rendimiento en materia de seguridad operacional del proveedor de servicios se verificará en referencia a los indicadores y las metas de rendimiento en materia de seguridad operacional del SMS para contribuir a los objetivos de la organización en materia de seguridad operacional. ii. El operador/explotador de aeródromo debe organizar una auditoría del sistema de gestión de la seguridad operacional, incluyendo inspecciones a las instalaciones y equipos del aeródromo. Dichas auditorías deben abarcar las propias funciones del operador/explotador del aeródromo y los registros deberán ser almacenados y mantenidos durante la vigencia del certificado: a. Los informes de las auditorías internas y notificaciones sobre seguridad operacional realizados por el operador/explotador del aeródromo, deben ser preparados y firmados por las personas que llevaron a cabo las auditorías e inspecciones. b. La DGAC podrá solicitar, en cualquier momento, los informes de las auditorías internas. 2. El operador de aeródromo ha definido y mantenido un proceso para identificar los cambios que puedan afectar el nivel de riesgo de seguridad operacional asociados a sus operaciones. 3. El operador de aeródromo ha evaluado la seguridad operacional para los siguientes tipos de cambio: i. Cambios en las características de las infraestructuras o los equipos. ii. Cambios en las características de las instalaciones y los sistemas ubicados en el área de movimientos. iii. Cambios en las operaciones de pista (por ejemplo, tipo de aproximación, infraestructura de la pista, puntos de espera). iv. Cambios en las redes del aeródromo (p.ej., red eléctrica y de telecomunicaciones). v. Cambios que afectan a las condiciones especificadas en el certificado de aeródromo.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		ORG-QAS-09

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			vi. Cambios a largo plazo relativos a terceros contratados. vii. Cambios en la estructura organizacional del aeródromo. viii. Cambios en los procedimientos operacionales del aeródromo. 4. El operador de aeródromo ha observado y evaluado sus procesos SMS. 5. El operador de aeródromo utiliza los medios apropiados para controlar el cumplimiento por terceros, de las disposiciones de seguridad operacional.			
0930	RAB 138 RAB 138.1025	¿El operador de aeródromo ha definido la Promoción de la seguridad operacional?	Verificar que: 1. El operador de aeródromo ha creado y mantenido un programa de instrucción en seguridad operacional. 2. El operador de aeródromo ha creado y mantenido un medio oficial de comunicación en relación con la seguridad operacional que: i. Garantice que el personal conozca el SMS, con arreglo al puesto que ocupe. ii. Difunda información crítica para la seguridad operacional. iii. Explique por qué se toman determinadas medidas para mejorar la seguridad operacional. iv. Explique por qué se introducen o modifican procedimientos de seguridad operacional.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		ORG-QAS-09

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL			
 <p>DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA</p>		<p>LISTA DE VERIFICACIÓN AGA</p>	
		CÓDIGO	LV-AGA-037
		VIGENCIA	25/5/2026
		REVISIÓN	1
Servicio /Área Inspeccionada	VIGILANCIA DE CONDICIONES FÍSICAS E INSTALACIONES DE AERÓDROMOS		AGA-CAF
OAD/ANSP	Responsable OAD/ANSP	Fecha de Inspección	
Indicador de lugar/Locación	Nombre del Aeródromo	Ciudad/Localidad	
Inspector a cargo	Alcance	Modalidad	

Ítem N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
DATOS DE AERÓDROMO						
0125	RAB 137 137.101	¿El operador de aeródromo proporciona los datos sobre el aeródromo de acuerdo a los requisitos establecidos?	Verificar que: 1. El operador tiene establecido, un proceso para la determinación y notificación de datos de aeródromo. 2. El procedimiento prevé que la determinación y notificación se efectúen conforme a la clasificación de exactitud e integridad que se requiere para satisfacer las necesidades del usuario final de los datos aeronáuticos. 3. El proceso asegura la calidad de los datos de aeródromo desde el origen (determinación) hasta su transferencia (suministro) al AIS. 4. Se tiene evidencia de la aplicación del procedimiento.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TDA-02
0130	RAB 137 137.105	¿El aeródromo notifica el punto de referencia del aeródromo?	Verificar que: 1. Se ha establecido un ARP. 2. El operador de aeródromo ha determinado la ubicación del ARP y la ha notificado al AIS, en grados, minutos y segundos.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TDA-02
0135	RAB 137 137.110	¿El aeródromo notifica las elevaciones del aeródromo y de la pista?	Examinar: 1. Pruebas documentales de que el operador de aeródromo ha determinado y notificado al AIS: i. La elevación del aeródromo. ii. La elevación de cada extremo de pista (y de puntos intermedios cuando amerite). iii. La ondulación geoidal en la posición de la elevación del aeródromo y en cada extremo de pista. 2. Pruebas documentales de que los datos hayan sido notificados con la exactitud acorde lo requerido en la RAB.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TDA-02
0140	RAB 137 137.115	¿El aeródromo notifica la temperatura de referencia del aeródromo?	Examinar pruebas documentales de que el operador de aeródromo ha determinado y ha proporcionado al AIS, la temperatura de referencia en grados Celsius.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TDA-02

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
0145	RAB 137 137.120 (a)	¿El operador de aeródromo proporciona la información sobre las características físicas del aeródromo?	Examinar pruebas documentales de que el operador de aeródromo suministra y notifica: 1. Los siguientes datos de la pista: i. Marcación verdadera de cada umbral redondeada a centésimas de grado. ii. Número de designación de cada umbral. iii. Longitud y ancho redondeados al metro más próximo. iv. Si se tiene umbral desplazado, su emplazamiento redondeado al metro más próximo. v. Pendiente longitudinal. vi. Tipo de superficie. vii. Tipo de pista (tipo de aproximación). viii. En el caso de una pista para aproximaciones de precisión de Categoría I, si se proporciona una zona despejada de obstáculos (OFZ). 2. La longitud y el ancho (redondeados al metro más próximo) así como el tipo de superficie de los siguientes elementos: i. Franja de pista. ii. RESA de cada umbral. iii. Zona de parada (si se proporciona). 3. Si existe un sistema de parada, la ubicación (en qué extremo de pista) y descripción. 4. La designación, el ancho (redondeado al metro más próximo) y el tipo de superficie, de todas las calles de rodaje. 5. El tipo de superficie y puestos de estacionamiento de la(s) plataforma(s). 6. Si la pista cuenta con zona(s) libre de obstáculos, la longitud y el perfil de terreno de esa(s) zona(s).	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TDA-02
0150	RAB 137 137.120 (b)	¿El operador de aeródromo ha medido y notificado las coordenadas geográficas de cada umbral?	Verificar que el operador de aeródromo: 1. Haya medido las coordenadas geográficas de cada umbral. 2. Las haya notificado a los servicios de información aeronáutica en grados, minutos, segundos y centésimas de segundo. <i>Nota.- Verificar en la AIP si están publicadas, caso contrario verificar en otro documento de información aeronáutica.</i>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TDA-02
0151	RAB 137 137.120 (c)	¿El operador de aeródromo ha medido y notificado las coordenadas geográficas de cada eje de calle de rodaje y puesto de estacionamiento?	Verificar que el operador de aeródromo: 1. Haya medido las coordenadas geográficas de: i. Los puntos apropiados de cada eje de calle de rodaje. ii. De cada puesto de estacionamiento de aeronave. 2. Las haya notificado a los servicios de información aeronáutica en grados, minutos, segundos y centésimas de segundo.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TDA-02
0155	RAB 137 137.120 (d)	¿El operador de aeródromo notifica sobre la presencia de obstáculos en las inmediaciones del aeródromo?	1. Verificar que los obstáculos aeronáuticos que se emplazan dentro del aeródromo estén publicados notificando: i. Coordenadas geográficas en grados, minutos, segundos y décima de segundos. ii. Elevación máxima. iii. El tipo, señalamiento e iluminación. 2. En caso de que existan obstáculos fuera del aeródromo, verificar que los mismos estén publicados notificando: i. Coordenadas geográficas en grados, minutos, segundos y décima de segundos. ii. Elevación máxima. iii. El tipo, señalamiento e iluminación.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TDA-02


Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
0160	RAB 137 137.125	¿El operador de aeródromo notifica la resistencia de pavimentos de pista, calles de rodaje y plataforma?	Verificar que: 1. Para los pavimentos destinados a aeronaves de masa en plataforma superior a 5.700 [Kg], la resistencia se notifica mediante el PCR. 2. Para los pavimentos destinados a las aeronaves de hasta 5.700 [Kg] de masa en plataforma, se notifica la resistencia mediante la masa máxima permisible de la aeronave y la presión máxima permisible de los neumáticos.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TDA-02
0165	RAB 137 137.135	Si el aeródromo es utilizado en operaciones de transporte aéreo comercial ¿El operador de aeródromo ha notificado las distancias declaradas?	Verificar que el operador de aeródromo ha determinado y notificado las siguientes distancias, redondeadas al metro más próximo: 1. Recorrido de despegue disponible (TORA). 2. Distancia de despegue disponible (TODA). 3. Distancia de aceleración-parada disponible (ASDA). 4. Distancia disponible de aterrizaje (LDA). <i>Nota al inspector.- En caso de pistas unidireccionales, las distancias declaradas deberán reflejar esta condición.</i>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TDA-02
0170	RAB 137 137.140	¿El operador de aeródromo proporciona información relativa a la instalación de sistemas PAPI?	Verificar que el operador de aeródromo proporciona la siguiente información relativa a la instalación de sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación: 1. Número de designación de la pista correspondiente a cada sistema PAPI. 2. Tipo de sistema visual (PAPI o APAPI). 3. El lado de la pista (derecha o izquierda) en el cual están instalados los elementos luminosos. 4. Ángulo nominal de la pendiente de aproximación. 5. Altura mínima desde la vista del piloto sobre el umbral de la señal de posición en pendiente. 6. Si el eje del sistema no es paralelo al eje de la pista, ángulo de divergencia y sentido de tal divergencia. <i>Nota al inspector.- Para considerarse satisfactoria, el operador de aeródromo, al proporcionar la información, deberá haber aplicado los criterios establecidos en RAB 137.410.</i>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TDA-02
CARACTERÍSTICAS FÍSICAS						
0225	RAB 137 137.201 (f)	Si alguno de los umbrales está desplazado, ya sea de manera permanente o temporal, ¿el operador de aeródromo ha tomado en cuenta los diversos factores que pueden incidir sobre el emplazamiento del mismo?	Verificar que: 1. El operador de aeródromo haya documentado las consideraciones de carácter operacional que sustentan la necesidad del desplazamiento del umbral (Ej.- Informe de análisis de emplazamiento de umbral). 2. Se provea un área despejada y nivelada antes del umbral desplazado, de características y dimensiones acordes a los requisitos de franja y RESA.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TCF-03
0230	RAB 137 137.204	¿La pista puede soportar el tránsito de los aviones para los que está prevista?	Verificar que: 1. El estado de la pista muestre características que evidencien que la resistencia de la pista está acorde al tránsito de aviones que opera en ella. 2. El operador de aeródromo haya establecido un procedimiento para asegurarse que las aeronaves que operan tengan ACN acorde al PCN publicado. <i>Nota al inspector.- El procedimiento deberá incluir los criterios para controlar las operaciones en sobrecarga, en caso de que se permitan ese tipo de operaciones.</i>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TCF-07

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
0235	RAB 137 137.205	En caso de que la letra de la clave de referencia del aeródromo sea D, E o F ¿Se proporcionan márgenes de pista acorde a la RAB?	Verificar que: 1. Se proporcionen márgenes acordes a la letra de la clave de referencia. 2. Los márgenes presenten condiciones adecuadas de manera que se reduzca al mínimo el peligro que pueda correr un avión que se salga de la pista o de la zona de parada.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRC-02
0240	RAB 137 137.210	Si se proporcionan plataformas de viraje, ¿Presentan condiciones que permitan operaciones seguras, regulares y eficientes?	Verificar que la superficie de las plataformas de viraje en la pista no tiene irregularidades que puedan ocasionar daños a la estructura de los aviones que las utilicen.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TCF-09
0245	RAB 137 137.215	¿El operador de aeródromo provee una franja de pista acorde al tipo de operaciones que se efectúan?	Verificar que: 1. La longitud de la franja se extienda antes y más allá del extremo de la pista o de la zona de parada hasta una distancia acorde al número de clave de referencia de las aeronaves que operan en la pista. 2. El ancho de la franja se extienda lateralmente a cada lado del eje de la pista y de su prolongación a lo largo de la franja, una distancia acorde al número de clave de referencia de las aeronaves que operan en la pista y del tipo de pista notificada (instrumental o visual). 3. No existen objetos en la franja con excepción de las ayudas visuales para fines de navegación aérea o de seguridad operacional de las aeronaves y siempre que sean frangibles. 4. La franja cuenta con un área nivelada resistente y sin irregularidades, de manera que se reduzcan al mínimo los peligros en el caso de que un avión se salga de pista. <i>Nota al inspector.- No es objetivo de la vigilancia efectuar evaluaciones estructurales de la resistencia de la franja limitándose la evaluación a una apreciación visual en el sitio.</i>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRC-02
0250	RAB 137 137.220	¿El operador de aeródromo provee un área de seguridad extremo de pista (RESA) en cada extremo de la franja de pista?	Verificar que: 1. La longitud del RESA se extienda desde el extremo de la franja hasta una distancia acorde al número de clave de referencia de las aeronaves que operan en la pista. 2. El ancho del RESA sea por lo menos la mínima requerida para el tipo de aeródromo. 3. En el RESA no existen objetos que puedan poner en peligro a los aviones. 4. El terreno del RESA presenta condiciones resistentes y sin irregularidades, de manera que se reduzcan al mínimo los peligros en el caso de que un avión se salga de pista. <i>Nota al inspector.- No es objetivo de la vigilancia efectuar evaluaciones estructurales de la resistencia del RESA, limitándose la evaluación a una apreciación visual en el sitio.</i>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRC-02
0255	RAB 137 137.225	Si se provee una zona libre de obstáculos (CWY) ¿la misma se ajusta a los requisitos aplicables?	Verificar que: 1. La CWY esté acorde a lo notificado. 2. En la CWY no existen objetos que puedan poner en peligro a los aviones en vuelo.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TCF-10
0260	RAB 137 137.230	Si se provee una zona de parada (SWY) ¿la misma se ajusta a los requisitos aplicables?	Verificar que: 1. La SWY esté acorde a lo notificado. 2. La SWY presenta condiciones tales que, en el caso de un despegue interrumpido, pueda soportar el peso de los aviones que operan en la pista, sin ocasionar daños estructurales a los mismos.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TCF-10

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
0265	RAB 137 137.235	¿Se proveen calles de rodaje que permitan el movimiento seguro y rápido de las aeronaves en la superficie?	Verificar que: 1. Las calles de rodaje evidencien proveer una resistencia suficiente para las aeronaves que las emplean. 2. Sus superficies no presentan irregularidades que puedan ocasionar daños a la estructura de los aviones.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TCF-11
0270	RAB 137 137.240	En caso de que la letra de la clave de referencia del aeródromo sea D, E o F ¿Se proporcionan márgenes de calle de rodaje en condiciones físicas que permitan operaciones seguras, regulares y eficientes?	Inspeccionar las condiciones físicas que presentan los márgenes de calle de rodaje.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRC-05
0275	RAB 137 137.245	¿Se proporcionan franjas a las calles de rodaje en condiciones físicas que permitan operaciones seguras, regulares y eficientes?	Inspeccionar las condiciones físicas que presentan las franjas de calle de rodaje.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRC-05
0280	RAB 137 137.250	¿El operador de aeródromo tiene establecidos puntos de espera en condiciones físicas que permitan operaciones seguras, regulares y eficientes?	Verificar que: 1. Los puntos de espera de la pista estén establecidos en las calles de rodaje (o en la intersección con otra pista cuando forme parte de una ruta normalizada para el rodaje) y en las vías de vehículos, de manera tal que una aeronave o vehículo en espera no infrinja las superficies limitadoras de obstáculos o interfiera en el funcionamiento de las radioayudas. 2. Cuando sea conveniente definir un límite de espera específico, se ha establecido un punto de espera intermedio.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRC-05
0285	RAB 137 137.255	¿El operador de aeródromo provee una o más plataformas, en condiciones físicas que permitan operaciones seguras, regulares y eficientes?	Verificar que: 1. El aeródromo cuente con al menos una plataforma. 2. Las condiciones físicas de las plataformas permitan que el embarque y desembarque de pasajeros, carga o correo, así como las operaciones de servicio a las aeronaves, puedan efectuarse sin obstaculizar el tránsito del aeródromo.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TCF-12
0290	RAB 137 137.265	En caso de que se prevean condiciones de engelamiento en el aeródromo ¿Se proveen instalaciones de deshielo/antihielo en condiciones físicas que permitan operaciones seguras, regulares y eficientes?	Verificar que las condiciones físicas que presentan las instalaciones de deshielo/antihielo evidencien que cuentan con desagüe adecuado para recoger y eliminar de manera segura el excedente de líquido de deshielo y antihielo.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TCF-13
SUPERFICIES LIMITADORAS DE OBSTÁCULOS						
0310	RAB 137 137.315 (c), (d), (e), (f), (g), (h)	¿El operador de aeródromo cuenta con planos de la Zona de Protección Aeronáutica?	Verificar que: 1. Se cuente con planos oficiales que muestren las dimensiones, pendientes y distancias de las OLS del aeródromo acorde a la clave de referencia y tipo de aproximaciones permitidas. 2. Los planos cuentan con las firmas de los responsables de la elaboración, revisión y aprobación de los planos, correspondiendo al	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRA-02

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			Ejecutivo Responsable de la Organización la firma de aprobación. 3. Los planos estén aceptados por la DGAC. 4. El operador deberá proporcionar un ejemplar de los planos aceptados por la DGAC, a los gobiernos municipales que sean parte de la jurisdicción del aeródromo.			
AYUDAS VISUALES						
0315	RAB 137 137.401	¿El operador de aeródromo provee de indicadores y dispositivos de señalización de acuerdo a requisitos normativos?	Verificar que los indicadores de la dirección del viento estén en condiciones que aseguren que: 1. Sea visible desde las aeronaves en vuelo, o desde el área de movimiento. 2. No sufra los efectos de perturbaciones del aire producidas por objetos cercanos. 3. Si el aeródromo está destinado al uso nocturno, se dispone por lo menos la iluminación de un indicador de la dirección del viento. 4. Si el aeródromo es controlado, en la torre de control se dispone de una lámpara de señales.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-PCA-01
0320	RAB 137 137.405 a 137.425	¿Las señales en el área de movimiento requeridas para el tipo de operaciones que se efectúan en el aeródromo, están en condiciones adecuadas de manera que proporcionen a los pilotos, así como a los conductores de vehículos en el área de movimiento, la guía e información requerida?	1. Verificar la existencia y las condiciones de las siguientes señales (según corresponda a la aplicación especificada en la RAB): i. señal designadora de pista. ii. señal de eje de pista. iii. señal de umbral. iv. señal de punto de visada. v. señal de zona de toma de contacto. vi. señal de faja lateral de pista. vii. señal de eje de calle de rodaje. viii. señal de plataforma de viraje en la pista. ix. señal de punto de espera de la pista. x. señal de punto de espera intermedio. xi. señal de punto de verificación del VOR en el aeródromo. xii. señales de puesto de estacionamiento de aeronaves. xiii. líneas de seguridad en las plataformas. xiv. señal de punto de espera en la vía de vehículos. xv. señal con instrucciones obligatorias. xvi. señal de información. 2. Verificar que las señales cumplen requisitos normativos en cuanto a colores y perceptibilidad.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-02
0325	RAB 137 137.429 a 137.458	¿El aeródromo cuenta con todas las luces requeridas para el tipo de operaciones que se efectúan en el aeródromo, en condiciones que proporcionen a los pilotos, así como a los conductores de vehículos en el área de movimiento, la guía e información requeridas?	1. Verificar la existencia y las condiciones de las siguientes luces (según corresponda a la aplicación especificada en la RAB): i. Iluminación de emergencia. ii. Faros aeronáuticos (faro de aeródromo o de un faro de identificación). iii. Sistemas de iluminación de aproximación ALS (SENCILLO, CAT I, CAT II/III, CAT I-MALSR). iv. Sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación (PAPI O APAPI). v. Luces de guía para el vuelo en circuito. vi. Sistemas de luces de entrada a la pista. vii. Luces de identificación de umbral de pista. viii. Luces de borde de pista. ix. Luces de umbral de pista y de barra de ala. x. Luces de extremo de pista. xi. Luces de eje de pista. xii. Luces de zona de toma de contacto en la pista. xiii. Luces simples de toma de contacto. xiv. Luces indicadoras de calle de salida rápida. xv. Luces de zona de parada. xvi. Luces de eje de calle de rodaje. xvii. Luces de borde de calle de rodaje. xviii. Luces de plataforma de viraje en la pista.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-03

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			xix. Barras de parada. xx. Luces de punto de espera intermedio. xxi. Luces de salida de la instalación de deshielo/antihielo. xxii. Luces de protección de pista. xxiii. Barra de prohibición de acceso. xxiv. Iluminación de plataforma con proyectores. xxv. Sistema de guía visual para el atraque. xxvi. Luces de guía para maniobras en los puestos de estacionamiento de aeronaves. xxvii. Luces de punto de espera en la vía de vehículos. xxviii. Sistema avanzado de guía visual para el atraque. xxix. Luces de situación de la pista. 2. Verificar que las luces se encuentran completas, operables y con intensidades tales que asegure su perceptibilidad acorde a las condiciones de visibilidad previstas.			
0330	RAB 137 137.470 a 137.476	¿El aeródromo cuenta con todos los letreros requeridos para el tipo de operaciones que se efectúan en el aeródromo, en condiciones que proporcionen a los pilotos, así como a los conductores de vehículos en el área de movimiento, la guía e información requeridas?	1. Verificar la existencia y las condiciones de los siguientes letreros (según corresponda a la aplicación especificada en la RAB): i. Letreros con instrucciones obligatorias. ii. Letreros de información. iii. Letreros de punto de verificación del VOR en el aeródromo. iv. Letrero de identificación de aeródromo. v. Letrero de identificación de los puestos de estacionamiento de aeronaves. vi. Letrero de punto de espera en la vía de vehículos. 2. Verificar que los letreros cumplan requisitos normativos en cuanto a colores, perceptibilidad y ubicación según se requiera, para indicar una instrucción obligatoria, una información sobre un emplazamiento o destino particular en el área de movimiento o para suministrar otra información, a fin de satisfacer los requisitos del SMGCS.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-PCA-02
AYUDAS VISUALES INDICADORAS DE OBSTÁCULOS						
0335	RAB 137 137.515	¿El operador de aeródromo se asegura que se cumplan los requisitos de señalización o iluminación de obstáculos, dentro del aeródromo?	1. Inspeccionar si los obstáculos, que se encuentren en el área de movimiento están señalizados como obstáculos. 2. Si el aeródromo atiende operaciones nocturnas (incluso si es a requerimiento), observar si los obstáculos están iluminados, incluyendo vehículos y otros objetos móviles considerados como obstáculos cuando estén en el área de maniobras.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRA-05
SISTEMAS ELÉCTRICOS						
0340	RAB 137 137.601	Para el suministro de energía eléctrica al aeródromo ¿se disponen de fuentes de energía que permitan operaciones seguras, regulares y eficientes?	Inspeccionar el sistema eléctrico del aeródromo para comprobar que: 1. La fuente primaria de energía esté funcionando adecuadamente. 2. Existe evidencia que, en caso de falla de la fuente primaria de energía eléctrica, las instalaciones se conmutarán automáticamente a la fuente secundaria de energía eléctrica.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TNF-01

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL			
 <p>DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA</p>		<p>LISTA DE VERIFICACIÓN AGA</p>	
		CÓDIGO	LV-AGA-038
		VIGENCIA	25/5/2026
		REVISION	1
Servicio /Área Inspeccionada	VIGILANCIA DE CONDICIONES OPERACIONALES DE AERÓDROMOS NO CERTIFICADOS		AGA-COP
OAD/ANSP	Responsable OAD/ANSP	Fecha de Inspección	
Indicador de lugar/Locación	Nombre del Aeródromo	Ciudad/Localidad	
Inspector a cargo	Alcance	Modalidad	

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
INFORMACION PROPORCIONADA POR EL OPERADOR SOBRE CONDICIONES DEL AERÓDROMO						
0345	RAB 138 138.105	¿El Operador de aeródromo inspecciona y notifica a las dependencias apropiadas, las condiciones del estado del área de movimiento y el funcionamiento de las instalaciones relacionadas con las mismas?	1. Examinar pruebas documentales de que el operador de aeródromo inspeccione (auto-inspeccione) diariamente las condiciones del estado del área de movimiento y el funcionamiento de las instalaciones relacionadas con la misma. 2. Verificar que el operador de aeródromo notifique a las dependencias AIS y ATS apropiadas, cuestiones de importancia operacional, o que afecten la performance de las aeronaves, particularmente respecto a lo descrito en RAB 138.105, para que dichas dependencias puedan facilitar la información necesaria a las aeronaves que lleguen o salgan.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TNO-02
0355	RAB 138 138.115	¿El Operador de aeródromo publica información aeronáutica sobre el Plan de Traslado de Aeronaves Inutilizadas?	Verificar que: 1. Se haya publicado el número de teléfono de la oficina del coordinador de aeródromo responsable, a cargo del Plan de Traslado de aeronaves. 2. Se haya publicado información sobre los medios disponibles para el retiro de aeronaves. 3. Se especifique en las publicaciones de información aeronáutica, el tipo de aeronave de mayores dimensiones que el aeródromo está equipado para retirar.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRE-04
0360	RAB 138 138.116	¿El operador de aeródromo suministrará información relativa al nivel de protección del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios proporcionado en el aeródromo?	Verificar si: 1. El operador de aeródromo notifica información sobre el nivel de protección SSEI proporcionado en el aeródromo expresado en términos de la categoría de los servicios de salvamento y extinción de incendios tal como se describe en 138.420 y de conformidad con los tipos y cantidades de agentes extintores de que se dispone normalmente en un aeródromo. 2. El operador de aeródromo notifica los cambios en el nivel de protección SSEI disponible en el aeródromo a las dependencias apropiadas del aeródromo (ATS y AIS). 3. El operador de aeródromo ha establecido y aplica un procedimiento para proporcionar	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRE-06

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			información sobre los cambios en el nivel de protección (expresado en términos de una nueva categoría), debidos a la disponibilidad de agentes extintores, del equipo para la aplicación de agentes extintores (vehículo SEI) o del personal SSEI.			
CONTROL DE OBSTÁCULOS Y PROTECCIÓN A LOS EQUIPOS DE NAVEGACIÓN						
0361	RAB 138 138.201	¿El operador de aeródromo ha establecido el plano de Zona de Protección Aeronáutica ZPA?	Verificar si: 1. El operador de aeródromo ha elaborado, presentado a la DGAC y mantenido actualizado el Plano de la Zona de Protección Aeronáutica, en función a los parámetros de las superficies de obstáculos descritos en el Capítulo D de la RAB 137. 2. El operador de aeródromo ha realizado acciones de promoción para difundir la existencia y facilitar la interpretación y cumplimiento de los Planos de Zona de Protección Aeronáutica por parte de las autoridades responsables por la planificación del uso del terreno y/o autorización de nuevas construcciones.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRA-02
0363	RAB 138 138.205	¿El operador de aeródromo realiza un control de potenciales obstáculos?	Verificar si: 1. El operador de aeródromo elabora y mantiene actualizados los Planos de Superficies Limitadoras de Obstáculos, dando cumplimiento a lo establecido en la RAB-137 Capítulo D. 2. El operador de aeródromo ha presentado los referidos planos de las Superficies Limitadoras de Obstáculos a la DGAC para revisión y aceptación. 3. El operador de aeródromo ha proporcionado el plano con las Superficies Limitadoras de Obstáculos aceptados por la DGAC al Gobierno Municipal o autoridades territoriales donde se localiza cada aeródromo.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRA-03
0365	RAB 138 138.205 138.206	¿El operador de aeródromo realiza el control del emplazamiento de objetos nuevos situados en las zonas de protección aeronáutica ZPA?	Verificar si: 1. El operador de aeródromo dentro de los predios del aeródromo hace cumplir las restricciones de altura, distancias libres y la prevención de objetos que comprometan el adecuado funcionamiento de las ayudas a la navegación. 2. El operador de aeródromo realiza el control directo de todas las construcciones dentro del aeródromo.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRA-03
0370	RAB 138 138.205	¿El operador de aeródromo controla la presencia de objetos en las inmediaciones del aeródromo, que puedan constituir un obstáculo?	Verificar si: 1. El operador de aeródromo cuenta con un procedimiento para inspeccionar, identificar y registrar obstáculos fuera de los predios del aeródromo. 2. El operador de aeródromo tiene un plano de obstáculos actualizado cada tres años en zonas urbanas y cinco años para el resto de las zonas, con información de la identificación del obstáculo, localización, elevación y propietario. 3. El operador de aeródromo remite a la DGAC información sobre los infractores propietarios de obstáculos (nombre, ubicación, coordenadas, elevación, superficie que vulnera, altura que perfora).	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRA-03
0375	RAB 138 138.217	¿El operador de aeródromo realiza el control de ayudas visuales indicadoras de obstáculos?	Verificar si el operador de aeródromo, dentro de los predios, controla que los objetos en altura que pueden representar un riesgo estén señalizados.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRA-03

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
SEÑALIZACIÓN DE ÁREAS DE USO RESTRINGIDO						
0380	RAB 138 138.301	¿El operador de aeródromo señala las áreas de uso restringido?	Verificar si: 1. El operador de aeródromo señala la pista o calles de rodaje cerradas ya sea temporal o permanentemente. 2. Se borraron las señales normales en caso de que haya señalización de pista o calle de rodaje cerradas. 3. El operador de aeródromo comunica la situación de pista o calles de rodaje cerradas.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-PCA-05
0385	RAB 138 138.305	¿El operador de aeródromo señala las áreas fuera de servicio?	Verificar si el operador de aeródromo debe establecer procedimientos para señalar las áreas fuera de servicio en el área de movimiento (por ejemplo: áreas dañadas en pista, áreas de plataforma en reparación).	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-PCA-05
PLAN DE EMERGENCIA DE AERÓDROMO						
0415	RAB 138 138.401	¿El aeródromo tiene un Plan de Emergencia de Aeródromo PEA aprobado por la DGAC?	Verificar si: 1. El PEA coordina la participación de todas las entidades existentes que pudieran ayudar a hacer frente a la emergencia. 2. El PEA contiene como mínimo: i. Tipos de emergencia. ii. Entidades que intervienen. iii. Responsabilidades de cada una de las entidades en la emergencia. iv. Información sobre nombres y números de teléfono de las oficinas o personas que se debe llamar en caso de emergencia. v. Mapa reticular del aeródromo. 3. El PEA se ajusta a los principios relativos a factores humanos a fin de asegurar que todas las entidades existentes intervengan de la mejor manera posible en la emergencia. 4. El operador de aeródromo ha evaluado las áreas de aproximación y salida dentro de los 1000 m del umbral de pista para determinar posibilidades de intervención.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRE-01
0420	RAB 138 138.405	¿El Aeródromo tiene un Centro de Operaciones de Emergencia COE y un puesto de mando móvil PMM?	Verificar si: 1. El COE es parte de las instalaciones del aeródromo. 2. El COE mínimamente cuenta con el siguiente equipamiento: i. Sistema de comunicación continua con el PMM, torre de control, otras dependencias del aeródromo y las organizaciones externas que participan en el Plan de Emergencia. vi. Mapa reticular del aeródromo. ii. Tarjetas de acción para las emergencias. iii. Lista de contactos de otras organizaciones involucradas. iv. Reloj con hora HOB y UTC. v. Mesa con sillas. 3. El aeródromo cuenta con una persona que puede ser asignada a cumplir funciones de PMM. 4. El aeródromo cuenta con un vehículo que cumpla funciones de Puesto de Mando Móvil. 5. El PMM cuenta mínimamente con el siguiente equipamiento i. Comunicación continua con el COE y otras dependencias. ii. Mapa reticular del aeródromo.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRE-03

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
0425	RAB 138 138.410	¿El aeródromo realiza ensayos del Plan de Emergencia de Aeródromo?	Verificar si: 1. El operador de aeródromo ha realizado simulacros para poner en práctica el PEA. 2. Se realizaron simulacros parciales el primer año y un simulacro general en intervalos que no excedan los tres años. 3. El operador de aeródromo tiene registro de todos los simulacros realizados incluyendo actas de reuniones de preparación, evaluaciones y mejoras.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRE-02
PROVISIÓN DEL SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS SSEI						
0430	RAB 138 138.415	¿El aeródromo cuenta con un servicio de Salvamento y Extinción de Incendios SSEI?	Verificar que: 1. El operador de aeródromo proporcione servicios y equipo de salvamento y de extinción de incendios en el aeródromo. 2. El operador de aeródromo disponga de instalaciones, equipos, personal capacitado y procedimientos para satisfacer los requisitos de salvamento y extinción de incendios.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-09
0435	RAB 138 138.420	¿El aeródromo proporciona un nivel de protección SEI acorde a la categoría SEI definida de acuerdo a norma?	Verificar que: 1. El nivel de protección proporcionado corresponda a la categoría SEI del aeródromo, calculada de acuerdo con la longitud total o el ancho de fuselaje de la aeronave que mayormente utiliza el aeródromo. 2. La categoría SEI esté debidamente declarada en el AIP o PIB.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRE-06
0440	RAB 138 138.425	¿El aeródromo cuenta con agentes extintores para extinción de incendios?	Verificar que: 1. El aeródromo cuente con agentes extintor principal y secundario. 2. Cuando el aeródromo es categoría SEI 1, 2 o 3, que el agente principal en el aeródromo sea B o C. 3. Las cantidades de agua para la producción de espuma y los agentes complementarios de los vehículos esté de acuerdo a la Tabla E-2 de la RAB 138. 4. Cuando el aeródromo es categoría 1 y 2, puede sustituirse hasta el 100% del agua por agentes complementarios. 5. El aeródromo cuente con suministros de agua suplementarios para el reaprovisionamiento rápido del SSEI. Verificar si: 6. El aeródromo cuenta con el 200% de reserva del concentrado de agente principal. 7. El aeródromo cuenta con el 100% de reserva de agente complementario.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-11
0445	RAB 138 138.430	¿El aeródromo cuenta con equipamiento de herramientas para el trabajo del SEI?	Verificar si: 1. El operador de aeródromo asegura que los vehículos de salvamento y extinción de incendios estén dotados del equipo de salvamento que exija el nivel de protección del aeródromo. 2. El SSEI cuenta con un inventario de las herramientas disponibles para su trabajo.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-11
0450	RAB 138 138.435	¿El SSEI del aeródromo cumple con el tiempo de respuesta?	Verificar que: 1. El aeródromo tenga un registro de los ejercicios de tiempo de respuesta realizados por el operador de aeródromo periódicamente. 2. Su tiempo de respuesta está de acuerdo a la norma. 3. Que exista registro de mantenimiento preventivo de los vehículos SEI.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TIA-10

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
0455	RAB 138 138.440	¿Cuenta el aeródromo con caminos de acceso a la emergencia?	1. Verificar si el aeródromo cuenta con caminos de emergencia, adecuadamente mantenidos que permitan cumplir el tiempo de respuesta. 2. Verificar que los caminos de emergencia resistan el paso de los vehículos SEI.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TCF-15
0460	RAB 138 138.445	¿El aeródromo cuenta con una estación de servicio contra incendio?	Verificar si: 1. Los vehículos SEI normalmente se alojan en la estación de bomberos. 2. Los vehículos SEI tienen acceso directo y expedito al área de la pista. 3. La estación SEI es adecuada para la cantidad de personal y de vehículos SEI. 4. La estación SEI cuenta con almacén de insumos, sala de capacitación, oficina del comandante, dormitorios, baños, duchas, cocina, sala de descanso. 5. La estación está ubicada en un sitio que permita fácil acceso al área de movimiento.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-09
0465	RAB 138 138.450	¿El servicio contra incendios cuenta con un sistema de comunicación independiente?	Verificar si: 1. El SEI tiene un sistema de comunicación independiente con la torre de control y con los vehículos SEI. 2. La estación SEI cuenta con un sistema de alerta que se puede activar desde la misma estación y de la torre de control.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-09
0470	RAB 138 138.455	¿El SEI cuenta con la cantidad mínima de vehículos?	Verificar si: 1. El SEI tiene la cantidad mínima de vehículos de acuerdo con la categoría SEI declarada. 2. Los vehículos SEI son equipos expresamente fabricados para ese propósito y no son acondicionados.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-09
0475	RAB 138 138.460 (d), (f)	¿El SSEI cuenta con suficiente personal?	Verificar si existe suficiente personal SEI para que los equipos trabajen a capacidad máxima.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-09
0480	RAB 138 138.460 (a), (b), (c), (i), (j), (k), (l)	¿El SSEI cuenta con personal entrenado?	1. Verificar que el personal SEI cuente con curso de formación en salvamento y extinción de incendios en aeródromos. 2. Verificar si se tiene un programa de instrucción para personal SEI aceptado por la DGAC. 3. Examinar pruebas de que el operador de aeródromo proporciona la instrucción y entrenamiento al personal SEI de acuerdo al programa de instrucción correspondiente. 4. Verificar si el personal SEI participa de ejercicios con fuego real por lo menos una vez al año. 5. Verificar que por lo menos uno de los bomberos sea entrenado en cuidados médicos de emergencia, con un curso de 40 hrs. Mínimo.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		ORG-OTR-06
0485	RAB 138 138.460 (e), (g), (h)	¿El personal del SSEI cuenta con el equipo necesario para cumplir sus funciones?	Verificar si: 1. Todos los bomberos tienen equipos de protección personal EPP y equipos de respiración autónoma ERA 2. El SEI cuenta con cilindros cargados y una compresora de aire para recarga.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-09
PLAN DE TRASLADO DE AERONAVES INUTILIZADAS						
0490	RAB 138 138.465	¿El aeródromo cuenta con un Plan de traslado de aeronaves inutilizadas?	Verificar si: 1. El plan contiene información sobre el responsable de ejecutar el plan (Nombre, puesto, teléfono, dirección). 2. El plan contiene la lista de equipo y personal mínimo y equipo para ejecutar el Plan. 3. El plan contiene: i. Detalle de la organización.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TDA-01

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			ii. Lista de equipo disponible en otros aeródromos. iii. Lista de personal de contacto del operador. iv. Declaración de acuerdos de las aerolíneas para el uso de equipo de remoción. v. Lista de contratistas locales (nombres y números telefónicos) con capacidad de proporcionar equipo de remoción. vi. Disposición final de desechos y combustible descargado.			
PELIGRO POR FAUNA						
0560	RAB 138 138.470 (d)	¿El aeródromo cuenta con un Programa de Gestión del Peligro por fauna?	Verificar si: 1. El aeródromo tiene un programa de gestión del peligro por fauna. 2. El programa está adaptado y acorde al nivel de complejidad del aeródromo. 3. El programa incluye como mínimo: i. Una descripción de su organización, sus funciones y sus tareas. ii. Procedimientos para recabar, notificar y registrar datos sobre los choques con fauna silvestre y la fauna silvestre observada. iii. Un método y un procedimiento de evaluación de los riesgos que entraña la fauna silvestre para la seguridad operacional, incluidos exámenes anuales. iv. Procedimientos, medios y personal para la ordenación de hábitats y terrenos. v. Procedimientos, medios y personal para expulsar y disuadir a la fauna silvestre. vi. Procedimientos para coordinar con otros interesados. vii. Procedimientos, medios y disposiciones para instruir al personal.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TGF-01
0565	RAB 138 138.470 (a), (b) (c), (e), (f) (h)	¿El aeródromo aplica procedimientos para control de peligro por fauna?	Verificar si: 1. El aeródromo tiene un procedimiento de registro y notificación de choque con aves u otros animales. 2. La oficina ARO del aeródromo o la jefatura de aeropuerto cuenta con formulario IBIS para registro de choque con aves. 3. El operador de aeródromo ha tomado medidas que reduzca al mínimo la posibilidad de colisiones de aeronaves con fauna, disminuyendo así el riesgo para las operaciones de aeronaves. 4. El operador de aeródromo cuenta con un inventario de los sitios que atraen a la fauna silvestre dentro de un radio apropiado alrededor del aeródromo. 5. El operador de aeródromo notifica a la DGAC sobre la presencia de vertederos de basura o cualquier otra fuente que pueda atraer aves y otros animales. 6. El operador de aeródromo ha realizado gestiones con el Municipio para evitar los focos exteriores de atracción de fauna.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TGF-02
0570	RAB 138 138.470 (j)	¿El personal del aeródromo está capacitado en la temática de control de peligro por fauna?	Verificar si el operador de aeródromo cuenta con un programa de entrenamiento aceptable para la ACC, para cumplir tareas del plan de peligro por fauna.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		ORG-OTR-02

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA PLATAFORMA						
0573	RAB 138 138.473	El operador de aeródromo proporciona seguridad operacional en la plataforma?	Verificar si: 1. El operador de aeródromo ha identificado los peligros relacionados con actividades en plataforma y estableció e implantó medidas de mitigación. 2. El operador de aeródromo ha establecido procedimientos de seguridad en la plataforma incluyendo mínimamente: i. Asignación de puestos de estacionamiento de aeronaves. ii. Servicio de maniobras en tierra. iii. Vehículo de escolta. iv. Precauciones contra chorro de reactores. v. Limpieza de la plataforma. vi. Empuje de aeronaves. vii. Operación de pasarelas telescópicas. viii. Movimientos de vehículos. ix. Disciplina en la plataforma. x. Divulgación de información. 3. El operador de aeródromo ha establecido procedimientos para recabar, analizar y proteger datos a fin de comprender y mejorar la performance de seguridad operacional de la plataforma. 4. El operador de aeródromo ha comunicado información que pueda mejorar la seguridad operacional de la plataforma, incluidos procedimientos locales específicos, a los usuarios pertinentes de la plataforma.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		ORG-OMN-09
SERVICIO DE DIRECCIÓN EN PLATAFORMA						
0575	RAB 138 138.475	Si el volumen del tránsito y las condiciones de operación lo justifican, ¿se proporciona un servicio de dirección en la plataforma?	Verificar si: 1. El servicio de dirección en la plataforma establece las reglas relativas a la utilización de aeronaves y vehículos de superficie en las plataformas. 2. Estas reglas son compatibles con las correspondientes al área de maniobras.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAO-10
ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE PARA AERONAVES						
0580	RAB 138 138.480	¿Se dispone de suficiente equipo extintor de incendios en plataforma y personal entrenado, al hacer el servicio de las aeronaves en tierra?	Verificar si: 1. El operador de aeródromo dispone de suficiente equipo extintor en plataforma por lo menos para la intervención inicial en caso de incendio mientras se efectúan actividades de asistencia en tierra a aeronaves. 2. El operador de aeródromo dispone personal entrenado para utilizar el equipo en caso de incendio durante el servicio de asistencia en tierra a aeronaves.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAF-11
OPERACIONES DE LOS VEHÍCULOS DE AERÓDROMO						
0585	RAB 138 138.485	¿El operador de aeródromo aplica los requisitos de operación de vehículos en el área de movimiento?	Verificar que: 1. Se aplican limitaciones para el acceso al área de movimiento y áreas de seguridad, para que únicamente ingresen aquellos vehículos necesarios para las operaciones de aeródromo. 2. Se han establecido e implementado procedimientos para el acceso seguro, ordenado, y operación de vehículos de superficie, en las áreas de movimiento y seguridad, incluyendo previsiones de sanciones ante el incumplimiento de dichos procedimientos por parte de un empleado, residente o contratista.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAO-12

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			3. Los vehículos circulan en el área de maniobras sólo por autorización de la torre de control de aeródromo y en la plataforma por autorización de la dependencia del operador de aeródromo a cargo de gestionar la plataforma. 4. Los caminos del área de movimiento son de uso exclusivo de personal de aeródromo y personal autorizado. 5. Se realizan pruebas a todos los conductores de vehículos en el área de movimiento y estos estén debidamente adiestrados para las tareas que deben efectuar, incluyendo la capacitación de fraseología aeronáutica y comunicación con torre de control.			
SISTEMA DE GUIA DE CONTROL DE MOVIMIENTO EN SUPERFICIE						
0590	RAB 138 138.490	¿El operador de aeródromo cuenta con un Sistema Guía de Control de Movimiento en Superficie SMGCS implementado?	Examinar: 1. Pruebas documentales de que el aeródromo tiene un SMGCS implementado. 2. Pruebas documentales de que el diseño del SMGCS ha tomado en cuenta: i. Condiciones de visibilidad en las que el operador proyecta mantener el aeródromo abierto para las operaciones. ii. Densidad del tránsito. 3. Pruebas documentales de cumplimiento de los requisitos de ayudas visuales y requisitos operacionales.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAO-13
SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA PISTA						
0610	RAB 138 138.492	¿El operador ha establecido un grupo de seguridad operacional en pista (RST)?	Verificar que: 1. El operador de aeródromo ha establecido un grupo de seguridad operacional en la pista integrado por organizaciones pertinentes que operen o presten servicios en el aeródromo. 2. El grupo de seguridad operacional en pista ha: i. Identificado los peligros relacionados con la pista. ii. Elaborado estrategias de mitigación y procedimientos para mantener la seguridad operacional de la pista. 3. El grupo de seguridad en pista tomara medidas para mitigar peligros identificados incluidos: i. incursión en la pista. ii. salidas de pista. iii. confusión en la pista. iv. suspensión o cierre de las operaciones en la pista. 4. El operador de aeródromo ha establecido procedimientos de recopilación, seguimiento, análisis y protección de datos e información sobre seguridad operacional. 5. El operador de aeródromo ha establecido un procedimiento para comunicar la información que pudiera mejorar la seguridad operacional de la pista, incluidos lugares críticos y procedimientos locales específicos a los usuarios pertinentes.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		ORG-OMN-09
INSTALACIÓN DE EQUIPOS EN LA ZONA DE OPERACIONES						
0620	RAB 138 138.495	¿El operador tiene libre de obstáculos la zona de operaciones dentro del aeródromo?	Verificar que: 1. En la zona de operaciones no se han emplazado equipos ni instalaciones a excepción de aquellos que por sus funciones de navegación aérea o de seguridad operacional para las aeronaves deban estar situados en ese lugar.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TRA-05


Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			2. Todo equipo o instalación (requerida para fines de navegación aérea o de seguridad operacional), que esté emplazado en la zona de operaciones, sea frangible y esté montado lo más bajo posible. <i>Nota al inspector.- La zona de operaciones puede comprender uno o más de las siguientes zonas:</i> - Una franja de pista. - Un área de seguridad de extremo de pista. - Una franja de calle de rodaje. - El área dentro de las distancias especificadas en la Tabla C-1, columna 11 de la RAB-137. - Una zona libre de obstáculos.			
VALLAS, VÍAS Y CAMINOS						
0625	RAB 138 138.501	¿El aeródromo cuenta con un cerco perimetral alrededor de todo el aeródromo?	Verificar si: 1. El aeródromo cuenta con un cerco perimetral completo. 2. El cerco perimetral del aeródromo no presenta daños. 3. El cerco perimetral cuenta con un camino perimetral interno completo y transitable.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TCF-15
0626	RAB 138 138.510	¿El aeródromo cuenta con información al público para las aéreas restringidas o prohibidas?	Verificar que el aeródromo cuenta con letreros o carteles con la leyenda: AEROPUERTO – PROHIBIDA LA ENTRADA-ZONA RESERVADA SOLO PARA PERSONAL AUTORIZADO.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-PCA-05
SEGURIDAD OPERACIONAL DURANTE OBRAS						
0627	RAB 138 138.535	¿El Operador de aeródromo cuenta con un proceso para gestionar la seguridad operacional durante obras?	Verificar si: 1. El operador de aeródromo ha establecido e implementado un proceso para gestionar la seguridad operacional del aeródromo durante obras. 2. El proceso establecerá y documentará claramente las responsabilidades y procedimientos para: (i). la autorización de las obras (ii). la implantación de todo cambio propuesto a las instalaciones operacionales (iii). la fecha y la hora en que no se llevarán a cabo o se modificarán las operaciones normales en las instalaciones (iv). los métodos mediante los que se promulgarán esos cambios (v). aseguramiento de la seguridad operacional durante las obras; y (vi). el cumplimiento de todos los requisitos de seguridad operacional pertinentes para el área de movimientos. 3. El proceso contendrá, como mínimo, los siguientes elementos (i). un procedimiento de planificación de obras; (ii). un procedimiento para evaluar la seguridad operacional de los cambios planificados en las operaciones o sistemas. (iv). un procedimiento de autorización de obras (v). un procedimiento para promulgar información relacionada con las obras; (vi). un procedimiento para establecer la zona de obras y retomar las operaciones de aeronaves; y: (vii). un procedimiento de aseguramiento de la seguridad operacional durante las obras. 4. El operador documenta todos los procesos y decisiones relacionados con las obras y hacer	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		ORG-OMN-09

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			esta información accesible a todas las partes afectadas. 5. El operador debe coordinarse con la empresa constructora mediante reuniones antes de iniciar las obras y de forma continua durante su ejecución para asegurar la seguridad y resolver conflictos.			
CONTROL FOD						
0628	RAB 138 138.538 (a)	¿El Operador de aeródromo cuenta con un programa de control de FOD?	1. El operador de aeródromo debe establecer e implementar un programa de control de FOD. 2. El programa consistirá en acciones para la prevención, detección, eliminación y evaluación. 3. Las acciones para detección de FOD incluirán métodos para el monitoreo e inspección del área de movimiento. (i). inspección del puesto de estacionamiento de aeronave antes de la llegada y salida de una aeronave. (ii). La detección de FOD se incluirá en el régimen de inspecciones del área de movimiento. 4. El programa debe incluir procedimientos operacionales y preverá la disponibilidad de equipos para la remoción, contención y eliminación de FOD del área de movimientos, e incluye metodología para recopilación y análisis periódicas de los datos e información sobre FOD. 5. Se identifica y se registra las fuentes de FOD, incluida la ubicación y actividades que generan FOD en el aeródromo, y el análisis de esa información para identificar tendencias y áreas problemáticas. 6. El operador de aeródromo se asegura de que todo el personal que participe en operaciones de aeródromo demuestra conocimiento de la existencia del programa de control de FOD. 7. Se tiene designado un personal responsable del programa 8. El operador de aeródromo revisa periódicamente el programa	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAO-06
OPERACIONES DE SOBRECARGA						
0629	RAB 138 138.545	¿El operador de aeródromo controla las operaciones de sobrecarga en el aeródromo?	Verificar si: 1. El operador de aeródromo, cuando existen operaciones de sobrecarga, controla periódicamente las condiciones del pavimento. 2. El operador de aeródromo conoce el ACR de las aeronaves que operan en el aeródromo. 3. El operador controla las operaciones de sobrecarga de acuerdo con los siguientes criterios: i. En pavimentos flexibles y rígidos, cuyos movimientos ocasionales de aeronaves con ACR que no excedan del 10% del PCR notificado no serían perjudiciales para el pavimento. El número anual de movimientos de sobrecarga no debe exceder de un 5%, aproximadamente de los movimientos totales anuales de la aeronave.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAO-14
MANTENIMIENTO DEL ÁREA DE MOVIMIENTO						
0630	RAB 138 138.601 (a) – (d)	¿El operador de aeródromo cuenta con un programa de mantenimiento?	Verificar si: 1. El operador de aeródromo tiene un programa o manual de mantenimiento que incluya tareas, métodos, indicadores y criterios de preservación de instalaciones (pavimentos, señales, franjas, RESA, caminos, vallas, drenajes, entre otros).	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAM-01

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			2. En la gestión actual, el operador ha presentado a la DGAC, un cronograma de mantenimiento anual. 3. El estado de las áreas del aeródromo pavimentadas (pista, calle de rodaje, plataforma) y no pavimentadas (márgenes, franjas, RESAs), está acorde con las actividades del cronograma de mantenimiento de la gestión correspondiente.			
0635	RAB 138 138.601 (e)	¿El Operador de aeródromo cuenta con personal calificado para las tareas de mantenimiento?	Verificar si el operador de aeródromo efectúa el mantenimiento de las instalaciones con personal calificado de ingenieros y técnicos suficientes y debidamente capacitados.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		ORG-OTR-03
0640	RAB 138 138.605	¿El operador de aeródromo realiza vigilancia y mantenimiento de pavimentos?	1. Examinar pruebas documentales de que el operador realice inspecciones al área de movimiento para verificar presencia de FOD, estado de los pavimentos, estado de juntas, irregularidades en la superficie. 2. Verificar que la superficie de una pista se mantiene de forma que se evite la formación de irregularidades perjudiciales. 3. Verificar que el operador se asegura que el ACR de las aeronaves que normalmente operan esté acorde a la resistencia de los pavimentos	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TMA-21
0645	RAB 138 138.610	¿El operador de aeródromo controla las condiciones de fricción de la pista?	Verificar que: 1. Las pistas pavimentadas se mantienen en condiciones que proporcionen a su superficie características de rozamiento iguales o superiores al nivel mínimo de rozamiento especificado en la RAB. 2. Se miden periódicamente y documentan las características de rozamiento de la superficie de la pista con un dispositivo de medición continua del rozamiento, dotado de un humectador automático, manteniendo registro de las mediciones con la firma de aprobación del responsable. 3. La frecuencia de estas mediciones sea suficiente para determinar la tendencia de las características de rozamiento de la superficie de la pista (como mínimo dos veces al año). Verificar si: 4. El operador aplica medidas correctivas para mantener la pista con las condiciones de fricción requeridas en la norma. 5. El operador de aeródromo cuenta con los registros de las actividades realizadas para mejorar la fricción. 6. El operador de aeródromo notifica las condiciones de fricción cuando están por debajo del mínimo exigido en norma. 7. El operador de aeródromo efectúa medidas para mantener las pendientes necesarias en pista para evitar acumulación de agua.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAM-04
0650	RAB 138 138.615	¿El operador de aeródromo controla la presencia de contaminantes en pista?	Verificar si el operador de aeródromo tiene y aplica un procedimiento para la remoción de contaminantes de la pista (nieve fundente, hielo, agua estancada, barro, polvo, arena, aceite, caucho u otras).	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAM-05
MANTENIMIENTO DE AYUDAS VISUALES						

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
0655	RAB 138 138.701 (a). (b)	¿El operador de aeródromo cuenta con programa de mantenimiento de ayudas visuales?	Verificar si: 1. El operador del aeródromo tiene programa de mantenimiento preventivo y correctivo de ayudas visuales (luces, letreros, sistemas eléctricos). 2. El operador de aeródromo cuenta con un procedimiento para inspecciones de servicio de las ayudas visuales. 3. El programa de mantenimiento de ayudas visuales contempla la calibración periódica de los PAPIS, en tierra y en aire.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAM-01
0660	RAB 138 138.701 (c). (d)	¿El Operador de aeródromo cuenta con personal calificado para las tareas de mantenimiento de ayudas visuales?	Verificar si: 1. El operador de aeródromo cuenta con personal capacitado y con conocimiento completo de todo el sistema. 2. El operador de Aeródromo cuenta con registros de las capacitaciones del personal encargado del mantenimiento de ayudas visuales.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		ORG-OTR-05
0661	RAB 138 138.701 (e)	¿El operador de aeródromo establece restricciones en actividades de construcción o mantenimiento en condiciones de mala visibilidad?	Verificar que el operador de aeródromo establece restricciones en las actividades de construcción o mantenimiento en los sitios próximos a los sistemas eléctricos del aeródromo en condiciones de mala visibilidad.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		ORG-OMN-05
0665	RAB 138 138.701 (f)	¿El operador de aeródromo cuenta con las instalaciones y equipos para mantenimiento de ayudas visuales?	Verificar si: 1. El operador de aeródromo cuenta con las herramientas necesarias para mantenimiento de ayudas visuales. 2. El operador de aeródromo cuenta con equipos de prueba para mantenimiento y solución de problemas. 3. El operador de aeródromo cuenta con repuestos en stock para sistemas eléctricos, conectores, transformadores, reguladores, balizas, filtros, etc. 4. El operador de aeródromo cuenta con los planos de circuitos y centrales de energía. 5. El operador de aeródromo cuenta con manuales técnicos aplicables para la solución de problemas, calibración, luminarias y circuitos.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAM-06
0670	RAB 138 138.701 (g) – (i)	¿El operador de aeródromo cuenta con procedimientos y registros de mantenimiento?	Verificar si: 1. El operador de aeródromo cuenta con procedimientos de las operaciones de mantenimiento con el siguiente requerimiento mínimo: i. Procedimiento de inspecciones de servicio que componen el programa de mantenimiento. ii. Registro de los resultados de cada actividad de mantenimiento, programadas o no programadas. iii. Reparaciones y resolución de problemas del equipo y los resultados de esas acciones, así como detalle de los síntomas relacionados con el mal funcionamiento. iv. Niveles de stock de partes de repuesto. 2. El operador de aeródromo mantiene actualizado el sistema de registros donde se compilen los datos que documentan la efectividad del programa de mantenimiento.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TMD-02
0675	RAB 138 138.705	¿El operador de aeródromo realiza mantenimiento preventivo y correctivo de ayudas visuales?	Verificar si: 1. El operador de aeródromo asegura que se incluya como mínimo en la: planificación del mantenimiento, las inspecciones de mantenimiento preventivo, inspección visual, reparación, instalación, calibración y los procedimientos de mantenimiento no programado, la documentación técnica requerida	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAM-07


Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			<p>conforme al fabricante o prácticas recomendadas que proporcione el nivel mínimo requerido para el movimiento seguro y eficiente de la aeronave durante el despegue, aterrizaje y operaciones de rodaje.</p> <p>2. El operador se asegura que las luces tengan permanentemente al menos un 50% de la intensidad especificada en la norma.</p>			
0680	RAB 138 138.725	¿El Operador de aeródromo realiza mantenimiento de los sistemas de suministro de energía eléctrica primaria y secundaria?	<p>Verificar si:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. El operador de aeródromo asegura el buen funcionamiento de los sistemas primario y secundario de energía eléctrica. 2. El operador de aeródromo realiza inspecciones a los sistemas de energía para la programación de mantenimiento. 3. El operador de aeródromo cuenta con registro de las inspecciones a los sistemas de suministro de energía eléctrica. 4. El manual de mantenimiento incluye el control del tiempo que transcurre entre la falla del sistema primario hasta la activación del sistema secundario de suministro de energía eléctrica. 5. El operador de aeródromo cuenta con personal calificado para el mantenimiento de los sistemas eléctricos. 	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		TECH-TAM-08
NOTIFICACIÓN PREVIA DE MODIFICACIONES A CARACTERÍSTICAS FÍSICAS E INSTALACIONES						
0685	RAB 138 138.801	¿El Operador de aeródromo notifica a la DGAC las modificaciones en las características físicas y condiciones operacionales del aeródromo?	<p>Verificar si el Operador de aeródromo ha notificado a la DGAC las modificaciones en características físicas o condiciones operacionales en aeródromo.</p>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		ECH-TNO-01

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL			
	DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA		
	LISTA DE VERIFICACIÓN AGA	CÓDIGO LV-AGA-039	REVISIÓN 1
Servicio /Área Inspeccionada	INSPECCIÓN ADMINISTRATIVA ORGANIZACIONAL DE AERÓDROMO NO CERTIFICADO		AGA-ORG
OAD/ANSP	Responsable OAD/ANSP	Fecha de Inspección	
Indicador de lugar/Locación	Nombre del Aeródromo	Ciudad/Localidad	
Inspector a cargo	Alcance	Modalidad	

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
0730	RAB 139.305 RAB 139 Apéndice 7 (3.1.1)	¿El Ejecutivo Responsable, ha sido designado con atribuciones y autoridad delegada suficientes para tomar medidas acordes a las obligaciones y responsabilidades en la operación y mantenimiento de aeródromo a su cargo?	1. Se define las funciones y atribuciones del Ejecutivo Responsable, definiendo la autoridad delegada suficientes para tomar medidas acordes a las obligaciones y responsabilidades en la operación y mantenimiento del aeródromo a su cargo. 2. Se define que el Ejecutivo Responsable tiene la responsabilidad final del funcionamiento seguro de la organización, de forma que la operación y mantenimiento se efectúen de acuerdo con los requisitos aplicables y dentro del nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional. 3. Se define que el Ejecutivo Responsable tiene 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; además de 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. 4. El operador de aeródromo define 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 (planificación, desarrollo, implementación supervisión, vigilancia y/o control de procesos aeroportuarios), así como la obligación de rendición de cuentas, las responsabilidades y funciones a su cargo. 5. En el caso en que una misma entidad jurídica, esté a cargo de varios aeródromos, debe 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.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		ORG-KOS-01


Ítem N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
0735	RAB 139.305 (b)(1) RAB 139 Apéndice 7 (2)	¿Las responsabilidades y autoridad dentro de la organización están apropiadamente definidas, comunicadas y aplicadas?	1. El operador de aeródromo describe 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. 2. El operador de aeródromo indica 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. 3. Las atribuciones, funciones y responsabilidades de las áreas deben estar aplicadas y operativas dentro de la organización. 4. En los casos donde en la organización existan diferentes niveles de autoridad (Ej.- Directorio, Gerencias o Direcciones Regionales), se establecen claramente la responsabilidad y el nivel de autoridad de cada instancia con poder de decisión. En estos casos, la delegación de autoridad incluye la responsabilidad y obligación de rendición de cuentas sobre el cumplimiento de las actividades y procedimientos a cargo de cada instancia.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		ORG-KOS-01
0740	RAB 139.305 (c) RAB 139 Apéndice 7 (4.2)	¿Cuenta la organización con personal suficiente para llevar a cabo sus funciones y desempeñar su mandato adecuadamente?	1. Se ha determinado el personal técnico necesario, suficiente y cualificado para efectuar las tareas relacionadas con las actividades críticas en la operación y mantenimiento del aeródromo, en conformidad con los requisitos aplicables de los reglamentos de aeródromos.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		ORG-KOS-03
0745	RAB 139.305 (b) (2) RAB 139 Apéndice 7 (3.1.2) (3.1.3) (3.1.4)	¿La organización cuenta con el personal clave suficiente y competente para realizar todas las actividades críticas de operación, mantenimiento y gestión de seguridad operacional del aeródromo?	1. El operador de aeródromo demuestra que cuenta con el personal clave suficiente para realizar todas las actividades críticas de operación, mantenimiento y gestión de la seguridad operacional. 2. El operador de aeródromo define los puestos de mando de directores o jefes del área de Operaciones y Mantenimiento. Los perfiles de estos directores o jefes de área consignan: i. formación académica y/o formación aeronáutica requerida para ocupar el puesto, ii. conocimientos acordes al puesto, iii. experiencia específica requerida en procesos relacionados al puesto, iv. responsabilidades y funciones. 3. El operador de aeródromo define que el Gerente (encargado, responsable, gestor) de Seguridad Operacional es responsable de la elaboración, mantenimiento y gestión cotidiana del SMS. Su actuación con independencia de otros directivos de la organización, su acceso directo al Ejecutivo Responsable y a los directivos con funciones en materia de seguridad operacional y su rendición de cuentas ante el Ejecutivo Responsable. Su perfil consigna: i. la formación y conocimientos para comprender los sistemas aeroportuarios y la gestión de la seguridad operacional en aviación, ii. experiencia en aeródromos y en gestión de la seguridad operacional requerida para el puesto, iii. responsabilidades y funciones. 4. El operador de aeródromo define un jefe de Aeropuerto permanente mientras el aeródromo este en servicio, quien será responsable de coordinar, controlar y hacer seguimiento al cumplimiento de todas las tareas necesarias	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		ORG-KOS-03

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			para el funcionamiento seguro y eficiente del aeródromo. Su perfil consigna: i. la formación profesional o aeronáutica, y conocimientos acordes al puesto, ii. experiencia en procesos operacionales de aeródromo, iii. responsabilidades y funciones (incluyen: 1. organización y procesamiento del movimiento de las aeronaves en el aeródromo dentro del marco de las facultades del operador de aeródromo, 2. inspecciones del área de movimiento, iluminación y ayudas visuales, 3. reportes e informes de condición de pista, 4. notificaciones de aeródromo, 5. expedición y control de acceso de personas y vehículos al aeródromo.			
0750	RAB 139.305 (c) RAB 139 Apéndice 7 (4.1) (4.1.1) (4.1.2)	¿El operador de aeródromo elabora e implanta Programa y Planes de Instrucción acorde a los requerimientos funcionales del personal de operaciones, mantenimiento y seguridad operacional?	1. El operador de aeródromo ha elaborado un Programa Instrucción PI que mantiene, actualiza y mejora la competencia de todo el personal de operaciones, mantenimiento y gestión de la seguridad operacional. 2. El Programa de Instrucción esta actualizado (compatible a la RAB vigente) y sus enmiendas están aceptadas formalmente por la DGAC. 3. El operador de aeródromo ha presentado a la DGAC el Plan de Instrucción Anual de la presente gestión. 4. El Plan de Instrucción Anual vigente especifica las actividades de instrucción planificadas para el periodo, fechas tentativas de realización, nivel de prioridad y personal considerado para cada actividad.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		ORG-KOS-03
0755	RAB 139.305 (b)(3) RAB 139 Apéndice 7 (5)	¿La organización cuenta con la infraestructura, medios físicos e información documentada apropiados para cumplir con las actividades de operación y mantenimiento del aeródromo?	1. Se cuenta con instalaciones, oficinas y ambientes de trabajo en general, adecuados para el desempeño satisfactorio del personal de las áreas de operaciones y mantenimiento. 2. Se cuenta con suficiente equipo, materiales y herramientas (incluyendo hardware y software), para que el personal de operaciones y mantenimiento cumpla sus funciones a cabalidad. <i>Nota. - Los requisitos precedentes en 1 y 2 no están directamente orientados a los requisitos de características físicas, instalaciones y equipamiento establecidos en los reglamentos RAB 137 y RAB 138, los cuales son evaluados por parte de la AAC dentro de los procesos correspondientes. Sin embargo, en caso de que se incumpliera el requisito normativo de la RAB, se considerará que este requisito de competencia organizacional también es insatisfactorio.</i> 3. El operador de aeródromo tiene un sistema de manejo de toda la información y documentación técnica relacionada a la operación y mantenimiento del o los aeródromos a su cargo, para asegurar su disponibilidad y acceso además del adecuado archivo. Esta información (en formato físico o electrónico) comprende, entre otros: i. Políticas institucionales, ii. procedimientos establecidos por la organización, iii. manuales de la organización, iv. manuales de proveedores externos, v. planos técnicos, vi. Reglamentación Aeronáutica Boliviana vii. Circulares y boletines emitidos por la AAC Directivas, órdenes, circulares y demás publicaciones de la organización.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable <input type="checkbox"/> No observado		ORG-OTR-06

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL											
 <p>DGAC DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL</p>	DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA										
	LISTA DE VERIFICACIÓN AGA		<table border="1"> <tr> <td style="text-align: center;">CÓDIGO</td> <td colspan="3" style="text-align: center;">LV-AGA-101</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">VIGENCIA</td> <td style="text-align: center;">25/5/2026</td> <td style="text-align: center;">REVISION</td> <td style="text-align: center;">1</td> </tr> </table>		CÓDIGO	LV-AGA-101			VIGENCIA	25/5/2026	REVISION
CÓDIGO	LV-AGA-101										
VIGENCIA	25/5/2026	REVISION	1								
Servicio /Área Inspeccionada	PROCESAMIENTO DE EXPRESIONES DE INTERES		AGA-PEI								
OAD/ANSP		Responsable OAD/ANSP	Fecha de Inspección								
Indicador de lugar/Locación		Nombre del Aeródromo	Ciudad/Localidad								
Inspector a cargo		Alcance	Modalidad								

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
5005	RAB 139 139.110	¿Se ha cumplido con la fase 1 del proceso de certificación?	<p>Verificar que durante el proceso:</p> <ol style="list-style-type: none"> Se haya presentado el Formulario de Pre-solicitud. El operador de aeródromo ha indicado la(s) persona(s) de contacto en el aeródromo para tratar del tema de la certificación. Se ha realizado una reunión inicial entre la DGAC y el operador de aeródromo. El operador de aeródromo ha presentado una autoevaluación de su SMS, si así fue requerido por la DGAC. El operador de aeródromo ha completado las listas de verificación usadas como Autoevaluación, para demostrar el nivel de cumplimiento de los requisitos del RAB 137 y RAB 138. En caso de haberse solicitado por la DGAC, el operador de aeródromo ha presentado las aclaraciones respectivas sobre temas específicos. En función de los formularios de autoevaluación completados por el operador de aeródromo, la DGAC ha efectuado las inspecciones técnicas en terreno sobre: <ol style="list-style-type: none"> La infraestructura, las superficies limitadoras de obstáculos, las ayudas visuales y no visuales y el equipo del aeródromo. Los servicios SEL. La gestión del peligro que representa la presencia de la fauna. <p><i>Nota al inspector.- El procesamiento de la expresión de interés comprende las actividades desde la recepción del formulario, pasando por las reuniones, inspecciones, verificaciones y comunicación de resultados, hasta la presentación de propuestas del operador para subsanar observaciones identificadas (mientras continúa el proceso). Tomar en consideración:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Constatar que el formulario presentado se ajusta al formato establecido (Apéndice 1 de la RAB 139). - Revisar que el contenido del formulario cumpla las formalidades del caso (legibilidad, firmas e información completa) en todos los campos. 	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		ORG-OMN-05


Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			<ul style="list-style-type: none">- Verificar que se han suscrito las actas de reuniones efectuadas. Ej.- Acta de reunión de apertura del proceso.- Si se ha requerido autoevaluaciones al operador de aeródromo, las mismas pueden haber sido documentadas por el operador empleando las Listas de Verificación que emplea la DGAC proporcionadas en el Apéndice 3 del MIAGA.- Para considerar cerrada la Fase 1, el IAGA debe asegurarse que además de cumplir las orientaciones de la presente LV, la DGAC ha efectuado las inspecciones técnicas completas, verificaciones por muestreo o inspecciones de seguimiento, según corresponda.			

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL			
	DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA		
	LISTA DE VERIFICACIÓN AGA	CÓDIGO	
VIGENCIA		25/5/2026	REVISION
Servicio /Área Inspeccionada	REVISIÓN DE LA SOLICITUD FORMAL		AGA-RSF
OAD/ANSP	Responsable OAD/ANSP	Fecha de Inspección	
Indicador de lugar/Locación	Nombre del Aeródromo	Ciudad/Localidad	
Inspector a cargo	Alcance	Modalidad	

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
5105	RAB 139 139.115	¿El operador de aeródromo ha presentado su solicitud formal de acuerdo a lo requerido en reglamento?	Verificar que: 1. El operador de aeródromo haya presentado su Solicitud Formal de acuerdo al formato requerido. 2. Adjunto a la solicitud formal, se ha presentado el Manual de Aeródromo en dos de ejemplares impresos y un CD en formato digital. 3. Se adjuntan documentos que acrediten autorizaciones o licencias de otros organismos del Estado, mínimo: i. Licencia ambiental o Declaratoria de Adecuación Ambiental extendida por autoridad competente. ii. PSA (Programa de Seguridad de Aeropuerto) aprobada por autoridad competente designada. 4. El Manual de Aeródromo y los otros documentos presentados están completos y cumplen las formalidades del caso (documentación legible, ordenada, firmada, compaginada y con aprobaciones).	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		ORG-OMN-05
5110	RAB 139 139.115 (c) Apéndice 5	¿El contenido del Manual de Aeródromo remitido por el solicitante se ajusta a los requisitos reglamentarios?	Verificar que el Manual de Aeródromo contiene: a) Preámbulo. 1) Glosario de Términos. 2) Definiciones. 3) Acrónimos. b) Introducción. 1) Alcance del manual de aeródromo. 2) Distribución del manual de aeródromos. 3) Procedimiento de actualización del manual de aeródromos. c) Administración Técnica. 1) Titular del Certificado/operador de aeródromo. 2) Índice. 3) Lista de verificación de páginas. 4) Registro de enmiendas o revisiones. 5) Nombre y dirección del aeródromo. 6) Nombre y dirección del operador del aeródromo. 7) Nombramiento de ejecutivo responsable del aeródromo. 8) Título de propiedad o similar. 9) Condiciones generales para el otorgamiento del Certificado de aeródromo. 10) Copia del certificado. 11) Lista de desviaciones o exenciones aceptadas por la	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		ORG-OMN-05

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			DGAC (si procede). d) Detalles del aeródromo que serán notificados al AIM (características del aeródromo). 1) Punto de referencia latitud y longitud del aeródromo en el formato del Sistema Geodésico Mundial — 1984 (WGS-84). 2) Elevaciones de aeródromo y plataforma. 3) Temperatura de referencia. 4) Dimensiones del aeródromo: Planos que señalen la posición del punto de referencia del aeródromo, disposición de las pistas, calles de rodaje y plataformas; señales e iluminación del aeródromo (incluidos el indicador de trayectoria de aproximación de precisión (PAPI), el sistema visual indicador de pendiente de aproximación (VASIS) y la iluminación de las obstrucciones); el emplazamiento de las ayudas para la navegación en las franjas de pista. No será necesario que esos planos o la información requerida en los párrafos c) a f) estén incluidos en todas las copias del manual de aeródromo, pero deben adjuntarse al original del titular de la licencia y a la copia en poder de la autoridad de reglamentación del Estado. Deben entregarse al personal de operaciones copias a escala o fragmentos de los planos relativos a sus funciones. 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. 6) Datos de las distancias y elevaciones declaradas al comienzo y al final de cada distancia declarada y métodos empleados para calcularlas. 7) Detalles de superficies, dimensiones y clasificación o resistencia del pavimento de pistas, calles de rodaje y plataformas. e) Procedimientos Operacionales. 1) Notificaciones de aeródromo y promulgación de información aeronáutica. 2) Control de acceso al área de movimiento. 3) Servicios de salvamento y extinción de incendios (SEI). 4) Inspecciones del área de movimiento y la superficie limitadora de obstáculos. 5) Mantenimiento del área de movimiento. 6) Control de nieve y hielo y otras condiciones meteorológicas peligrosas. 7) Ayudas visuales y sistema eléctrico. 8) Gestión de Plataforma/Servicio de Dirección en plataforma. 9) Gestión de la seguridad operacional en la plataforma. 10) Control de Vehículos en el área de movimiento. 11) Gestión del peligro que representa la fauna silvestre. 12) Procedimiento para el control de obstáculos. 13) Procedimiento para manejo de mercancías peligrosas. 14) Arreglos para establecer en el aeródromo áreas especiales de almacenamiento de mercancías peligrosas. 15) Operaciones en condiciones de visibilidad reducida. 16) Seguridad Operacional de las obras en el aeródromo. f) Planos y Cartas (descripción del aeródromo-características físicas). 1) Plano de aeródromo en planta general. 2) Plano de perfil longitudinal de pista (acotado). 3) Plano de ubicación de puntos críticos.			

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			4) Plano de superficie limitadora de obstáculos. 5) Plano tipo A o B de obstáculo. 6) Índice perfil de pista. 7) Coeficiente de fricción de pista. 8) Plano de señalización del área de movimiento y ubicación de letreros en el área de movimiento. 9) Diagrama unifilar eléctrico de los circuitos en serie de los diferentes sistemas de iluminación del área de movimiento. 10) Diagrama unifilar eléctrico de las fuentes de energía primaria y secundarias. 11) Plano de emplazamiento de las radioayudas, dispositivos e indicadores para la navegación aéreas. g) Documentos de Coordinación. 1) Carta de acuerdo con los bomberos, cuando lo amerite. 2) Carta de acuerdo con el ATS/ATC. 3) Carta de acuerdo con el AIS/AIM. 4) Otros documentos de coordinación. h) Planes y programas. 1) Plan de emergencia del aeródromo. 2) Plan de traslado de aeronaves inutilizadas. 3) Programa de gestión del peligro que representa la fauna silvestre. 4) Programa de mantenimiento del sistema eléctrico del aeródromo (estación eléctrica y sistemas de luces del área de movimiento). 5) Programa de mantenimiento de la superficie del área de movimiento (áreas pavimentadas y no pavimentadas). 6) Programa de Instrucción del personal operacional del aeródromo (operaciones, mantenimiento, SEI, entre otros). 7) Programa de Mantenimiento de los equipos del SEI. 8) Programa de prevención y recolección de FOD. i) Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS). 1) Manual SMS. 2) Plan de implementación del SMS. 3) Programa de Instrucción de seguridad operacional (SMS). <i>Nota al inspector.- En esta fase sólo deberá tenerse en cuenta si están presentes cada uno de los componentes del Manual de Aeródromos de acuerdo a lo especificado en el Apéndice 5 de la RAB 139, no la calidad del mismo (si los procedimientos están completos, si atienden a la estructura necesaria, si cumplen los requisitos técnicos): lo cual se analizará en la Fase 3 del Proceso de Certificación, al momento de aceptar dicho Manual.</i>			

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL			
 <p>DGAC DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL</p>	DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA		
	LISTA DE VERIFICACIÓN AGA	CÓDIGO	
VIGENCIA		25/5/2026	REVISION
Servicio /Área Inspeccionada	EVALUACIÓN DEL MANUAL DE AERÓDROMO		AGA-EMA
OAD/ANSP		Responsable OAD/ANSP	Fecha de Inspección
Indicador de lugar/Locación		Nombre del Aeródromo	Ciudad/Localidad
Inspector a cargo		Alcance	Modalidad

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
5205	RAB 139 139.203	¿El Manual de Aeródromo remitido por el solicitante tiene definido su alcance de acuerdo con lo requerido en Reglamento?	Verificar que el Manual de Aeródromo: 1. Enuncia su finalidad. 2. Enuncia sus objetivos. 3. Enuncia el modo en que debe ser empleado por el personal de operaciones y otras partes interesadas. 4. Contiene toda la información pertinente para describir la estructura operacional y de gestión. 5. 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. 6. Describe los servicios y las instalaciones del aeródromo, todos los procedimientos operacionales y todas las restricciones vigentes, según contenido establecido en los reglamentos. <i>Nota al inspector.</i> - Para los aspectos verificados emplear los resultados de la Fase 2. - Para los aspectos verificados In Situ referidos a procedimientos, se debe verificar que los mismos estén presentes y adecuados.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		ORG-OMN-05
5210	RAB 139 139.205	¿El Manual de Aeródromo remitido por el solicitante se distribuye de acuerdo con lo requerido en Reglamento?	Verificar que el Manual de Aeródromo: 1. Fue proporcionado a la DGAC en formato físico y digital. 2. Se conserva al menos un ejemplar completo y actualizado en el aeródromo. 3. Se conserva en otro ejemplar completo y actualizado en la oficina principal del operador, si la misma no se encuentra emplazada en el aeródromo. 4. Está a disposición del personal autorizado de la DGAC, a efectos de inspección. 5. Se suministra las partes aplicables del mismo al personal responsable del aeródromo para su ejecución y en especial a las áreas de operaciones y mantenimiento del aeródromo. <i>Nota al inspector.</i> - Para los aspectos verificados emplear los resultados de la Fase 2. - Para los aspectos verificados In Situ referidos a procedimientos, se debe verificar que los mismos estén presentes y adecuados.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		ORG-OMN-05

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
5215	RAB 139 139.207	¿El Manual de Aeródromo remitido por el solicitante tiene un formato acorde al requerido en reglamento?	Verificar que: 1. El Manual de Aeródromo remitido contenga, entre otras cosas, información sobre el modo en que se aplican y administran de forma segura los procedimientos operacionales. 2. El Manual de Aeródromo remitido 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. 3. 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 por la DGAC. <i>Nota al inspector.</i> - Para los aspectos verificados con inspecciones técnicas emplear los resultados de la Fase 2. - Para los aspectos verificados In Situ referidos a procedimientos, se debe verificar que los mismos estén presentes y adecuados.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		ORG-OMN-05
5220	RAB 139 139.210 Apéndice 5	¿El contenido del Manual de Aeródromo remitido por el solicitante se ajusta a los reglamentos?	1. El Manual de Aeródromo tiene una identificación y enumeración clara sobre las responsabilidades que se atribuyen a otras partes interesadas del aeródromo [139.210 (b)]. 2. Verificar que el Manual de Aeródromo contiene: a) Preámbulo. 1) Glosario de Términos. 2) Definiciones. 3) Acrónimos. b) Introducción. 1) Alcance del Manual de Aeródromo. 2) Distribución del Manual de Aeródromo. 3) Procedimiento de actualización del Manual de Aeródromo. c) Administración técnica. 1) Titular del Certificado/operador de aeródromo. 2) Índice. 3) Lista de verificación de páginas. 4) Registro de enmiendas o revisiones. 5) Nombre y dirección del aeródromo. 6) Nombre y dirección del operador del aeródromo. 7) Nombramiento de ejecutivo responsable del aeródromo. 8) Título de propiedad o similar. 9) Condiciones generales para el otorgamiento del certificado de aeródromo. 10) Copia del certificado. 11) Lista de desviaciones o exenciones aceptadas por la DGAC (si procede). d) Detalles del aeródromo que serán notificados al AIM (características del Aeródromo). 1) Punto de referencia latitud y longitud del aeródromo en el formato del Sistema Geodésico Mundial — 1984 (WGS-84). 2) Elevaciones de aeródromo y plataforma. 3) Temperatura de referencia. 4) Dimensiones del aeródromo: Planos que señalen la posición del punto de referencia del aeródromo, disposición de las pistas, calles de rodaje y plataformas; señales e iluminación del aeródromo (incluidos el indicador de trayectoria de aproximación de precisión (PAPI), el sistema visual indicador de pendiente de aproximación (VASIS) y la iluminación de las obstrucciones); el emplazamiento de las ayudas para la navegación en las franjas de pista. No será necesario que esos planos o la información requerida en los párrafos c) a f) estén incluidos	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		ORG-OMN-05

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			<p>en todas las copias del Manual de Aeródromo, pero deben adjuntarse al original del titular de la licencia y a la copia en poder de la autoridad de reglamentación del Estado. Deben entregarse al personal de operaciones copias a escala o fragmentos de los planos relativos a sus funciones.</p> <p>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.</p> <p>6) Datos de las distancias y elevaciones declaradas al comienzo y al final de cada distancia declarada y métodos empleados para calcularlas.</p> <p>7) Detalles de superficies, dimensiones y clasificación o resistencia del pavimento de pistas, calles de rodaje y plataformas.</p> <p>e) Procedimientos operacionales.</p> <p>1) Notificaciones de aeródromo y promulgación de información aeronáutica. El sistema de servicios de información aeronáutica disponible y el sistema que el titular del certificado usa para promulgar los requisitos de AIP.</p> <p>2) Control de acceso. El control del acceso al aeródromo y sus áreas operacionales, incluida la ubicación de carteleras y el control de vehículos en las áreas operacionales.</p> <p>3) Servicios de salvamento y extinción de incendios (SEI).</p> <p>i. Debe suministrarse una declaración de políticas sobre las categorías de SEI.</p> <p>ii. En caso de que el funcionario superior de incendios del aeródromo o los funcionarios de vigilancia de incendios tengan líneas de responsabilidad específicas en materia de seguridad operacional, estas deben figurar en el capítulo correspondiente del Manual de Aeródromo.</p> <p>iii. Políticas y procedimientos que indiquen cómo se debe proceder ante la degradación del servicio SEI. Esto incluye la medida en que deben restringirse las operaciones, la manera en que se notifican a los pilotos y la duración máxima de cualquier degradación.</p> <p>iv. En los aeródromos donde se dispone de una categoría más elevada de SEI por arreglo previo, se declara con claridad en el Manual de Aeródromo las medidas necesarias para actualizar el servicio. En caso necesario, esto debe incluir medidas que deban adoptar otras dependencias.</p> <p>v. Se define los objetivos del explotador de aeródromo para cada categoría de SEI de que se dispone, incluida una descripción breve de:</p> <ul style="list-style-type: none"> – La cantidad de agentes extintores suministrada. – Los regímenes de descarga. – La cantidad de dispositivos generadores de espuma. – El nivel de dotación de personal. – Los niveles de supervisión. <p>vi. Procedimientos para:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Controlar las áreas de movimiento de los aviones a fin de alertar al personal de SEI. – Indicar de qué modo se controla y mantiene la suficiencia de la capacidad de tiempo de respuesta de los servicios de SEI en todas sus funciones y ubicaciones. 			


Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			<ul style="list-style-type: none"> – Indicar de qué modo se administra el personal de SEI que realiza tareas no conexas para garantizar que no se vea afectada su capacidad de respuesta. vii. Si el aeródromo cuenta con equipo especializado, por ejemplo, naves de rescate, remolques auxiliares de emergencia, mangueras y dispositivos con capacidad aérea, es preciso incluir detalles en el Manual de Aeródromo. Asimismo, deben detallarse los procedimientos a seguir ante la disponibilidad temporaria de esos servicios. viii. En caso de que el aeródromo dependa de otras organizaciones para el suministro de equipo esencial que garantice la seguridad de las operaciones del aeródromo (tal vez equipos de rescate acuático), deben incluirse políticas o cartas de acuerdo en el Manual de Aeródromo. Si procede, deben describirse los planes de contingencia para el caso de no disponibilidad. ix. Una declaración donde se describa el proceso mediante el cual los explotadores de aeródromo garantizan la competencia inicial y permanente de su personal de SEI, con inclusión de: <ul style="list-style-type: none"> – Instrucción realista en caso de incendio del combustible. – Instrucción para el uso de aparatos respiratorios para calor y humo. – Primeros auxilios. – Procedimientos para escasa visibilidad (LVP). – Todo requisito legal. – Política de salud y seguridad operacional relativa a la instrucción del personal en el uso de equipos de protección respiratoria y equipos de protección personal. x. Procedimientos que indiquen la forma de acceso a accidentes que se produzcan en las inmediaciones del aeródromo. En caso de entornos difíciles, debe indicarse en el Manual de Aeródromo la forma de acceder a ellos. xi. En caso de que las autoridades locales o el explotador de aeródromo prevean que el servicio de SEI responda a incendios domésticos o servicios especiales, deben incluirse procedimientos para la gestión de las repercusiones de ellos en la respuesta normal a SEI de aviones. xii. Si el explotador de aeródromo prevé que la instalación de SEI responda a accidentes de aviones en la parte pública, deben describirse con claridad las políticas, con inclusión de los procedimientos para la gestión de los efectos de esta respuesta en las operaciones permanentes de aviones. xiii. Es preciso describir la disponibilidad de los suministros adicionales de agua. xiv. Arreglos del explotador de Aeródromo para garantizar la suficiencia de respuesta ante condiciones anormales, es decir, LVP. 4) Inspecciones del área de movimiento <ul style="list-style-type: none"> i. Inspecciones de rutina del aeródromo, y presentación de informes, incluida la naturaleza y frecuencia de las mismas. ii. Inspección de la plataforma, pistas y calles de rodaje tras un informe de objetos extraños en el área de movimiento, un despegue 			

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			<p>interrumpido o cualquier incidente que pueda dejar objetos extraños en lugares peligrosos.</p> <p>iii. Barrido de pistas, calles de rodaje y plataformas.</p> <p>iv. Medición y promulgación de agua, nieve fundente y otros contaminantes, incluido su espesor en pistas y calles de rodaje.</p> <p>v. Evaluación y promulgación de las condiciones de la superficie de las pistas:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Detalle de intervalos y fechas de inspección. – Finalización y uso eficaz de una lista de verificación para inspecciones. – Arreglos y métodos para efectuar inspecciones de FOD, iluminación, superficie del pavimento, césped. – Arreglos para presentar informes de los resultados de las inspecciones y para el seguimiento. – Arreglos y medios de comunicación con el control de tránsito aéreo durante una inspección. – Arreglos para llevar un registro de inspección y ubicación de dicho registro. <p>5) Mantenimiento del área de movimientos. Promulgación de información sobre el estado operacional del aeródromo, cierre temporario de instalaciones, cierre de pistas, etc.:</p> <ul style="list-style-type: none"> i. Arreglos para el mantenimiento de las áreas pavimentadas, incluidas las evaluaciones del rozamiento de la pista. ii. Arreglos para el mantenimiento de las pistas y calles de rodaje no pavimentadas. iii. Arreglos para el mantenimiento de las franjas de las pistas y calles de rodaje. iv. Arreglos para el mantenimiento del drenaje del Aeródromo. v. Arreglos para el mantenimiento de las ayudas visuales, incluida la medición de la intensidad, la apertura de haz y la orientación de las luces. vi. Arreglos para el mantenimiento de la iluminación de los obstáculos. vii. Arreglos para la presentación de informes y adopción de medidas en caso de fallas o sucesos que afecten a la seguridad operacional. <p>6) Control de nieve y hielo y otras condiciones meteorológicas peligrosas.</p> <p>7) Ayudas visuales y Sistema eléctrico.</p> <ul style="list-style-type: none"> i. Responsabilidades respecto del sistema de iluminación terrestre del aeródromo. ii. Descripción completa de todas las ayudas visuales disponibles en cada aproximación, pista, calle de rodaje y plataforma, incluidos letreros y señales de "sobre el nivel del terreno" (AGL). iii. Procedimientos para el uso operacional y reglaje de brillo del sistema de iluminación. iv. Arreglos para energía eléctrica de reserva y de emergencia, que incluyan procedimientos de operación en situaciones LVP y durante cortes del suministro principal de energía. v. Procedimientos para inspecciones de rutina y ensayos fotométricos de luces de aproximación, luces de pista y VASIS o PAPI. vi. La ubicación de la iluminación de obstáculos dentro y fuera del aeródromo y la responsabilidad conexas. vii. Procedimientos para registrar la inspección y el mantenimiento de las ayudas visuales y 			

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			<p>medidas que han de adoptarse en caso de fallas.</p> <p>viii. El control de las obras, entre ellas, excavaciones y actividades agrícolas que pudieran afectar a la seguridad operacional del avión.</p> <p>8) Gestión de Plataforma/Servicio de Dirección en plataforma.</p> <p>i. Arreglos entre el control de tránsito aéreo, el explotador de aeródromo y la dependencia de dirección en la plataforma.</p> <p>ii. Arreglos para asignar puestos de estacionamiento de aviones.</p> <p>iii. Arreglos para iniciar el arranque del motor y asegurar la distancia de guarda del empuje del avión.</p> <p>9) Gestión de la seguridad operacional en la plataforma.</p> <p>i. Medios y procedimientos para la protección contra el chorro de los reactores.</p> <p>ii. Arreglos relativos a precauciones de seguridad durante las operaciones de reabastecimiento de combustible.</p> <p>iii. Arreglos para el barrido y la limpieza de la plataforma.</p> <p>iv. Arreglos para la presentación de informes sobre incidentes y accidentes en una plataforma.</p> <p>v. Arreglos para evaluar el cumplimiento de las medidas de seguridad operacional a todo el personal que trabaja en la plataforma.</p> <p>vi. Arreglos para el uso de sistemas visuales avanzados de atraque, si procede.</p> <p>10) Control de vehículos en el área de movimiento.</p> <p>i. Detalles de las normas de tránsito aplicables (incluidos los límites de velocidad y los medios para hacer cumplir las normas).</p> <p>ii. Método y criterios para permitir a los conductores que operen vehículos en el área de movimientos.</p> <p>iii. Arreglos y medios de comunicación con el control de tránsito aéreo.</p> <p>iv. Detalles del equipo necesario en vehículos que operan en el área de movimiento.</p> <p>11) Gestión del peligro que representa la fauna silvestre.</p> <p>i. Arreglos y métodos para dispersar aves y otros elementos de la fauna silvestre.</p> <p>ii. Medidas para desalentar la presencia de aves y otros elementos de la fauna silvestre.</p> <p>iii. Arreglos para evaluar el peligro que representa la fauna silvestre.</p> <p>iv. Arreglos para implantar programas de control de la fauna silvestre.</p> <p>12) Procedimiento para el control de obstáculos.</p> <p>i. Arreglos para controlar la altura de los edificios o estructuras que se encuentran dentro de los límites de las superficies limitadoras de obstáculos (OLS).</p> <p>ii. Arreglos para controlar nuevas construcciones en las proximidades de los aeródromos.</p> <p>iii. Procedimiento de presentación de informes y medidas que han de adoptarse en caso de aparición de obstáculos no autorizados.</p> <p>iv. Arreglos para la eliminación de obstáculos.</p> <p>13) Procedimiento para manejo de mercancías peligrosas.</p> <p>i. Arreglos para establecer en el aeródromo áreas especiales de almacenamiento de mercancías peligrosas.</p>			

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			<p>14) Operaciones en condiciones de visibilidad reducida.</p> <ul style="list-style-type: none"> i. Obtención y divulgación de información meteorológica, incluidos el alcance visual en la pista (RVR) y la visibilidad en la superficie. ii. Protección de pistas durante operaciones con visibilidad reducida (LVP) en caso de que estén permitidas esas operaciones. iii. Los arreglos y normas para antes y después de las operaciones con visibilidad reducida (LVP) y durante esas operaciones, incluidas las normas aplicables a vehículos y personal que operan en el área de movimientos. <p>15) Seguridad Operacional de las obras en el Aeródromo.</p> <p>f) Planos y cartas (descripción del aeródromo-características físicas).</p> <ul style="list-style-type: none"> 1) Plano de Aeródromo en planta general. 2) Plano de perfil longitudinal de pista (acotado). 3) Plano de ubicación de puntos críticos. 4) Plano de superficie limitadora de obstáculos. 5) Plano tipo A o B de obstáculo. 6) Índice perfil de pista. 7) Coeficiente de fricción de pista. 8) Plano de Señalización del área de movimiento y ubicación de letreros en el área de movimiento. 9) Diagrama unifilar eléctrico de los circuitos en serie de los diferentes sistemas de iluminación del área de movimiento. 10) Diagrama unifilar eléctrico de las fuentes de energía primaria y secundarias. 11) Plano de emplazamiento de las radioayudas, dispositivos e indicadores para la navegación aérea. <p>g) Documentos de coordinación.</p> <ul style="list-style-type: none"> 1) Carta de acuerdo con los bomberos, cuando lo amerite. 2) Carta de acuerdo con el ATS/ATC. 3) Carta de acuerdo con el AIS/AIM. 4) Otros documentos de coordinación. <p>h) Planes y programas.</p> <ul style="list-style-type: none"> 1) Plan de emergencia del aeródromo. 2) Plan de traslado de aeronaves inutilizadas. 3) Programa de gestión del peligro que representa la fauna silvestre. 4) Programa de mantenimiento del sistema eléctrico del aeródromo (estación eléctrica y sistemas de luces del área de movimiento). 5) Programa de mantenimiento de la superficie del área de movimiento (áreas pavimentadas y no pavimentadas). 6) Programa de instrucción del personal operacional del aeródromo (operaciones, mantenimiento, SEI, entre otros). 7) Programa de mantenimiento de los equipos del SEI. 8) Programa de prevención y recolección de FOD. <p>i) Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS).</p> <ul style="list-style-type: none"> 1) Manual SMS. 2) Plan de implementación del SMS. 3) Programa de instrucción de seguridad operacional (SMS). <p><i>Nota la inspector. - Este ítem refleja la evaluación del Manual realizada durante la Fase 3 del proceso de certificación inicial (listado completo) o enmienda al certificado (partes impactadas por la enmienda). O sea, que la LV es utilizada en general por el jefe de equipo o por el inspector responsable por auditar el área de organización, pero para concluir por el cumplimiento de</i></p>			

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			<i>cada subítem, hay que tener la información de los inspectores responsables por verificar el procedimiento referido a cada especialidad.</i>			
5225	RAB 139 139.215	¿El operador de aeródromo certificado actualiza su Manual de Aeródromo oportunamente?	Verificar si: 1. El operador de aeródromo actualiza su Manual de Aeródromo: a) Siempre que sea necesario, para mantener la exactitud de la información registrada. b) Cuando la DGAC solicite al operador de Aeródromo que altere o enmiende su Manual de Aeródromo para mantener la exactitud del mismo. 2. El operador de aeródromo ha definido al responsable de mantener la precisión del Manual de Aeródromo. 3. El operador de aeródromo ha definido un proceso para la actualización del Manual de Aeródromo que incluya: a) Registro de todas las enmiendas. b) Fechas de entrada en vigor. c) Aprobaciones de las enmiendas. 4. El método por el cual el operador de aeródromo define y demuestra la metodología por la cual se permite a todos los miembros del personal de operaciones y mantenimiento del aeródromo tener acceso a las partes pertinentes del Manual. 5. La integridad del Manual de Aeródromo (paginas foliadas, sin alteraciones que no tengan autorización de la DGAC). <i>Nota al inspector.- Este ítem se verifica principalmente en las actividades de vigilancia, pero también en los procesos de certificación, luego de que el operador de aeródromo ha presentado una solicitud formal de certificación cuando se hubieran producido cambios que ameriten actualizaciones del MA.</i>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		ORG-OMN-05
5230	RAB 139 139.220	¿El operador de Aeródromo comunica a la DGAC toda enmienda o adición al Manual de Aeródromo?	Verificar que: 1. En el proceso de certificación, se informa a la DGAC todo cambio en el Manual de Aeródromo aceptado, entre el momento en que se comunica la aprobación del mismo y el inicio de la fase de inspección en terreno. 2. Los cambios en el Manual de Aeródromo relacionados con cambios en las condiciones de certificación serán previamente aprobados según lo dispuesto en la sección 139.175 del RAB 139. 3. El operador de aeródromo toma las acciones, bajo su responsabilidad, para garantizar que todo cambio en el Manual de Aeródromo que deba ser notificado, esté conforme con la información publicada en el AIP. <i>Nota al inspector – Algunas orientaciones aplican solo a la etapa de vigilancia.</i>	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		ORG-OMN-24

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL			
 <p>DGAC DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL</p>	DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA		
	LISTA DE VERIFICACIÓN AGA	CÓDIGO	
VIGENCIA		25/5/2026	REVISION
Servicio /Área Inspeccionada	EXENCIÓN/EVALUACIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL/COMPATIBILIDAD DE AERÓDROMOS/ESTUDIO AERONÁUTICO		AGA-ESO
OAD/ANSP	Responsable OAD/ANSP	Fecha de Inspección	
Indicador de lugar/Locación	Nombre del Aeródromo	Ciudad/Localidad	
Inspector a cargo	Alcance	Modalidad	

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
5405	RAB 139 139.401	Si durante un proceso de certificación de aeródromo se ha determinado que no se satisface uno o más requisitos reglamentarios ¿el operador de aeródromo ha solicitado el otorgamiento de exenciones según lo establece la DGAC?	Verificar que el operador de aeródromo: <ol style="list-style-type: none"> Ha solicitado por escrito el otorgamiento de exención según lo establece la DGAC. Se demuestra y sustenta la imposibilidad de implementar determinada disposición normativa detallando las circunstancias que hacen impracticable el cumplimiento del requisito. El estudio incluye evaluaciones de seguridad operacional para cada peligro que genere un riesgo a raíz del incumplimiento y deben estar suscritos por los profesionales responsables competentes. El estudio se ha elaborado acorde a la 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, indicados en el Manual PANS-Aeródromos. El estudio es elaborado por profesionales competentes y tiene la combinación de todas las disciplinas involucradas. La exención con respecto a una norma, así como las condiciones y procedimientos especiales, se indican en los anexos del certificado de aeródromo. La exención está incluida en el Manual de Aeródromo, y especifica su alcance temporal o permanente. Las exenciones se publican en el AIP. 	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		ORG-OMN-05
5410	RAB 139 139.405	¿El operador de aeródromo realiza una evaluación de la seguridad operacional para determinar las consecuencias de las desviaciones respecto de las normas especificadas en el	Verificar que el operador de aeródromo: <ol style="list-style-type: none"> Realiza una evaluación de la seguridad operacional en los casos que se señale en el capítulo I del RAB 138. Solicita una exención fundada en que el cumplimiento de un requisito no es razonablemente viable, o bien es necesaria una ampliación temporal para su cumplimiento. Acredita, mediante la aportación de un EESO firmado por profesionales responsables competentes, que las medidas alternativas que propone garantizan 	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		ORG-OMN-09

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
		conjunto RAB AGA?	suficientemente el mantenimiento de un Nivel Aceptable de Seguridad Operacional (NASO). 4. Realiza su EESO cumpliendo los requisitos: a) Establecidos en la sección 11.300 del RAB 11. b) Establecidos en el capítulo I del RAB 138. c) La 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; d) Evaluación de los riesgos, basada en argumentos documentados; e) Planteamiento de medidas para eliminar o mitigar riesgos; f) Definición de plazos y responsables de la ejecución de las medidas propuestas. 5. Mantiene las condiciones necesarias descritas en el EESO para alcanzar el NASO.			
5415	RAB 138 138.901	¿El operador de aeródromo desarrolló un procedimiento para la evaluación y presentación ante la DGAC de estudios de la seguridad operacional?	Verificar que el procedimiento: 1. Se inicia cuando existen: a) desviaciones de las normas o regulaciones b) modificaciones en los aeródromos, que impliquen modificaciones en las operaciones de los aeródromos. 2. Tiene por objetivo el de resolver un problema específico para garantizar que las operaciones llevadas a cabo en la condición planeada, se realice dentro de niveles aceptables de seguridad operacional NASO y bajo la condición de la aplicación de las medidas de mitigación aceptadas por la DGAC. 3. Contempla que el estudio de seguridad operacional es realizado con el fin de evaluar si medios alternativos garantizan la seguridad de las operaciones aéreas, evalúa la efectividad de cada alternativa y recomienda procedimientos para compensar la desviación. 4. Contempla que el estudio de seguridad operacional considera la capacidad del aeródromo y la eficiencia de las operaciones. 5. Contempla que la evaluación considera el cumplimiento de la norma y también la gestión de cualquier riesgo a la seguridad operacional, que se extiende más allá del cumplimiento del reglamento evitando así que se generen otros riesgos. 6. Contempla que cuando un cambio o desviación impacta a varios usuarios del aeródromo (explotadores de aeronaves, servicio de navegación aérea o proveedores de servicio en tierra, etc.) se involucra a todos los usuarios en el proceso de evaluación de la seguridad operacional. 7. Contempla que, en algunos casos, los usuarios impactados por el cambio deben realizar su propia evaluación de la seguridad operacional para cumplir con los requerimientos de su SMS y coordinar la interacción con otros usuarios que sean relevantes. 8. Prescinda de la realización de las evaluaciones de seguridad operacional como herramienta de justificación para llevar a cabo acciones o medidas operacionales que se aparten de la normativa vigente.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		ORG-QAS-09
5420	RAB 138 138.905	¿El operador de aeródromo considera el impacto	1. Verificar que el operador de aeródromo considera el impacto de una desviación específica o cambio en todos los factores relevantes que se ha determinado que	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio		ORG-OMN-05

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
		de una desviación específica o cambio en todos los factores relevantes que se ha determinado que afectan la seguridad operacional?	afectan la seguridad operacional siendo aplicable, pero que no se limita, a: a) características físicas del aeródromo, incluyendo configuraciones de pistas, longitudes de pistas, calles de rodaje, y de acceso, configuraciones de plataforma, puertas, puentes aéreos, ayudas visuales, infraestructura y capacidades de SSEI; b) tipos de aeronaves y sus dimensiones y características de rendimiento diseñados para operar en el aeródromo; c) densidad y distribución del tráfico; d) servicios de tierra del aeródromo; e) tipo y capacidades de los sistemas de vigilancia, y la disponibilidad de sistemas que prestan control de las funciones de apoyo y alerta; f) los procedimientos de vuelo por instrumentos y equipos de aeródromos relacionadas; g) los procedimientos operacionales complejos, tales como la toma de decisiones colaborativos (CDM); h) Las instalaciones del aeródromo técnicas, tales como Sistemas de control avanzados de guía de movimiento en superficie (A-SMGCS) o ayudas a la navegación (NAVAIDS); i) obstáculos o actividades peligrosas en o en las proximidades del aeródromo; j) planes de construcción o trabajos de mantenimiento en o en las proximidades del aeródromo; k) cualquier fenómeno meteorológico significativo de índole local o regional; l) los cambios organizacionales que afectan las operaciones de aeródromo; m) complejidad del espacio aéreo, la estructura de rutas ATS y la clasificación del espacio aéreo, lo que puede cambiar el patrón de las operaciones o la capacidad del mismo espacio aéreo, afectando las condiciones operacionales del aeródromo. 2. Verificar que el operador de aeródromo controla la aplicación de las medidas de mitigación identificadas en el EESO (vigilancia).	<input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		
5425	RAB 138 138.910	¿El operador de aeródromo considera en su EESO los requisitos para la aceptación por parte de la DGAC?	Verificar que el EESO cumple con los siguientes requisitos: 1. el EESO está debidamente firmado por la alta gerencia del operador de aeródromo, incluyendo la MAE. 2. se ha realizado una adecuada coordinación entre las partes afectadas por el cambio. 3. los riesgos han sido debidamente identificados y evaluados, con base en argumentos documentados (por ejemplo, estudios físicos o de factores humanos, análisis de accidentes e incidentes anteriores). 4. las medidas de mitigación propuestas son coherentes con el objetivo de reducir los riesgos identificados y los objetivos de seguridad, si procede. 5. los plazos previstos para el cumplimiento de las condiciones establecidas por la DGAC son aceptables. 6. el nivel de riesgo se mantiene al menos en los niveles tolerables y existe garantía de que la operación del aeródromo se desarrollará dentro de los niveles aceptables de seguridad operacional del Estado.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		ORG-OMN-09
5430	RAB 138 138.915	¿El operador de aeródromo publica la información de seguridad operacional?	Verificar que el operador de aeródromo: 1. determina el método más apropiado para la comunicación de la información de seguridad operacional a la comunidad del aeródromo y se asegura de que todas las conclusiones pertinentes del EESO	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		ORG-OMN-05

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			sean comunicadas de manera adecuada. 2. ha notificado los resultados del EESO al AIS para su inclusión en el AIP. 3. ha incluido las conclusiones relevantes del EESO en el Manual de Aeródromo.			
5435	RAB 138 138.020 RAB 139 139.410	¿Con el fin de abordar las repercusiones de la introducción de un tipo o modelo de avión que exceda las características del aeródromo a certificar o certificado, ¿el operador de aeródromo realiza un estudio de compatibilidad de aeródromos?	Verificar que: 1. El operador de aeródromo realiza un estudio de compatibilidad de aeródromos cuando pretenda dar cabida a un tipo o modelo de avión que supera las características certificadas del aeródromo. 2. En el estudio participan, si corresponde: a) El explotador aéreo, b) agencias de servicios de escala, c) operador de aeródromo, d) proveedores de servicios a la navegación aérea, y otros. 3. El estudio de compatibilidad documenta las siguientes etapas: a) El explotador de aviones presenta una solicitud al operador de aeródromo para operar un tipo/subtipo de avión nuevo para el aeródromo; b) El operador de aeródromo determina los medios posibles de dar cabida al tipo/subtipo de avión; y c) 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. 4. El estudio de compatibilidad cumple los siguientes procedimientos: a) Identificar las características físicas y operacionales del avión; b) Identificar los requisitos normativos aplicables; c) Determinar la idoneidad de la infraestructura e instalaciones del aeródromo respecto de los requisitos del nuevo avión; d) Identificar los cambios requeridos al aeródromo; e) Documentar el estudio de compatibilidad; y f) Efectuar las evaluaciones necesarias de la seguridad operacional, que se determinó realizar durante el estudio de compatibilidad. 5. Los resultados del estudio de compatibilidad permiten toma de decisiones y brindar: a) Al operador de aeródromo la información necesaria para que pueda decidir si permite la operación del avión específico en el aeródromo; b) 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; y c) A la DGAC obtener la información necesaria para la vigilancia de la seguridad operacional y el control permanente de las condiciones especificadas en la certificación del aeródromo. 6. El operador de aeródromo define e implanta medidas apropiadas para mantener un nivel de seguridad operacional aceptable a la DGAC. 7. El operador de aeródromo presenta la documentación e información necesarias, solicitadas por la DGAC y toma las acciones necesarias bajo su responsabilidad, para que sea promulgada la información acerca de las medidas, procedimientos y restricciones operacionales alternativos, de acuerdo con lo establecido por la DGAC.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		ORG-OMN-05

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
5440	RAB 139 139.415	¿Para el análisis de un problema aeronáutico con el fin de determinar posibles soluciones y seleccionar la que resulte aceptable sin que afecte negativamente la seguridad y regularidad de las operaciones aéreas, ¿el operador de aeródromo realiza un estudio aeronáutico?	1. Verificar que el EA cumple los siguientes pre-requisitos: a) Se tiene 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. b) La disposición de la RAB 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. c) El operador de aeródromo acredita, 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. 2. El EA cuenta con los siguientes aspectos: a) 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; b) Identificación de características físicas, equipamiento y procedimientos operacionales requeridos para las aeronaves previstas en el aeródromo. c) Identificación de la desviación; d) Análisis técnico de alternativas y selección de medidas tecnológicas / procedimentales acordes a la operación prevista de aeronaves en el aeródromo; e) Evaluación de seguridad operacional, gestión de riesgos y determinación del tratamiento propuesto para la desviación. f) Cumplimiento del procedimiento estipulado en la RAB 138 Apéndice 3 Capítulo 3, cuando corresponda.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		ORG-OMN-05

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL			
	DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA		
	LISTA DE VERIFICACIÓN AGA	CÓDIGO	LV-AGA-106
	VIGENCIA	25/5/2026	REVISIÓN
			1
Servicio /Área Inspeccionada	ACEPTACIÓN INICIAL DEL SMS		AGA-ASM
OAD/ANSP	Responsable OAD/ANSP	Fecha de Inspección	
Indicador de lugar/Locación	Nombre del Aeródromo	Ciudad/Localidad	
Inspector a cargo	Alcance	Modalidad	


Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
5505	RAB 139 139.126	¿Se ha cumplido con los requisitos para la aceptación inicial del SMS?	Verificar que se han cumplido los siguientes requisitos: 1. El nivel de eficacia usando la herramienta LV-AGA-011 está mínimamente en presente y adecuado. 2. Se presenta un plan de implementación SMS para que se alcance un nivel de desempeño operativo y eficaz. 3. Cuenta con: a. política de seguridad operacional respaldada por el directivo responsable que refleje el compromiso de la organización con la seguridad operacional, b. el operador de aeródromo ha designado a un directivo responsable y un gerente de seguridad operacional. 4. El gerente de seguridad operacional no está ligado a ninguna tarea operacional, relativa a la seguridad operacional. 5. El ejecutivo responsable tiene competencias suficientes en seguridad operacional. 6. El operador cuenta con procedimientos presentes y adecuados para atender los siguientes aspectos: a. responsabilidades y funciones asignadas: el operador de aeródromo ha definido formalmente la responsabilidad de cada miembro del personal en lo que respecta a la seguridad operacional. b. instrucción: el operador de aeródromo controla formalmente la instrucción del personal y los subcontratistas. c. presentación de informes de accidentes e incidentes: el operador de aeródromo cuenta con un procedimiento para garantizar que: i. el personal y los subcontratistas informen de incidentes,	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado		ORG-OMN-05

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Orientación para la evaluación	Estado de cumplimiento	Constatación	TAX.
			ii. se analicen con prontitud los incidentes y se supervisen las medidas que deban adoptarse posteriormente, iii. se archiven los informes y análisis de los incidentes, iv. se informe a la DGAC de los incidentes, v. exista una coordinación con otras partes interesadas. d. peligros existentes en el aeródromo: hay un procedimiento destinado a identificar, analizar y evaluar peligros para la operación segura de los aviones y aplicar medidas de mitigación. e. evaluación de riesgos y mitigación de los cambios: hay un procedimiento que garantiza que se analice el impacto en la seguridad operacional de cada cambio que se produzca en el aeródromo y se enumeren los peligros posteriores que podrían generarse. En ese procedimiento se detallan las personas que efectúan el análisis, el momento y la forma en que se controlan los peligros, las medidas que se adoptan posteriormente y los criterios en los que se basa el análisis. Esas evaluaciones se archivan. f. indicadores de seguridad operacional (SPI): el operador de aeródromo define y controla sus propios indicadores de seguridad operacional que reflejan sus criterios relativos a la seguridad operacional a fin de analizar las posibles deficiencias. g. metas de rendimiento de seguridad operacional (SPT): el operador de aeródromo establece y controla sus metas de rendimiento en materia de seguridad operacional. h. coordinación con los indicadores de seguridad operacional del SSP: los SPI del aeródromo guardan relación y se integran con los indicadores de rendimiento del estado. i. auditorías de la seguridad operacional: el operador de aeródromo cuenta con un programa de auditoría de la seguridad operacional que incluye un programa de instrucción para las personas que realizan tareas relativas a la seguridad operacional. j. promoción de la seguridad operacional: el operador de aeródromo debe contar con un proceso para promover la divulgación de información relativa a la seguridad operacional. 7. Los requisitos del SMS también se aplican a los subcontratistas. <i>Nota. - Se denota que la herramienta Excel para la evaluación del desempeño del SMS LV-AGA-011 puede abarcar parte de los requisitos indicados en esta LV, sin embargo, se considera que a estos se les debe atender de manera específica.</i>			

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL			
 <p>DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA</p>	<p>LISTA DE VERIFICACIÓN AGA</p>	<p>CÓDIGO</p>	<p>LV-AGA-201</p>
		<p>VIGENCIA</p>	<p>25/5/2026</p>
<p>Servicio /Área Inspeccionada</p>	<p>INSPECCIÓN EN EL LUGAR DE AERÓDROMOS PRIVADOS O COMUNITARIOS</p>		<p>AGA-APL</p>
<p>OAD/ANSP</p>	<p>Responsable OAD/ANSP</p>	<p>Fecha de Inspección</p>	
<p>Indicador de lugar/Locación</p>	<p>Nombre del Aeródromo</p>	<p>Ciudad/Localidad</p>	
<p>Inspector a cargo</p>	<p>Alcance</p>	<p>Modalidad</p>	

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Estado de cumplimiento	Constatación
0005AP	RAB 137 137.020 Circular de Asesoramiento CA-AGA-137-002	¿Se ha determinado una Clave de Referencia seleccionada de la Tabla A-1 de RAB 137, y/o Circular de Asesoramiento CA-AGA-137-002, de acuerdo con las características de los aviones para los que se destine la instalación del aeródromo?	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado	
0010AP	RAB 137 137.201 (g) – (i) Circular de Asesoramiento CA-AGA-137-002	¿La longitud de la pista principal satisface los requisitos operacionales de los aviones para los que se proyectó?	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado	
0015AP	RAB 137 137.201 (j) Circular de Asesoramiento CA-AGA-137-002	¿El ancho de pista está determinado de acuerdo con la clave de referencia del aeródromo establecido por norma?	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado	
0020AP	RAB 137 137.201 203 (m) – (t) (a) – (h) Circular de Asesoramiento CA-AGA-137-002	¿Las pendientes longitudinales y transversales de pista cumplen con las condiciones requeridas en norma?	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado	
0025AP	RAB 137 137.201 204 (u) Circular de Asesoramiento CA-AGA-137-002	¿La pista puede soportar el tránsito de los aviones para los que está prevista? Verificar que el estado de la pista muestre características que evidencien que la resistencia de la pista está acorde al tránsito de aviones que opera en ella.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado	
0030AP	RAB 137 137.215 Circular de Asesoramiento CA-AGA-137-002	¿El operador de aeródromo provee una franja de pista acorde al tipo de operaciones que se efectúan?	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado	

0035AP	RAB 137 137.220 Circular de Asesoramiento CA-AGA-137-002	¿El operador de aeródromo provee un área de seguridad extremo de pista (RESA) en cada extremo de la franja de pista?	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado	
0040AP	RAB 137 137.235 Circular de Asesoramiento CA-AGA-137-002	¿Se proveen calles de rodaje que permitan el movimiento seguro y rápido de las aeronaves en la superficie?	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado	
0045AP	RAB 137 137.255 Circular de Asesoramiento CA-AGA-137-002	¿El operador de aeródromo provee una o más plataformas, en condiciones físicas que permitan operaciones seguras, regulares y eficientes?	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado	
0050AP	RAB 137 137.401 Circular de Asesoramiento CA-AGA-137-002	¿El operador de aeródromo provee por lo menos de un indicador de dirección de viento en el aeródromo?	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado	
0055AP	RAB 137 137.405 Circular de Asesoramiento CA-AGA-137-002	¿Las señales en el área de movimiento requeridas para el tipo de operaciones que se efectúan en el aeródromo, están en condiciones adecuadas de manera que proporcionen a los pilotos la guía e información requerida?	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado	
0060AP	RAB 137 137.515 Circular de Asesoramiento CA-AGA-137-002	¿El operador de aeródromo se asegura que se cumplan los requisitos de señalización o iluminación de obstáculos, dentro del aeródromo?	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado	
0065 AP	RAB 138 138.501	¿El operador de aeródromo provee una valla u otra barrera adecuada en el aeródromo para evitar la entrada en la pista de animales que por su tamaño lleguen a constituir un peligro para la operación de las aeronaves?	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado	

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL			
 DGAC DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL	DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA		
	LISTA DE VERIFICACIÓN AGA	CÓDIGO	LV-AGA-202
		VIGENCIA	REVISION
		25/5/2026	1
Servicio /Área Inspeccionada	INSPECCIÓN REMOTA DE AERÓDROMOS PRIVADOS O COMUNITARIOS		AGA-APR
OAD/ANSP	Responsable OAD/ANSP	Fecha de Inspección	
Indicador de lugar/Locación	Nombre del Aeródromo	Ciudad/Localidad	
Inspector a cargo	Alcance	Modalidad	

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Estado de cumplimiento	Constatación
0005 AP	RAB 137 137.020 Circular de Asesoramiento CA-AGA-137-002	¿Se ha determinado una Clave de Referencia seleccionada de la Tabla A-1 de RAB 137, y/o Circular de Asesoramiento CA-AGA-137-002, de acuerdo con las características de los aviones para los que se destine la instalación del aeródromo?	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado	
0010 AP	RAB 137 137.201 (g) – (i) Circular de Asesoramiento CA-AGA-137-002	¿La longitud de la pista principal satisface los requisitos operacionales de los aviones para los que se proyectó?	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado	
0015 AP	RAB 137 137.201 (j) Circular de Asesoramiento CA-AGA-137-002	¿El ancho de pista está determinado de acuerdo con la clave de referencia del aeródromo establecido por norma?	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado	
0020 AP	RAB 137 137.203 (a) – (h) Circular de Asesoramiento CA-AGA-137-002	¿Las pendientes longitudinales y transversales de pista cumplen con las condiciones requeridas en norma?	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado	
0025 AP	RAB 137 137.204 Circular de Asesoramiento CA-AGA-137-002	¿La pista puede soportar el tránsito de los aviones para los que está prevista? Verificar que el estado de la pista muestre características que evidencien que la resistencia de la pista está acorde al tránsito de aviones que opera en ella.	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado	
0030 AP	RAB 137 137.215 Circular de Asesoramiento CA-AGA-137-002	¿El operador de aeródromo provee una franja de pista acorde al tipo de operaciones que se efectúan?	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado	

Item N°	Referencia Normativa	Pregunta del requisito	Estado de cumplimiento	Constatación
0035 AP	RAB 137 137.220 Circular de Asesoramiento CA-AGA-137-002	¿El operador de aeródromo provee un área de seguridad extremo de pista (RESA) en cada extremo de la franja de pista?	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado	
0040 AP	RAB 137 137.235 Circular de Asesoramiento CA-AGA-137-002	¿Se proveen calles de rodaje que permitan el movimiento seguro y rápido de las aeronaves en la superficie?	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado	
0045 AP	RAB 137 137.255 Circular de Asesoramiento CA-AGA-137-002	¿El operador de aeródromo provee una o más plataformas, en condiciones físicas que permitan operaciones seguras, regulares y eficientes?	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado	
0050 AP	RAB 137 137.401 Circular de Asesoramiento CA-AGA-137-002	¿El operador de aeródromo provee por lo menos de un indicador de dirección de viento en el aeródromo?	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado	
0055 AP	RAB 137 137.405 Circular de Asesoramiento CA-AGA-137-002	¿Las señales en el área de movimiento requeridas para el tipo de operaciones que se efectúan en el aeródromo, están en condiciones adecuadas de manera que proporcionen a los pilotos la guía e información requerida?	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado	
0060 AP	RAB 137 137.515 Circular de Asesoramiento CA-AGA-137-002	¿El operador de aeródromo se asegura que se cumplan los requisitos de señalización o iluminación de obstáculos, dentro del aeródromo?	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado	
0065 AP	RAB 138 138.501	¿El operador de aeródromo provee una valla u otra barrera adecuada en el aeródromo para evitar la entrada en la pista de animales que por su tamaño lleguen a constituir un peligro para la operación de las aeronaves?	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> Insatisfactorio <input type="checkbox"/> No aplica <input type="checkbox"/> No observado	

.....
 FIRMA DEL PROPIETARIO O RESPONSABLE DEL
 AERÓDROMO PRIVADO

NOMBRE DEL PROPIETARIO O RESPONSABLE DEL AERÓDROMO:

CÉDULA IDENTIDAD:

APENDICE 4 – HERRAMIENTAS DE EVALUACION DEL SMS

Organización:	Referencia(s) de aprobación/certificación:	
Revisión del SMS o del Manual SM:	Evaluador(es):	
Alcance de la evaluación:	Fecha de la evaluación:	Referencia de la evaluación:

Índice Temático

- A1. Gestión de riesgos de la seguridad operacional (Anexo 19, Componente 2)
 - A1.1 Identificación de peligros (Anexo 19, Elemento 2.1)
 - A1.2 Evaluación y mitigación de riesgos de la seguridad operacional (Anexo 19, Elemento 2.2)
- B2. Aseguramiento de la seguridad operacional (Anexo 19, Componente 3)
 - B2.1 Observación y medición del rendimiento en materia de la seguridad operacional (Anexo 19, Elemento 3.1)
 - B2.2 La gestión del cambio (Anexo 19, Elemento 3.2)
 - B2.3 Mejora continua del SMS (Anexo 19, Elemento 3.3)
- C3. Políticas y objetivos en materia de seguridad operacional (Anexo 19, Componente 1)
 - C3.1 Compromiso de la gerencia (Anexo 19, Elemento 1.1)
 - C3.2 Obligaciones de rendición de cuentas y responsabilidades de la seguridad operacional (Anexo 19, Elemento 1.2)
 - C3.3 Designación de personal clave (Anexo 19, Elemento 1.3)
 - C3.4 Coordinación de la planificación de la respuesta ante emergencias (Anexo 19, Elemento 1.4)
 - C3.5 Documentación del SMS (Anexo 19, Elemento 1.5)
- D4. Promoción de la seguridad operacional (Anexo 19, Componente 4)
 - D4.1 Instrucción y educación (Anexo 19, Elemento 4.1)
 - D4.2 Comunicación de la seguridad operacional (Anexo 19, Elemento 4.2)
- E5. Gestión de interfaces (Anexo 19, Apéndice 2, Nota 2)

A1 Gestión de riesgos de la seguridad operacional (Anexo 19, Componente 2)

A1.1 Identificación de peligros (Anexo 19, Elemento 2.1 – RAB 138.1015)

Evaluación	Indicadores de cumplimiento y rendimiento		P(1)	S(2)	O(3)	E(4)			¿Cómo se logra?	Comentarios	
	1.1.1 138.1015 (a) y (b)	Existe un sistema de notificación confidencial, que captura los errores, peligros y cuasicolisiones, que es fácil de usar y accesible a todo el personal.					2				
	1.1.2 138.1015 (a) y (b)	El sistema de notificación confidencial brinda retroalimentación a la persona que notifica sobre las medidas adoptadas (o no adoptadas) y, cuando sea adecuado, al resto de la organización.					1.5				
	1.1.3 138.1015 (a) y (b)	El personal expresa su confianza en la política y en los procesos de notificación de la organización.					1				

Orientación	¿Qué buscar?			
	<ul style="list-style-type: none"> - Revisar el sistema de notificación para verificar si es accesible y fácil de usar. - Verificar la confianza y familiaridad del personal con el sistema de notificación, y si saben lo que se debe informar. - Revisar cómo se logra la protección de datos y la confidencialidad. - Evidencia de retroalimentación a la persona que notifica, a la organización y a terceros. - Evaluar el volumen y la calidad de las notificaciones, incluyendo si el personal está notificando sus propios errores y equivocaciones. - Revisar las tasas de cierre de las notificaciones. - Verificar si las organizaciones contratadas y los clientes son capaces de emitir notificaciones. - Revisar cómo se analizan los informes en el sistema. - Verificar que las responsabilidades con respecto al análisis de ocurrencias, almacenamiento y seguimiento estén claramente definidas. - Verificar que el personal pertinente es consciente de los sucesos que deberían ser obligatorios. - Evaluar cómo se relaciona la alta dirección con los productos del sistema de notificación. 			
	Presente	Adecuado	Operativo	Eficaz

<ul style="list-style-type: none"> • Existe un sistema de notificación confidencial para capturar los sucesos obligatorios y las notificaciones voluntarias que incluye un sistema de retroalimentación y se almacena en una base de datos. • El proceso identifica la forma en que se actúa sobre las notificaciones y específica y aborda cronogramas. 	<ul style="list-style-type: none"> • El sistema de notificación es accesible y fácil de usar para todo el personal. • Las responsabilidades, cronogramas y el formato de retroalimentación son pertinentes y están bien definidos. • La protección y confidencialidad de los datos están garantizadas. 	<ul style="list-style-type: none"> • El sistema de notificación está siendo utilizado por todo el personal. • Se retroalimenta a la persona que notifica acerca de cualquier medida adoptada (o no adoptada) y, de ser el caso, al resto de la organización. • Las notificaciones son evaluadas, procesadas, analizadas y almacenadas. • El personal conoce y cumple con sus responsabilidades con respecto al sistema de notificación. • Las notificaciones son procesadas dentro de los cronogramas definidos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Existe un sistema saludable de notificación basado en el volumen de notificaciones y la calidad de las notificaciones recibidas. • Las notificaciones de seguridad operacional son atendidas a tiempo. • El personal expresa confianza en la política y el proceso de notificación de la organización. • El sistema de notificación se utiliza para tomar mejores decisiones de gestión y para la mejora continua. • El sistema de notificación está disponible para que terceros (socios, proveedores y contratistas) puedan notificar.
--	---	---	--

Indicadores de cumplimiento y rendimiento		P ⁽¹⁾	S ⁽²⁾	O ⁽³⁾	E ⁽⁴⁾	W	Puntos	¿Cómo se logra?	Comentarios
Evaluación	1.1.4 138.1015 (a) y (b)	Existe un proceso que define cómo se identifican los peligros desde múltiples fuentes utilizando métodos reactivos y proactivos (internos y externos).				2.0			
	1.1.5 138.1015 (a) y (b)	El proceso de identificación de peligros identifica los peligros relacionados con la actuación humana.				2.0			
	1.1.6 138.1015 (a) y (b)	Existe un proceso para analizar los datos y la información sobre seguridad operacional para buscar tendencias y obtener información de gestión utilizable.				2.0			
	1.1.7 138.1015 (a) y (b)	Las investigaciones sobre seguridad operacional son realizadas por personal debidamente capacitado para identificar las causas raíz (no sólo lo que sucedió, sino por qué sucedió).				2.0			
¿Qué buscar?									
<ul style="list-style-type: none"> - Revisar cómo los peligros son identificados, analizados, abordados y registrados. - Revisar la estructura y el diseño del registro de peligros. - Considerar los peligros relacionados con: <ul style="list-style-type: none"> o Posibles escenarios de accidentes; o Factores humanos y organizacionales; o Decisiones y procesos de negocio; o Organizaciones de terceros; y o Factores reglamentarios. - Analizar qué fuentes internas y externas de peligros son tomadas en cuenta, tales como notificaciones de seguridad operacional, auditorías, encuestas de seguridad operacional, investigaciones, inspecciones, tormenta de ideas, actividades de gestión del cambio, influencias comerciales y otras influencias externas, etc. - Revisar si las investigaciones sobre seguridad operacional identifican los factores humanos y organizacionales contribuyentes. 									
Orientación	Presente		Adecuado			Operativo		Eficaz	
	<ul style="list-style-type: none"> • Existe un proceso que define cómo son identificados los peligros mediante métodos reactivos y proactivos. • Se identifican los desencadenantes de las investigaciones de seguridad operacional. 		<ul style="list-style-type: none"> • Se considera y revisa múltiples fuentes de peligros (internos y externos), según corresponda. • El proceso de análisis de datos permite obtener información de seguridad operacional útil. • Los peligros se documentan en un formato fácil de entender. • El nivel de aprobación de las investigaciones de seguridad operacional está definido y es adecuado al nivel de riesgo. 			<ul style="list-style-type: none"> • Los peligros son identificados y documentados. Se están identificando los factores humanos y organizacionales relacionados con los peligros. • Se lleva a cabo y se registra las investigaciones de seguridad operacional. 		<ul style="list-style-type: none"> • La organización tiene un registro de los peligros, el cual es mantenido y revisado para asegurar que se mantenga actualizado. Identificade forma continua y proactiva los peligros relacionados con sus actividades y el entorno operativo e involucra a todo el personal clave y a las partes interesadas apropiadas, incluidas las organizaciones externas. • Los peligros son evaluados continuamente en forma sistemática y oportuna. • Las investigaciones de seguridad operacional identifican los factores causales/contribuyentes sobre los que se actúa. 	

A1.2 Evaluación y mitigación de los riesgos de seguridad operacional (Anexo 19, Elemento 2.2 – RAB 138.1015)

Indicadores de cumplimiento y rendimiento		P ⁽¹⁾	S ⁽²⁾	O ⁽³⁾	E ⁽⁴⁾	W	Puntos	¿Cómo se logra?	Comentarios	
Evaluación	1.2.1 138.1015 (c) y (d)	Existe un proceso para la gestión de riesgos que incluye el análisis y evaluación de los riesgos asociados con los peligros identificados, expresado en términos de probabilidad y gravedad (o alguna metodología alternativa).						2.0		
	1.2.2 138.1015 (c) y (d)	Hay criterios para evaluar el nivel de riesgo que la organización está dispuesta a aceptar, y las evaluaciones y clasificaciones de riesgos están debidamente justificadas						1.5		
Orientación	¿Qué buscar?									
	<ul style="list-style-type: none"> - Revisar el esquema y los procedimientos de clasificación de riesgos. - Verificar que se definan criterios de probabilidad y gravedad (o que se describa una metodología alternativa). - Verificar si las evaluaciones de riesgos se llevan a cabo de forma coherente. - Hacer un muestreo de un peligro identificado y analizar cómo es procesado y documentado. - Revisar lo que desencadena una evaluación de riesgos. - Verificar los supuestos y si éstos son revisados. - Revisar cómo se clasifican los problemas cuando no se dispone de datos cuantitativos suficientes. - Verificar que el proceso defina quién puede aceptar qué nivel de riesgo. - Verificar que el registro de riesgos está siendo revisado y supervisado por el comité o comités de seguridad operacional correspondientes. - Evidencia de que la aceptabilidad del riesgo se aplica rutinariamente en los procesos de toma de decisiones. 									
	Presente	Adecuado	Operativo		Eficaz					
<ul style="list-style-type: none"> • Existe un proceso para el análisis y la evaluación de los riesgos de seguridad operacional. • Se ha definido el nivel de riesgo que la organización está dispuesta a aceptar. 		<ul style="list-style-type: none"> • Los criterios de probabilidad y gravedad están claramente definidos y se ajustan a las circunstancias reales del proveedor de servicios. • La matriz de riesgos y los criterios de aceptabilidad están claramente definidos y son utilizables. • Las responsabilidades y los plazos para aceptar el riesgo están claramente definidos. 		<ul style="list-style-type: none"> • El análisis y las evaluaciones de riesgos se llevan a cabo de manera coherente sobre la base del proceso definido. • Se está aplicando la aceptabilidad definida del riesgo. 		<ul style="list-style-type: none"> • Los análisis y evaluaciones de riesgos son revisados para asegurar la coherencia y para identificar las mejoras en los procesos. • Las evaluaciones de riesgos son revisadas periódicamente para asegurar que se mantienen actualizadas. • Los criterios de aceptabilidad del riesgo son utilizados de forma rutinaria, son aplicados en los procesos de toma de decisiones de la gerencia y son revisados periódicamente. 				

Evaluación	Indicadores de cumplimiento y rendimiento		P(1)	S(2)	O(3)	E(4)	W	Puntos	¿Cómo se logra?	Comentarios
	1.2.3 138.1015 (c) y (d)	La organización cuenta con un proceso para tomar decisiones y aplicar controles de riesgo adecuados y eficaces.						2.0		
1.2.4 138.1015 (c) y (d)	La alta gerencia tiene visibilidad de los peligros cuyo riesgo asociados alto o medio, así como de su mitigación y control.						1.5			
Orientación	¿Qué buscar?									
	<ul style="list-style-type: none"> - Verificar que los controles de riesgo contemplen los factores humanos y organizacionales. - Evidencia que se están tomando medidas respecto a los controles de riesgo y se hace el seguimiento respectivo. - Se está considerando el riesgo agregado. - Verificar si los controles del riesgo han reducido el riesgo residual. - Los controles del riesgo están claramente identificados. - Verificar el uso de controles de riesgos que se basan únicamente en la intervención humana. - Verificar que los nuevos controles de riesgos no generen riesgos adicionales. - Verificar si la aceptabilidad de los riesgos se realiza en el nivel de gestión adecuado. 									
	Presente		Adecuado			Operativo			Eficaz	
	<ul style="list-style-type: none"> • La organización cuenta con un proceso para decidir y aplicar controles de riesgo. 		<ul style="list-style-type: none"> • Se definen las responsabilidades y los plazos para determinar y aceptar los controles de riesgo. 			<ul style="list-style-type: none"> • Se están aplicando controles de riesgo apropiados para reducir el riesgo a un nivel aceptable, incluidos plazos y asignación de responsabilidades. • Los factores humanos son considerados como parte del desarrollo de los controles de riesgo. 			<ul style="list-style-type: none"> • Los controles de riesgo son prácticos y sostenibles, se aplican de manera oportuna y no crean riesgos adicionales. • Los controles de riesgo tienen en cuenta los factores humanos. 	

B2 Aseguramiento de la seguridad operacional (Anexo 19, Componente 3)

B2.1 Observación y medición del rendimiento en materia de la seguridad operacional (Anexo 19, Elemento 3.1 – RAB 138.1020 (a))

Evaluación	Indicadores de cumplimiento y rendimiento		P(1)	S(2)	O(3)	E(4)	W	Puntos	¿Cómo se logra?	Comentarios
	2.1.1 138.1020 (a)	Los indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional (SPI) relacionados con los objetivos de seguridad operacional de la organización han sido definidos, promulgados y son observados y analizados para buscar tendencias						2.0		
Orientación	¿Qué buscar?									
	<ul style="list-style-type: none"> - Evidencia que los SPI se basan en fuentes de datos confiables. - Evidencia de cuándo se revisaron los SPI por última vez. - Los SPI y metas definidas son apropiadas para las actividades, riesgos y objetivos de la organización en materia de seguridad operacional. - Los SPI se centran en lo que es importante y no en lo que es fácil de medir. - Consideración de cualquier SPI estatal. - Revisar si se ha tomado alguna acción cuando un SPI indica una tendencia negativa (que refleja un control de riesgo o un SPI inapropiado). - Evidencia de que los resultados de la observación del rendimiento en materia de seguridad operacional son discutidos a nivel de la alta gerencia. - Evidencia de retroalimentación proporcionada al ejecutivo responsable. 									
	Presente	Adecuado	Operativo	Eficaz						
<ul style="list-style-type: none"> • Existe un proceso para medir el rendimiento en materia de la seguridad operacional de la organización, incluidos los SPI y las metas relacionadas con la seguridad operacional de la organización, así como para medir la eficacia de los controles de riesgos en la seguridad operacional. 		<ul style="list-style-type: none"> • Los SPI se centran en lo que es importante y no en lo que es fácil de medir. • La confiabilidad de las fuentes de datos se toma en consideración en el diseño de los SPI. • Los SPI están vinculados a los riesgos identificados y a los objetivos en materia de seguridad operacional. • La frecuencia y la responsabilidad del seguimiento de las tendencias de los SPI son adecuadas. • Se han establecido metas realistas. • Se consideran los SPI estatales, según corresponda. 		<ul style="list-style-type: none"> • El rendimiento en materia de seguridad operacional de la organización está siendo medido y los SPI significativos están siendo continuamente supervisados y analizados en busca de tendencias. 		<ul style="list-style-type: none"> • Los SPI están demostrando el rendimiento en materia de seguridad operacional de la organización y la efectividad de los controles de riesgo basados en datos confiables. • Los SPI son revisados y actualizados regularmente para asegurar que sigan siendo relevantes. • Cuando los SPI indican que un control de riesgos es ineficaz, se toman las medidas apropiadas. 				

Indicadores de cumplimiento y rendimiento		P ⁽¹⁾	S ⁽²⁾	O ⁽³⁾	E ⁽⁴⁾	W	Puntos	¿Cómo se logra?	Comentarios	
Evaluación	2.1.2 138.1020 (a)						2.0			
	2.1.3 138.1020 (a)						1.5			
Orientación	¿Qué buscar?									
	<ul style="list-style-type: none"> - Evidencia de que los controles de riesgo están siendo evaluados para determinar su eficacia (por ejemplo, auditorías, encuestas, revisiones, SPI y metas de rendimiento en materia de seguridad operacional [SPT], sistemas de notificación). - Evidencia de los controles de riesgo aplicados por las organizaciones contratadas que están siendo evaluadas y supervisadas (por ejemplo, control de calidad, revisiones y reuniones regulares). - La información procedente de las actividades de aseguramiento de la seguridad operacional y supervisión del cumplimiento se incorpora al proceso de gestión de riesgos de la seguridad operacional. - Revisar dónde se han modificado los controles de riesgo como resultado de la evaluación. 									
	Presente		Adecuado			Operativo			Eficaz	
	<ul style="list-style-type: none"> • Existe un proceso para evaluar si los controles de riesgo son aplicados y son eficaces. 		<ul style="list-style-type: none"> • Se definen las responsabilidades, los métodos y los plazos para evaluar los controles de riesgo. • Las organizaciones contratadas están incluidas en el proceso de aseguramiento de la seguridad operacional. 			<ul style="list-style-type: none"> • Se están verificando los controles de riesgo para evaluar si se aplican y si son eficaces. 			<ul style="list-style-type: none"> • Se evalúan los controles de riesgo y se toman medidas para garantizar que sean eficaces y que presten un servicio seguro. 	

	Indicadores de cumplimiento y rendimiento		P(1)	S(2)	O(3)	E(4)	W	Puntos	¿Cómo se logra?	Comentarios
	Evaluación	2.1.4 138.1020 (a)	Se define las responsabilidades y la obligación de rendición de cuentas para garantizar el cumplimiento de las normas de la seguridad operacional y se identifica claramente los requisitos aplicables en los manuales y procedimientos de la organización .					1.5		
2.1.5 138.1020 (a)		Existe un programa de auditoría interna que incluye detalles sobre el calendario de auditorías, los procedimientos para las auditorías, la notificación, el seguimiento y los registros.					1.5			
2.1.6 138.1020 (a)		Se define las responsabilidades del proceso de auditoría interna y existe una persona o grupo de personas con responsabilidades de auditoría interna con acceso directo al gerente responsable.					1.5			
Orientación	¿Qué buscar?									
	<ul style="list-style-type: none"> - Revisar la forma en que la alta gerencia se asegura que la organización sigue cumpliendo la reglamentación. - Revisar las descripciones de los puestos de trabajo en cuanto a las responsabilidades de cumplimiento. - Evidencia de que la alta dirección toma medidas sobre los resultados de la auditoría interna y externa. - Revisar cómo se logra la independencia de la función de auditoría interna. - Revisar cómo interactúa la función de auditoría interna con: <ul style="list-style-type: none"> o La alta gerencia, o Los gerentes de línea, y o El personal de gestión de la seguridad operacional. - Evaluar el contenido del programa en relación con cualquier requisito reglamentario. 									
	Presente	Adecuado	Operativo	Eficaz						
<ul style="list-style-type: none"> • Se define las responsabilidades de cumplimiento. • La organización tiene un programa de auditoría interna, así como procedimientos de auditoría, notificaciones y registros. • Se ha identificado a una persona o grupo de personas con responsabilidades de auditoría interna y tienen acceso directo al ejecutivo responsable. 		<ul style="list-style-type: none"> • El programa de auditoría interna abarca todas las normas aplicables e incluye detalles del calendario de auditorías. • Se logra la independencia de la función de auditoría interna. 		<ul style="list-style-type: none"> • El programa de vigilancia del cumplimiento se está siguiendo y revisando periódicamente. • Todo el personal es consciente de sus responsabilidades y obligaciones de rendición de cuentas en cuanto al cumplimiento y de seguir los procesos y procedimientos. • Los resultados de las auditorías internas y externas se comunican al ejecutivo responsable y al personal directivo superior. 			<ul style="list-style-type: none"> • Los individuos están identificando e informando proactivamente sobre posibles incumplimientos. • El ejecutivo responsable y el personal directivo superior solicitan regularmente información sobre la situación de las actividades de auditoría interna y externa. 			

Evaluación	Indicadores de cumplimiento y rendimiento		P ₍₁₎	S ₍₂₎	O ₍₃₎	E ₍₄₎	W	Puntos	¿Cómo se logra?	Comentarios
	2.1.7 138.1020 (a)	Después de una auditoría, se realiza un análisis apropiado de los factores causales y se toman medidas correctivas/preventivas.						2.0		
Orientación	¿Qué buscar?									
	<ul style="list-style-type: none"> - Revisar los métodos utilizados para el análisis de las causas - Compruebe que el método se utiliza de forma coherente. - Revise cualquier hallazgo repetido y verifique si las acciones no han sido implementadas o están atrasadas. - Verificar la implementación oportuna de las acciones. - Revisar la comprensión de la alta gerencia sobre el estado de las constataciones significativas y las acciones correctivas/preventivas conexas. - Verifique que el personal apropiado participe en la determinación de las causas y los factores contribuyentes. - Buscar la coherencia entre los resultados de la auditoría interna y los resultados de la auditoría externa. - Revisar si los factores causales se consideran como peligros potenciales. 									
	Presente	Adecuado	Operativo	Eficaz						
<ul style="list-style-type: none"> • Se define el proceso de identificación y seguimiento de las acciones correctivas/preventivas. • Se describe la interfaz entre las auditorías internas y los procesos de gestión de riesgos de la seguridad operacional. 	<ul style="list-style-type: none"> • Se definen las responsabilidades y los plazos para determinar, aceptar y dar seguimiento a las medidas correctivas/preventivas. • El control del cumplimiento incluye las actividades contratadas. 	<ul style="list-style-type: none"> • La identificación y el seguimiento de las medidas correctivas/preventivas se llevan a cabo de acuerdo con los procedimientos, incluido el análisis causal para abordar las causas raíz. • El estado de las medidas correctivas/preventivas se comunica periódicamente a la alta gerencia y al personal pertinente. 	<ul style="list-style-type: none"> • La organización investiga las causas sistémicas y los factores contribuyentes de las constataciones. • La organización revisa proactivamente el estado de las medidas correctivas/preventivas. • Se verifica la efectividad de las medidas correctivas/preventivas. 							

B2.2 La gestión del cambio (Anexo 19, Elemento 3.2 – RAB 138.1020 (b))

Evaluación	Indicadores de cumplimiento y rendimiento		P(1)	S(2)	O(3)	E(4)	W	Puntos	¿Cómo se logra?	Comentarios	
	2.2.1 138.1020 (b)	La organización cuenta con un proceso para identificar si los cambios tienen un impacto en la seguridad operacional, así como para gestionar los riesgos identificados de acuerdo con los procesos de gestión de riesgos de seguridad operacional existentes.						1.5			
2.2.2 138.1020 (b)	Las cuestiones relativas a los factores humanos (HF) se han considerado como parte del proceso de gestión del cambio y, donde corresponde, la organización ha aplicado los requisitos de diseño adecuados, centrados en el factor humano, para el diseño de los equipos y el entorno físico.						1.0				
Orientación	¿Qué buscar?										
	<ul style="list-style-type: none"> - Las principales partes interesadas participan en el proceso. - Revisar qué es lo que desencadena el proceso. - Revisar los cambios recientes que se han producido durante el proceso de evaluación de riesgos. - Comprobar que el cambio ha sido firmado por una persona debidamente autorizada. - Se están identificando y gestionando los riesgos de tipo transicional. - Verificar las acciones de seguimiento, por ejemplo, si se ha validado los supuestos. - Verificar si hay un impacto en las evaluaciones de riesgos anteriores y en los peligros existentes. - Revisar si se tiene en cuenta el efecto acumulativo de múltiples cambios. - Revisar que los cambios relacionados con el negocio han considerado los riesgos de seguridad operacional (reestructuración organizacional, aumento o reducción de personal, proyectos de informática (IT), etc.). - Evidencia de los problemas de factores humanos (HF) que se abordan durante los cambios. - Revisar el impacto del cambio sobre la instrucción y las competencias. - Revisar los cambios anteriores para confirmar que permanecen bajo control. - Considerar cómo se comunican los cambios a las personas afectadas por el cambio. 										
	Presente	Adecuado	Operativo				Eficaz				
	<ul style="list-style-type: none"> • La organización ha establecido un proceso de gestión del cambio para identificar si los cambios tienen un impacto en la seguridad operacional y para gestionar cualquier riesgo identificado de acuerdo con los procesos de gestión de riesgos de la seguridad operacional existentes. 	<ul style="list-style-type: none"> • Se definen los desencadenantes del proceso de gestión de cambios. • El proceso también considera los cambios relacionados con el negocio y las interfaces con otras organizaciones/departamentos. • El proceso está integrado con los procesos de gestión de riesgos y de aseguramiento de la seguridad operacional. • Se definen las responsabilidades y los plazos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Se está utilizando el proceso de gestión del cambio, que incluye la identificación de peligros y la evaluación de riesgos, y se han establecido controles de riesgos adecuados antes de que se tome la decisión de introducir el cambio. • Las cuestiones relativas a los factores humanos (HF) han sido consideradas y abordadas como parte del proceso de gestión del cambio. 				<ul style="list-style-type: none"> • El proceso de gestión del cambio se utiliza para todos los cambios que pueden afectar la seguridad operacional, incluidos los problemas de factores humanos (HF), y considera la acumulación de múltiples cambios. Se inicia de manera planificada, oportuna y coherente e incluye acciones de seguimiento que garantizan que el cambio se implementó de manera segura. • El cambio se comunica a los afectados. • Las estrategias de control y mitigación de riesgos asociadas con los cambios están logrando el efecto previsto. 				

B2.3 Mejora continua del SMS (Anexo 19, Elemento 3.3 – RAB 138.1020 (c))

Evaluación	Indicadores de cumplimiento y rendimiento		P ⁽¹⁾	S ⁽²⁾	O ⁽³⁾	E ⁽⁴⁾	W	Puntos	¿Cómo se logra?	Comentarios
	2.3.1 138.1020(c)	La organización supervisa y evalúa continuamente sus procesos de SMS para mantener o mejorar continuamente la eficacia total del SMS.						1.0		
Orientación	¿Qué buscar?									
	<ul style="list-style-type: none"> - Revisar la información y los datos sobre la seguridad operacional utilizados para la toma de decisiones de gestión y la mejora continua. - Evidencia de: <ul style="list-style-type: none"> o Incorporación de las lecciones aprendidas en el SMS y en los procesos operacionales; o Se busca y adopta mejores prácticas; o Encuestas y evaluaciones de la cultura organizacional que se están llevando a cabo y sobre las que se está actuando; o Se analizan los datos y se comparte los resultados con los Comités de Seguridad Operacional; y o Acciones de seguimiento. - La información de sucesos externos, informes de investigación, reuniones de seguridad operacional, notificaciones de peligros, auditorías y análisis de datos de la seguridad operacional contribuyen a la mejora continua del SMS. 									
	Presente	Adecuado	Operativo	Eficaz						
<ul style="list-style-type: none"> • Existe un proceso para supervisar y revisar la eficacia del SMS utilizando los datos y la información disponibles. 		<ul style="list-style-type: none"> • El SMS es revisado periódicamente, y la revisión se apoya en información sobre seguridad operacional y en actividades de aseguramiento de la seguridad operacional. • La alta gerencia y los diferentes departamentos están involucrados. • La toma de decisiones se basa en datos. • Se toma en consideración la información externa, además de la información interna. 		<ul style="list-style-type: none"> • Hay evidencia de que el SMS está siendo revisado periódicamente para apoyar la evaluación de su eficacia, y que se están tomando las medidas adecuadas. 		<ul style="list-style-type: none"> • La evaluación de la eficacia de los SMS utiliza múltiples fuentes de información, incluido el análisis de los datos de la seguridad operacional, que respalda las decisiones de mejora continua. 				

C3 Políticas y objetivos de la seguridad operacional (Anexo 19, Componente 1)

C3.1 Compromiso de gestión (Anexo 19, Elemento 1.1 – RAB 138.1010 (a))

Indicadores de cumplimiento y rendimiento		P ⁽¹⁾	S ⁽²⁾	O ⁽³⁾	E ⁽⁴⁾	W	Puntos	¿Cómo se logra?	Comentarios
Evaluación	3.1.1 138.1010 (a)	Existe una política de seguridad operacional, firmada por el Gerente Responsable, que incluye un compromiso hacia la mejora continua; cumple con todos los requisitos y disposiciones legales aplicables; y toma en consideración las mejores prácticas.					0.5		
	3.1.2 138.1010 (a)	La política de seguridad operacional incluye una declaración para proporcionar los recursos adecuados, y la organización está gestionándolos con el objetivo de anticipar y subsanar cualquier deficiencia.					0.5		
	3.1.3 138.1010 (a)	Existen políticas establecidas para las funciones críticas de seguridad operacional, relacionadas con todos los aspectos de aptitud para el trabajo (por ejemplo, la política sobre alcohol y drogas o la fatiga).					1.0		
Orientación	¿Qué buscar?								
	<ul style="list-style-type: none"> - Entrevistar al ejecutivo responsable para evaluar su conocimiento y comprensión sobre la política de seguridad operacional. - Verificar que la política de seguridad operacional es revisada periódicamente en cuanto a contenido y vigencia. - Verificar que la política de seguridad operacional cumple los requisitos. - Entrevistar al personal para determinar hasta qué punto se conoce la política de seguridad operacional, así como su legibilidad y comprensión. - Revisar los recursos disponibles, incluyendo el personal, el equipo y los recursos financieros. - Hay personal suficiente y competente. - Examinar los recursos previstos en relación con los recursos reales. - Comprobar cómo se fomenta una cultura positiva de seguridad operacional y cómo repercute en la eficacia general. 								
	Presente		Adecuado			Operativo		Eficaz	
<ul style="list-style-type: none"> • Existe una política de seguridad operacional, firmada por el Gerente Responsable, que incluye un compromiso hacia la mejora continua; observa todos los requisitos y disposiciones legales aplicables; y considera las mejores prácticas. La política de seguridad operacional incluye una declaración para proporcionar los recursos adecuados. 		<ul style="list-style-type: none"> • La política de seguridad operacional es fácil de leer. • El contenido se adapta a la organización. • Existe un proceso para evaluar los recursos y subsanar cualquier deficiencia. 			<ul style="list-style-type: none"> • La política de seguridad operacional se revisa periódicamente para garantizar que sigue siendo relevante para la organización. • La organización está evaluando los recursos que se están proporcionando para prestar un servicio seguro y tomando medidas para subsanar cualquier deficiencia. 		<ul style="list-style-type: none"> • El ejecutivo responsable está familiarizado con el contenido de la política de seguridad operacional y la respalda. • La organización está revisando y tomando medidas para subsanar cualquier deficiencia de recursos prevista. 		

	Indicadores de cumplimiento y rendimiento		P(1)	S(2)	O(3)	E(4)	W	Puntos	¿Cómo se logra?	Comentarios	
	Evaluación	3.1.4 138.1010 (a)	Existe un medio para la comunicación de la política de seguridad operacional.					0.5			
3.1.5 138.1010 (a)		El ejecutivo responsable y el equipo de la alta gerencia promueven una cultura positiva de seguridad operacional/justa y demuestran su compromiso con la política de seguridad operacional, a través de la participación activa y visible en el sistema de gestión de la seguridad operacional.					1.0				
Orientación	¿Qué buscar?										
	<ul style="list-style-type: none"> - Revisar cómo se comunica la política de seguridad operacional. - La política de seguridad operacional es claramente visible para todo el personal, incluido el personal contratado y las organizaciones de terceros. - Preguntar a los gerentes y al personal sobre el conocimiento de la política de seguridad operacional - Todos los gerentes están familiarizados con los elementos clave de la política de seguridad operacional. - Evidencia de la participación de la alta gerencia en reuniones de seguridad operacional, instrucción, conferencias, etc. - Retroalimentación de encuestas de seguridad operacional que incluyen aspectos específicos de la cultura justa. - Relación con el regulador y otras partes interesadas. - Revisar cómo se promueve una seguridad operacional positiva y una mentalidad justa. 										
	Presente		Adecuado			Operativo			Eficaz		
	<ul style="list-style-type: none"> • Existe un medio para la comunicación de la política de seguridad operacional. El compromiso de la dirección con la seguridad operacional está documentado en la política de seguridad operacional. 		<ul style="list-style-type: none"> • La política de seguridad operacional es claramente visible para todo el personal (considerar múltiples lugares). • La política de seguridad operacional es comprensible (considerar múltiples idiomas). El Ejecutivo Responsable y el equipo de la alta gerencia tienen un papel bien definido en el sistema de gestión de la seguridad operacional. 			<ul style="list-style-type: none"> • La política de seguridad operacional se comunica a todo el personal (incluido el personal contratado y las organizaciones pertinentes). El ejecutivo responsable y el equipo de la alta gerencia están promoviendo su compromiso con la política de seguridad operacional, a través de la participación activa y visible en el sistema de gestión de la seguridad operacional. 			<ul style="list-style-type: none"> • Las personas de toda la organización están familiarizadas con esta política y pueden describir sus obligaciones con respecto a la política de seguridad operacional. La toma de decisiones, las acciones y los comportamientos reflejan una actitud positiva hacia la seguridad operacional y la cultura justa, y existe un buen liderazgo en materia de seguridad operacional, que demuestra el compromiso con la política de seguridad operacional. 		

Indicadores de cumplimiento y rendimiento		P ₍₁₎	S ₍₂₎	O ₍₃₎	E ₍₄₎	W	Puntos	¿Cómo se logra?	Comentarios	
Evaluación	3.1.6 138.1010 (a)	La política de seguridad operacional fomenta activamente la notificación sobre seguridad operacional.					1.0			
	3.1.7 138.1010 (a)	Se ha definido una política y principios de una cultura justa que identifican claramente los comportamientos aceptables e inaceptables para promover una cultura justa.					1.0			
Orientación	¿Qué buscar?									
	<ul style="list-style-type: none"> - Evidencia de cuándo se han aplicado los principios de actitud justa después de un evento. - Evidencia de intervenciones a partir de investigaciones de seguridad operacional que se ocupen de cuestiones organizativas, en lugar de centrarse únicamente en el individuo. - Revisar la forma en que la organización está monitoreando las tasas de notificación. - Revisar el número de notificaciones de seguridad operacional de la aviación apropiadas para las actividades. - Las notificaciones de seguridad operacional incluyen los propios errores de la persona que notifica y los eventos en los que está involucrada (eventos en los que nadie estaba observando). - Retroalimentación sobre la cultura justa, a partir de encuestas al personal sobre la cultura justa de la seguridad operacional. - Entrevistar a los representantes del personal para confirmar que están de acuerdo con la política y los principios de la cultura justa. - Comprobar que el personal es consciente de la política y los principios de la cultura justa. 									
	Presente		Adecuado			Operativo			Eficaz	
	<ul style="list-style-type: none"> • Se han definido una política y unos principios de la cultura de equidad. 		<ul style="list-style-type: none"> • La política sobre la cultura justa identifica claramente los comportamientos aceptables e inaceptables. • Los principios garantizan que la política pueda aplicarse de forma coherente en toda la organización. • La política y los principios de la cultura justa son comprensibles y claramente visibles. 			<ul style="list-style-type: none"> • Hay pruebas de que la política sobre la cultura justa y los principios que la sustentan se aplican y se promueven entre el personal. 			<ul style="list-style-type: none"> • La política sobre la cultura justa se aplica de manera justa y coherente y el personal confía en ella. • Hay pruebas de que la línea divisoria entre comportamiento aceptable e inaceptable se ha determinado en consulta con el personal y los representantes del personal. 	

Evaluación	Indicadores de cumplimiento y rendimiento		P ₍₁₎	S ₍₂₎	O ₍₃₎	E ₍₄₎	W	Puntos	¿Cómo se logra?	Comentarios
	3.1.8 138.1010 (b)	Se han establecido objetivos de seguridad operacional coherentes con la política de seguridad operacional y éstos son comunicados a toda la organización .						1.0		
3.1.9 138.1010 (b)	El programa estatal de seguridad operacional (SSP) está siendo considerado y abordado según corresponda.						1.0			
Orientación	¿Qué buscar?									
	<ul style="list-style-type: none"> - Evaluar si los objetivos de seguridad operacional son adecuados y pertinentes. - Se definen objetivos que conducirán a una mejora de los procesos, de los resultados y al desarrollo de una cultura positiva de seguridad operacional. - Evaluar cómo se comunican los objetivos de seguridad operacional en toda la organización. - Se están midiendo los objetivos de seguridad operacional para supervisar los logros a través de los SPI y los SPT. - Evaluar si los objetivos de seguridad operacional han tenido en cuenta los objetivos estatales en materia de seguridad operacional del SSP. 									
	Presente		Adecuado			Operativo			Eficaz	
	<ul style="list-style-type: none"> • Se han establecido objetivos de seguridad operacional que son coherentes con la política de seguridad operacional y existe un medio para comunicarlos a toda la organización. 		<ul style="list-style-type: none"> • Los objetivos de seguridad operacional son relevantes para la organización y sus actividades. • Los objetivos de la seguridad operacional son comprensibles y claramente visibles. • Los objetivos de seguridad operacional están alineados con el SSP. 			<ul style="list-style-type: none"> • Los objetivos de seguridad operacional son revisados periódicamente y comunicados a todo la organización . 			<ul style="list-style-type: none"> • El alcance de los objetivos de seguridad operacional está siendo supervisado por la alta dirección y se están tomando medidas para garantizar su cumplimiento. 	

C3.2 Obligaciones de rendición de cuentas y responsabilidades en materia de seguridad operacional (Anexo 19, Elemento 1.2 – RAB 138.1010 (c))

Indicadores de cumplimiento y rendimiento		P ⁽¹⁾	S ⁽²⁾	O ⁽³⁾	E ⁽⁴⁾	W	Puntos	¿Cómo se logra?	Comentarios
Evaluación	3.2.1 138.1010 (c)	Se ha nombrado un ejecutivo responsable con plena responsabilidad y obligación de rendición de cuentas para garantizar que el SMS se aplique correctamente y funcione con eficacia.					1.0		
	3.2.2 138.1010 (c)	El ejecutivo responsable es plenamente consciente de sus funciones y responsabilidades en materia del SMS con respecto a la política de seguridad operacional, los requisitos de seguridad operacional y la cultura de seguridad operacional de la organización.					1.0		
Orientación	¿Qué buscar?								
	<ul style="list-style-type: none"> - Evidencia de que el ejecutivo responsable tiene la autoridad para proporcionar recursos suficientes para proporcionar las mejoras de seguridad operacional relevantes. - Evidencia de la toma de decisiones sobre la aceptabilidad del riesgo. - Las actividades de revisión de SMS se están llevando a cabo de manera oportuna y el SMS cuenta con recursos suficientes. - Evidencia de que las actividades se han interrumpido debido a un nivel inaceptable de riesgo de seguridad operacional. - Buscar pruebas de que las acciones del ejecutivo responsable son consistentes con la promoción activa de una cultura positiva de seguridad operacional en de la organización. 								
	Presente	Adecuado	Operativo	Eficaz					
<ul style="list-style-type: none"> • Se ha nombrado un ejecutivo responsable con plena responsabilidad y con total rendición de cuentas de la gestión del SMS. 		<ul style="list-style-type: none"> • El ejecutivo responsable tiene control de los recursos. 		<ul style="list-style-type: none"> • El ejecutivo responsable se asegura de que el SMS cuente con los recursos adecuados, se implemente y se mantenga, y tiene la autoridad para detener la operación si existe un nivel inaceptable de riesgo para la seguridad operacional. • El ejecutivo responsable es plenamente consciente de sus funciones y responsabilidades en materia del SMS. • El ejecutivo responsable es accesible al personal de la organización. 			<ul style="list-style-type: none"> • El ejecutivo responsable se asegura de que el rendimiento del SMS sea supervisado, revisado y mejorado. 		

Evaluación	Indicadores de cumplimiento y rendimiento		P ₍₁₎	S ₍₂₎	O ₍₃₎	E ₍₄₎	W	Puntos	¿Cómo se logra?	Comentarios
	3.2.3 138.1010 (c)	Las obligaciones de rendición de cuentas, las autoridades y las responsabilidades están definidas y documentadas en todo la organización y el personal comprende sus propias responsabilidades.						0.5		
Orientación	¿Qué buscar?									
	<ul style="list-style-type: none"> - Preguntar a los gerentes y al personal sobre sus funciones y responsabilidades. - Confirmar que los altos directivos son conscientes del rendimiento de la organización en materia de seguridad operacional y de sus riesgos más significativos. - Evidencia de que los gerentes tienen objetivos de rendimiento relacionados con la seguridad operacional. - Buscar la participación activa del equipo directivo en el SMS. - Evidencia de una adecuada mitigación de riesgos, acción y apropiación. - Se definen y aplican los niveles de gestión autorizados para tomar decisiones sobre la aceptación de riesgos. - Compruebe si existen conflictos de intereses y si han sido identificados y gestionados. 									
	Presente		Adecuado			Operativo			Eficaz	
	<ul style="list-style-type: none"> • La obligación de rendición de cuentas, las autoridades y responsabilidades están claramente definidas y documentadas. 		<ul style="list-style-type: none"> • Las personas tienen acceso a su responsabilidad en materia de seguridad operacional, autoridades y responsabilidades (por ejemplo, a través de descripciones de puestos de trabajo o de organigramas). 			<ul style="list-style-type: none"> • Todos los miembros de la organización conocen y cumplen con sus responsabilidades, sus autoridades y obligaciones de rendición de cuentas en materia de seguridad operacional, y se les anima a contribuir al SMS. 			<ul style="list-style-type: none"> • El ejecutivo responsable y el equipo de la alta gerencia son conscientes de los riesgos a los que se enfrenta a la organización, y los principios del SMS existen en toda la organización para que la seguridad operacional forme parte del lenguaje cotidiano. 	

C3.3 Nombramiento de personal clave (Anexo 19, Elemento 1.3 – RAB 138.1010 (d))

Evaluación	Indicadores de cumplimiento y rendimiento		P ₍₁₎	S ₍₂₎	O ₍₃₎	E ₍₄₎	W	Puntos	¿Cómo se logra?	Comentarios	
	3.3.1 138.1010 (d)	Se ha nombrado un gerente de seguridad operacional competente, responsable de la implementación y el mantenimiento del SMS, que depende directamente del ejecutivo responsable.						1.0			
3.3.2 138.1010 (d)	A la organización se le ha asignado recursos suficientes para gestionar el SMS, incluido, entre otros, personal competente para la investigación, el análisis, la auditoría y la promoción de la seguridad operacional.						2.0				
Orientación	¿Qué buscar?										
	<ul style="list-style-type: none"> - Revisar el rol del gerente de seguridad operacional, incluyendo la credibilidad y el estatus. - Revisar la capacitación que ha recibido el gerente de seguridad operacional. - Evidencia de competencia mantenida. - Revisar cómo el gerente de seguridad operacional tiene acceso a la información sobre seguridad operacional interna y externa. - Revisar cómo se comunica y se relaciona el gerente de seguridad operacional con el personal operacional y la gerencia superior. - Revisar la carga de trabajo/tiempo asignado al gerente de seguridad operacional para cumplir con su función. - Comprobar que existen recursos suficientes para las actividades del SMS, tales como investigación de la seguridad operacional, análisis, auditoría, asistencia a reuniones sobre seguridad operacional y promoción. - Revisión de los plazos de actuación y cierre de las notificaciones de seguridad operacional. - Entrevistas con el ejecutivo responsable y el gerente de seguridad operacional. - Comprobar si existen conflictos de intereses y si han sido identificados y gestionados. 										
	Presente		Adecuado			Operativo			Eficaz		
	<ul style="list-style-type: none"> • Se ha nombrado a un gerente de seguridad operacional responsable de la implementación y el mantenimiento del SMS, que depende directamente del ejecutivo responsable. 		<ul style="list-style-type: none"> • El gerente de seguridad operacional es competente. • Se asignan tiempo y recursos suficientes para mantener el SMS. 			<ul style="list-style-type: none"> • El gerente de seguridad operacional ha implementado y mantiene el SMS. El gerente de seguridad operacional está en comunicación regular con el ejecutivo responsable y se encarga de los problemas de seguridad operacional cuando es apropiado. • El personal de la organización tiene acceso al gerente de seguridad operacional. 			<ul style="list-style-type: none"> • El gerente de seguridad operacional es competente para gestionar el SMS e identifica las mejoras de forma oportuna. • Existe una estrecha relación de trabajo con el ejecutivo responsable, y el gerente de seguridad operacional es considerado un asesor de confianza al que se le otorga la condición adecuada en la organización. 		

Evaluación	Indicadores de cumplimiento y rendimiento		P ₍₁₎	S ₍₂₎	O ₍₃₎	E ₍₄₎	W	Puntos	¿Cómo se logra?	Comentarios
	3.3.3 138.1010 (d)	La organización ha establecido uno o varios comités de seguridad operacional que debaten y resuelven los riesgos de la seguridad operacional y las cuestiones de cumplimiento, e incluye al ejecutivo responsable y a los jefes de las áreas funcionales.						1.5		
Orientación	¿Qué buscar?									
	<ul style="list-style-type: none"> - Revisar el comité de seguridad operacional, la estructura del mismo y los términos de referencia de cada comité/reunión. - Revisar los niveles de asistencia a las reuniones. - Revisar las actas de las reuniones y las acciones a tomar. - Comprobar que los resultados se comunican al resto de la organización. - La evidencia de los objetivos de seguridad operacional, el rendimiento en materia de seguridad operacional y el cumplimiento están siendo revisados y discutidos en las reuniones. - Los participantes cuestionan lo que se presenta cuando hay poca evidencia. - La alta gerencia es consciente de los riesgos más significativos a los que se enfrenta la organización y del rendimiento general de la organización en materia de seguridad operacional. 									
	Presente		Adecuado			Operativo			Eficaz	
<ul style="list-style-type: none"> • La organización ha establecido comité(s) de seguridad operacional. 		<ul style="list-style-type: none"> • La estructura y frecuencia de los comités de seguridad operacional respaldan las funciones del SMS en toda la organización. • El alcance de los comités de seguridad operacional incluye riesgos en la seguridad operacional, así como cuestiones de cumplimiento. • La asistencia del comité de seguridad operacional del más alto nivel incluye por lo menos al ejecutivo responsable y a los jefes de las áreas operacionales. 			<ul style="list-style-type: none"> • Hay evidencia de reuniones que se llevan a cabo, detallando la asistencia, las discusiones y las acciones a tomar. • El comité o comités de seguridad operacional supervisa(n) la eficacia del SMS y la función de supervisión del cumplimiento, revisando que haya recursos suficientes. • Se están supervisando las acciones y se han establecido los objetivos de seguridad operacional y los SPI adecuados. 			<ul style="list-style-type: none"> • Los comités de seguridad operacional incluyen a las principales partes interesadas. Los resultados de las reuniones son documentados y comunicados y cualquier acción es acordada, tomada y seguida de manera oportuna. Los objetivos y rendimiento en materia de seguridad operacional son revisados, y se toma las medidas apropiadas. 		

C3.4 Coordinación de la planificación de la respuesta ante emergencias (Anexo 19, Elemento 1.4 – RAB 138.1010 (e))

Indicadores de cumplimiento y rendimiento		P ⁽¹⁾	S ⁽²⁾	O ⁽³⁾	E ⁽⁴⁾	W	Puntos	¿Cómo se logra?	Comentarios	
Evaluación	3.4.1 138.1010 (e)	Se ha desarrollado y distribuido un plan de respuesta ante emergencias (ERP) que define los procedimientos, roles, responsabilidades y acciones de las diversas organizaciones y personal clave.						1.0		
	3.4.2 138.1010 (e)	Periódicamente se comprueba la idoneidad del ERP y se examina los resultados para mejorar su eficacia.						0.5		
Orientación	¿Qué buscar?									
	<ul style="list-style-type: none"> - Revisar el plan de respuesta ante emergencias. - Revisar cómo se planifica la coordinación con otras organizaciones. - Revisar cómo se distribuye el ERP y dónde se guardan las copias. - Entrevistar al personal clave y comprobar que tiene acceso al ERP. - Comprobar que se han considerado diferentes tipos de emergencias previsibles. - Verificar cuándo se revisó y probó el ERP por última vez y qué medidas se tomaron. 									
	Presente	Adecuado	Operativo				Efectivo			
<ul style="list-style-type: none"> • Un ERP coordinado ha sido desarrollado y definido. 		<ul style="list-style-type: none"> • El personal clave tiene fácil acceso a las partes relevantes del ERP en todo momento. • El ERP define los procedimientos, roles, responsabilidades y acciones de las distintas organizaciones y del personal clave. • Se definen la frecuencia y los métodos para probar el ERP. • La coordinación con otras organizaciones (incluidas las que no son de aviación) se define con los mecanismos adecuados. 			<ul style="list-style-type: none"> • Se revisa el ERP y se prueba para asegurarse de que esté actualizado. Existen pruebas de coordinación con otras organizaciones, según proceda. 		<ul style="list-style-type: none"> • Se analizan los resultados de la revisión y evaluación al ERP y se adopta medidas para mejorar su eficacia. 			

C3.5 Documentación SMS (Anexo 19, Elemento 1.5 – RAB 138.1010 (f) y (g))

Evaluación	Indicadores de cumplimiento y rendimiento		P ₍₁₎	S ₍₂₎	O ₍₃₎	E ₍₄₎	W	Puntos	¿Cómo se logra?	Comentarios	
	3.5.1 138.1010 (f) y (g)	La documentación del SMS incluye las políticas y los procesos que describen el sistema y los procesos de gestión de la seguridad operacional de la organización y está a disposición de todo el personal pertinente.						1.0			
3.5.2 138.1010 (f) y (g)	La documentación SMS, incluidos los registros relacionados con el SMS, se revisa y actualiza periódicamente con el adecuado control de versiones.						0.5				
Orientación	¿Qué buscar?										
	<ul style="list-style-type: none"> - Revisar la documentación del SMS y los procedimientos de enmienda. - Comprobar si hay referencias cruzadas a otros documentos y procedimientos. - Verificar la disponibilidad de la documentación SMS para todo el personal. - Comprobar que el personal sepa dónde encontrar la documentación relacionada con la seguridad operacional, incluidos los procedimientos adecuados para su función. - Revisar la documentación de apoyo del SMS (registros de peligros, actas de reuniones, informes de rendimiento en materia de seguridad operacional, evaluaciones de riesgos, etc.). - Comprobar cómo se almacenan los registros de la seguridad operacional y cómo se controlan las versiones. - Verificar que el personal apropiado esté al tanto de los procesos y procedimientos de control de registros. 										
	Presente	Adecuado	Operativo				Eficaz				
<ul style="list-style-type: none"> • La documentación del SMS incluye las políticas y procesos que describen el SMS y los procesos de la organización. La documentación SMS define los productos SMS y los registros de las actividades SMS que se almacenarán. • Se identifica los registros que deben almacenarse, el período de almacenamiento y la ubicación. 		<ul style="list-style-type: none"> • La documentación SMS está fácilmente disponible para todo el personal pertinente. • La documentación SMS es comprensible. • La documentación SMS es coherente con otros sistemas de gestión interna y representativa de los procesos reales existentes. • Se han definido requisitos de protección de datos y de confidencialidad. 		<ul style="list-style-type: none"> • Se gestionan los cambios en la documentación SMS. • Todos están familiarizados con las partes relevantes de la documentación SMS, y las siguen. • Las actividades SMS son almacenadas adecuadamente y se comprueba que son completas y coherentes con los requisitos de protección de datos y de control de la confidencialidad. 				<ul style="list-style-type: none"> • La documentación SMS es revisada de forma proactiva para mejorarla. • Los registros SMS se utilizan rutinariamente como datos para efectuar tareas relacionadas con la gestión de la seguridad operacional y la mejora continua del SMS. 			

D4 Promoción de la seguridad operacional (Anexo 19, Componente 4)

D4.1 Instrucción y educación (Anexo 19, Elemento 4.1 – RAB 138.1025 a)

Indicadores de cumplimiento y rendimiento		P(1)	S(2)	O(3)	E(4)	W	Puntos	¿Cómo se logra?	Comentarios	
Evaluación	4.1.1 138.1025 (a)	Existe un programa de instrucción en SMS que incluye instrucción inicial y periódica. La instrucción cubre las tareas de seguridad operacional individuales (incluyendo roles, responsabilidades y obligación de rendición de cuentas) y cómo funciona el SMS de la organización .					2.0			
	4.1.2 138.1025 (a)	Hay un proceso en vigor para medir la eficacia de la instrucción y para adoptar las medidas adecuadas para mejorar la instrucción posterior.					1.5			
	4.1.3 138.1025 (a)	La instrucción incluye factores humanos y organizacionales, incluyendocultura justa y habilidades no técnicas, con la intención de reducir el error humano.					1.0			
Orientación	¿Qué buscar?									
	<ul style="list-style-type: none"> - Revisar el programa de instrucción en SMS, incluyendo el contenido del curso y el método de entrega. - Comprobar los registros de instrucción en relación con el programa de instrucción. - Revisar cómo se está evaluando y manteniendo la competencia de los instructores. - La instrucción considera la retroalimentación de sucesos externos, informes de investigación, reuniones de seguridad operacional, notificaciones de peligros, auditorías, análisis de datos de seguridad operacional, instrucción, evaluaciones de cursos, etc. - Revisar cómo se evalúa la instrucción del personal nuevo y para los cambios de puesto. - Revisar cualquier evaluación de la instrucción. - Comprobar que la instrucción incluye factores humanos y organizacionales. - Consultar al personal sobre su propia comprensión de su papel en el SMS de la organización y sus funciones de seguridad operacional. - Verificar que todo el personal esté informado sobre su cumplimiento. 									
	Presente	Adecuado	Operativo				Eficaz			
<ul style="list-style-type: none"> • Existe un programa de instrucción SMS que incluye instrucción inicial y periódica. 		<ul style="list-style-type: none"> • La instrucción cubre las tareas individuales de seguridad operacional (incluyendo roles, responsabilidades y obligaciones de rendición de cuentas) y cómo funciona el SMS de la organización. • El material y la metodología de la capacitación se adaptan a la audiencia e incluyen factores humanos. • Se identifica a todo el personal que requiere instrucción. 			<ul style="list-style-type: none"> • El programa de instrucción SMS está impartiendo la instrucción adecuada a los diferentes miembros del personal de la organización y está siendo impartido por personal competente. 		<ul style="list-style-type: none"> • La instrucción SMS se evalúa en todos sus aspectos (objetivos de aprendizaje, contenido, métodos y estilos de enseñanza, pruebas, etc.) y está vinculada a la evaluación de competencias. • La instrucción es revisada rutinariamente para tener en cuenta los comentarios de diferentes fuentes. 			

Evaluación	Indicadores de cumplimiento y rendimiento		P ₍₁₎	S ₍₂₎	O ₍₃₎	E ₍₄₎	W	Puntos	¿Cómo se logra?	Comentarios
	4.1.4 138.1025 (a)	Hay un proceso que evalúa la competencia del individuo y toma las medidas correctivas apropiadas, cuando sea necesario.						1.0		
4.1.5 138.1025 (a)	Se define y evalúa la competencia de los instructores y se adoptan las medidas correctivas adecuadas cuando es necesario.						1.0			
Orientación	¿Qué buscar?									
	<ul style="list-style-type: none"> - Revisar cómo se lleva a cabo la evaluación de competencias en la contratación inicial y de forma recurrente. - Comprobar que incluye las funciones y responsabilidades en la seguridad operacional, así como la gestión del cumplimiento. 									
	Presente		Adecuado			Operativo			Eficaz	
	<ul style="list-style-type: none"> • Se define un marco de competencias para todo el personal, incluidos los instructores. 		<ul style="list-style-type: none"> • Existe un proceso para evaluar periódicamente la competencia real del personal en relación al marco de trabajo. 			<ul style="list-style-type: none"> • Hay pruebas de que el proceso se está utilizando y registrando. 			<ul style="list-style-type: none"> • El programa y proceso de evaluación de competencias se revisa y mejora de forma rutinaria. • La evaluación de las competencias adopta las medidas correctivas adecuadas cuando es necesario y se incorpora al programa de instrucción. 	

D4.2 Comunicación de la seguridad operacional (Anexo 19, Elemento 4.2 – RAB 138.1025 (b))

Evaluación	Indicadores de cumplimiento y rendimiento		P ⁽¹⁾	S ⁽²⁾	O ⁽³⁾	E ⁽⁴⁾	W	Puntos	¿Cómo se logra?	Comentarios
	4.2.1 138.1025 (b)	Existe un proceso para determinar qué información crítica de seguridad operacional debe comunicarse y cómo se comunica a todo el personal de la organización, según corresponda. Esto incluye a las organizaciones y al personal contratado, cuando proceda.						0.5		
Orientación	¿Qué buscar?									
	<ul style="list-style-type: none"> - Revisar las fuentes de información utilizadas para la comunicación en materia de seguridad operacional. - Revisar los métodos utilizados para comunicar información sobre seguridad operacional (por ejemplo, reuniones, presentaciones, correos electrónicos, acceso al sitio web, boletines, carteles, etc.). - Evaluar si el medio de comunicación es apropiado. - Se revisan la eficacia de los medios de comunicación en materia de seguridad operacional y el material utilizado para actualizar la formación pertinente. - Se están comunicando los eventos significativos, los cambios y los resultados de la investigación. - Comprobar la accesibilidad a la información sobre seguridad operacional. - Consultar con el personal sobre cualquier comunicación reciente en materia de seguridad operacional. - Revisar si la información de los sucesos se comunica oportunamente a todo el personal pertinente (interno y externo) y si ha sido debidamente des identificada. 									
	Presente		Adecuado			Operativo			Eficaz	
	<ul style="list-style-type: none"> • Existe un proceso para comunicar información crítica sobre la seguridad operacional. 		<ul style="list-style-type: none"> • El proceso determinó qué, cuándo y cómo debe comunicarse la información sobre la seguridad operacional. • El proceso incluye, en su caso, a las organizaciones y al personal contratado. • Los medios de comunicación se adaptan al público y al significado de lo que se está comunicando. 			<ul style="list-style-type: none"> • La información crítica sobre la seguridad operacional se identifica y se comunica en todo la organización a todo el personal, según proceda, incluidas las organizaciones contratadas y el personal, cuando proceda. 			<ul style="list-style-type: none"> • La organización analiza y comunica la información crítica sobre seguridad operacional de manera efectiva, a través de una variedad de métodos apropiados para maximizar su comprensión. • La comunicación de la seguridad operacional se evalúa para determinar cómo se está utilizando y entendiendo, para mejorarla cuando sea necesario. 	

E5 Gestión de la interfaz (Anexo 19, Apéndice 2, Nota 2 – RAB 138.1001 (a) y (b))

Evaluación	Indicadores de cumplimiento y rendimiento		P ⁽¹⁾	S ⁽²⁾	O ⁽³⁾	E ⁽⁴⁾	W	Puntos	¿Cómo se logra?	Comentarios
	5.1.1 138.1001 (a) y (b)	La organización ha identificado y documentado las interfaces internas y externas relevantes y la naturaleza crítica de dichas interfaces.							2.0	

Puntuación total

Orientación	¿Qué buscar?			
	<ul style="list-style-type: none"> - Revisar cómo se han documentado las interfaces. Puede incluirse en una descripción del sistema. - Prueba de ello: <ul style="list-style-type: none"> o Se identifican los temas críticos de la seguridad operacional, las áreas y los peligros asociados; o Los incidentes en la seguridad operacional están siendo notificados y abordados; o Las medidas de control de riesgos son aplicadas y revisadas regularmente; y o Las interfaces se revisan periódicamente. - Se organiza sesiones de instrucción y promoción de la seguridad operacional con las organizaciones externas pertinentes. - Las organizaciones externas participan en actividades SMS y comparten información sobre seguridad operacional. - Comprobar las interfaces identificadas (por ejemplo, interfaces con aeródromos, aerolíneas, control de tráfico aéreo (ATC), organizaciones de instrucción, organizaciones contratadas y el Estado). 			
	Presente	Adecuado	Operativo	Eficaz

• La organización ha identificado y documentado las interfaces internas y externas relevantes y la naturaleza crítica de dichas interfaces.

• Se contemplan todas las interfaces relevantes.
 • La forma en que se gestionan las interfaces es apropiada para la criticidad en términos de seguridad operacional.
 • Se definen los medios para comunicar la información sobre seguridad operacional.

• La organización está gestionando las interfaces a través de la identificación de peligros y la gestión de riesgos.
 • Existe una actividad de aseguramiento para evaluar las mitigaciones de los riesgos que están siendo entregadas por organizaciones externas.

• La organización tiene un buen conocimiento de la gestión de la interfaz y existen pruebas de que se están identificando los riesgos de la interfaz y se está actuando en consecuencia.
 • Las organizaciones que interactúan entre sí comparten información sobre seguridad operacional y toman medidas cuando es necesario.