



DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

Resolución No. 28 / 2012

CONSIDERANDO:

Que, el Consejo Nacional de Aviación Civil, mediante Resolución No. 052/2004, publicada en el registro oficial No. 518 de 03 de febrero del 2005, aprobó la Regulación Técnica de Aviación Civil RDAC Parte 139 *"Certificación y Operaciones de los Aeropuertos utilizados por Transportadores Aéreos"* y su posterior modificación realizada por la Dirección General de Aviación Civil con Resolución No. 056/2010 de 23 de marzo del 2010, publicado en el Registro Oficial No. 172 de 15 de abril del 2010;

Que, la quinta edición del Anexo 14 "Aeródromos" Volumen I "Diseño y Operación de Aeródromos", incorpora todas las enmiendas adoptadas por el Consejo de la OACI antes del 5 de marzo de 2009 y reemplaza, a partir del 19 de noviembre de 2009, todas las ediciones anteriores del Anexo antes citado;

Que, la Dirección de Ingeniería Aeroportuaria, mediante oficio No. DGAC-JX-2011-1193-M de 27 de diciembre del 2011, presentó un proyecto de modificación a la RDAC Parte 139, en el cual se consideró entre otros, el Anexo 14 Quinta edición, Doc. 9774 "Manual de Certificación de Aeródromos"; Manual de Gestión de Seguridad Operacional", Normativa Ecuatoriana Aeródromos 14;

Que, el Comité de Normas en reunión efectuada el 04 de enero del 2012, analizó el proyecto de modificación propuesto y resolvió en consenso que la RDAC Parte 139 debe ser elaborada y/o armonizada tomando como base al Reglamento Aeronáutico Latinoamericano (LAR) 139, considerando que esta reglamentación cumple con todos los requerimientos de la norma OACI; luego de lo cual, se recomienda al señor Director General aprobar dicha propuesta y su posterior publicación en el Registro Oficial;

Que, de acuerdo con el Art. 6, numeral 3, literal a) de la Ley de Aviación Civil, publicada en el Registro Oficial No. S-435 del 11 de enero del 2007, se determina las atribuciones y obligaciones del Director General de Aviación Civil: "Dictar, reformar, derogar regulaciones técnicas, órdenes, reglamentos internos y disposiciones complementarias de la Aviación Civil, de conformidad con la presente Ley, el Código Aeronáutico, el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y las que sean necesarias para la seguridad de vuelo, y la protección de la seguridad del transporte aéreo"; y,

En uso de sus facultades legales y reglamentarias,

RESUELVE:

Artículo Primero.- Aprobar la nueva edición de la Regulación Técnica de Aviación Civil RDAC Parte 139 "Certificación de aeródromos-Requisitos para operadores de aeródromos", como se detalla en el documento adjunto que es parte integrante de esta Resolución y que se encuentra publicado en la página Web de la Dirección General de Aviación Civil.

Artículo Segundo.- Encargar a la Subdirección General de Aviación Civil la ejecución, control y aplicación de la presente Resolución.

Artículo Tercero.- La presente Resolución entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial.

Comuníquese.- Dada en la Dirección General de Aviación Civil en Quito, Distrito Metropolitano, el 16 FEB. 2012



Ing. Fernando Guerrero López.
Director General de Aviación Civil

CERTIFICO que expidió y firmó la resolución que antecede el Ing. Fernando Guerrero López, Director General de Aviación Civil, en la ciudad de Quito, el 16 FEB. 2012



Dra. Rita Huilca Cobos
Directora de la Secretaría General DGAC



DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

REGULACIONES TÉCNICAS DE AVIACIÓN CIVIL

RDAC 139

CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

Enmiendas de la RDAC 139			
Enmienda	Origen	Temas	Aprobado
Nueva Edición	Certificación de Aeropuertos de la Dirección de Inspección y Certificación Aeronáutica	La Nueva Edición RDAC 139 incluye el Anexo 14 enmienda 10 A y 10 B. Con respecto al LAR 139 incorpora la primera edición	Aprobada con Resolución No. 28/2012 de 16 de febrero de 2012
Enmienda 1	Certificación de Aeropuertos de la Dirección de Inspección y Certificación Aeronáutica	La presente enmienda incluye el Anexo 14 enmienda 10 A y 10 B. Con respecto al LAR 139 primera edición enmienda 1.	Aprobada con Resolución No. 530/2014 de 14 de noviembre de 2014
Enmienda 2	Certificación de Aeropuertos de la Dirección de Inspección y Certificación Aeronáutica	La presente enmienda incluye el Anexo 14 enmienda 11 A y 11 B. Con respecto al LAR 139 primera edición enmienda 2.	Aprobada con Resolución No. 254/2015 de 17 de septiembre de 2015
Enmienda 3	Certificación de Aeropuertos de la Dirección de Inspección y Certificación Aeronáutica	La presente enmienda incluye el Anexo 14 Vol. I enmienda 12, 13 A, 13 B y 14. Con respecto al LAR 139 primera edición enmienda 4, 5 y 6	Aprobada con Resolución No. DGA-YA-2018-0178-R de 2018
Enmienda 4	Certificación de Aeropuertos de la Dirección de Certificación Aeronáutica y Vigilancia Continua	Con respecto al LAR 139, se incluyó la enmienda 8.	Aprobada con Resolución No. DGA-DGAC-2023-0103-R de 15 de septiembre de 2023

ÍNDICE**RDAC 139****CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS – REQUISITOS
PARA OPERADORES DE AERÓDROMOS****CAPÍTULO A - GENERALIDADES**

- 139.001 Definiciones y acrónimos
- 139.005 Aplicación
- [139.006 Alcance](#)
- 139.010 Registro del aeródromo y clave de referencia
- [139.011 Vigilancia Permanente a la Seguridad Operacional](#)
- [139.015 RESERVADO](#)
- [139.016 interfaces y responsabilidades compartidas](#)

CAPÍTULO B – CERTIFICACION DE AERÓDROMOS

- 139.100 Aplicabilidad
- 139.101 Obligatoriedad
- 139.105 Proceso de certificación
- 139.110 Expresión de interés (Pre-solicitud)
- 139.115 Solicitud formal de certificación de aeródromo
- 139.120 Evaluación de la solicitud formal manual de aeródromo y
aprobación/aceptación del manual de aeródromo
- 139.125 Verificación en el terreno
- 139.130 RESERVADO
- 139.135 Autoridad de la inspección
- 139.140 Otorgamiento de un certificado de aeródromo
- 139.145 Publicación en la AIP de la certificación del aeródromo
- 139.150 Duración de un certificado de aeródromo
- 139.155 Devolución de un certificado de aeródromo
- 139.160 Transferencia de un certificado de aeródromo
- 139.165 Certificado de aeródromo provisional
- 139.170 Suspensión o cancelación de un certificado de aeródromo
- 139.175 Enmienda y/o Actualización de la certificación de aeródromo

CAPÍTULO C – MANUAL DE AERÓDROMO

- 139.201 Obligatoriedad del manual de aeródromo
- [139.203 Alcance del manual de aeródromo](#)
- 139.205 Distribución del manual de aeródromo
- [139.207 Formato del manual de aeródromo](#)
- 139.210 Contenido del manual de aeródromo
- 139.215 [Enmienda](#) del manual de aeródromo
- 139.220 Notificación de cambios al manual de aeródromo

**CAPÍTULO D – OBLIGACIONES DEL OPERADOR/EXPLOTADOR DE AERÓDROMO
CERTIFICADO**

- 139.301 Cumplimiento de normas y métodos
- 139.305 Competencia y capacitación del personal clave
- 139.310 Operación y mantenimiento del aeródromo
- 139.315 Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS)

139.320 Auto inspección y notificación sobre seguridad operacional por el operador/explotador del aeródromo

[139.325 RESERVADO](#)

139.330 Notificación e informes

139.335 Inspecciones especiales

139.340 Control y eliminación de obstrucciones dentro del aeródromo

139.345 Avisos de advertencia

[139.350 Vigilancia permanente de la Seguridad Operacional](#)

CAPÍTULO E – EXENCIONES Y EVALUACIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

139.401 Exenciones

139.405 Evaluación de la seguridad operacional

139.410 Compatibilidad de Aeródromos

[139.415 Estudio Aeronáutico](#)

Apéndices

[Apéndice 1](#) Formulario de Pre-solicitud para certificación de aeródromo

[Apéndice 2](#) Formulario de Solicitud formal para certificación de aeródromo

[Apéndice 3](#) Formulario de Certificado de aeródromo

[Apéndice 4](#) Formulario de Registro de certificados de aeródromos

[Apéndice 5](#) Manual de Aeródromo

Capítulo 1 – Generalidades

Capítulo 2 – Contenido del Manual de Aeródromo

Adjunto A – Documentos a incluir en el Manual de Aeródromo

[Apéndice 6](#) [Inspecciones Técnicas y Verificaciones en el Terreno](#)

[Adjunto](#) [Proceso de Certificación](#)

Capítulo A Generalidades

139.001 Definiciones y acrónimos

(a) **Definiciones.** En la presente Regulación Aeronáutica RDAC 139 - Certificación de Aeródromos, los términos y expresiones indicadas a continuación, tendrán los significados siguientes:

Actividad Crítica. Toda actividad dentro de la operación y mantenimiento de un aeródromo relacionada a:

- Procedimientos del Manual de Aeródromo aceptado por la DGAC; o
- Procesos integrantes del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional SMS del aeródromo; o
- Otras tareas necesarias para el cumplimiento de las disposiciones establecidas en RDAC-154, RDAC-153, RDAC-139.

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

Autoridad aeronáutica. Entidad designada por el Estado encargada de la Administración de Aviación Civil (DGAC).

Certificado de aeródromo. Certificado otorgado por la DGAC de conformidad con las normas aplicables a la operación y diseño de aeródromos.

Estudio aeronáutico. Proceso de análisis de los efectos adversos sobre la seguridad y regularidad de las operaciones aéreas, que enumera las medidas de mitigación y clasifica el impacto de la aplicación de estas medidas en aceptables o inaceptables.

Estudio de compatibilidad. Estudio realizado por el explotador de aeródromo a fin de abordar la cuestión de las repercusiones de la introducción de un tipo o modelo de avión que resulta nuevo para el aeródromo. Es posible incluir en el estudio de compatibilidad una o varias evaluaciones de la seguridad operacional.

Evaluación de la seguridad operacional. Un elemento del proceso de gestión de riesgos de un SMS que se utiliza para evaluar las preocupaciones de seguridad operacional que surgen, entre otras causas, de las desviaciones respecto de las normas y reglamentaciones aplicables, los cambios identificados en un aeródromo o cuando se plantea cualquier otra preocupación de seguridad operacional.

Infraestructura del aeródromo. Elementos físicos e instalaciones conexas del aeródromo.

Inspección técnica. Verificación visual o por **instrumentos** del cumplimiento de las especificaciones técnicas relativas a la infraestructura y las operaciones del aeródromo

Manual de aeródromo. **Manual** que forma parte de la solicitud de un certificado de aeródromo con arreglo al RDAC 139 - Certificación de aeródromos, incluyendo todas sus enmiendas, que contenga las condiciones y procedimientos realizados por el operador/explotador de aeródromo en la prestación de servicios.

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

Personal Clave. Personal identificado por el operador/explotador de aeródromo y declarado en el manual de aeródromo que realiza actividades críticas para la operación y el mantenimiento del aeródromo

Plan de emergencia de aeródromo (PEA). Proceso por el cual cada aeródromo se prepara a hacer frente a cualquier emergencia que ocurra en el mismo o en sus cercanías.

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

Promulgación. Acción de **notificar** formalmente información oficial a la comunidad de la aviación

Reglamento aplicable. Los reglamentos aplicables al aeródromo y el explotador de aeródromo transpuestos de especificaciones internacionales y otros reglamentos pertinentes.

Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS). Enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional que incluye las estructuras orgánicas, la rendición de cuentas, las políticas y los procedimientos necesarios.

Superficies limitadoras de obstáculos. Se denominan superficies limitadoras de obstáculos, a los planos imaginarios, oblicuos y horizontales, que se extienden sobre cada aeródromo y sus inmediaciones, tendientes a limitar la altura de los obstáculos a la circulación aérea.

Transporte aéreo público. Servicios de transporte aéreo público son aquellos que tienen por objeto el transporte por vía aérea de pasajeros, equipajes, correo y carga, mediante remuneración. Pueden ser internos o internacionales, regulares o no regulares.

Transporte aéreo regular. Servicio de transporte aéreo regular es aquel que se realiza entre dos o más puntos, **ajustándose** a horarios, tarifas e itinerarios predeterminados y de conocimiento general mediante vuelos tan regulares y frecuentes que pueden reconocerse como sistemáticos.

(b) Acrónimos:

DGAC	Dirección General de Aviación Civil
AIP	Publicación de información aeronáutica
CDC	Carta de declaración de cumplimiento
IA	Inspector de aeródromo
RDAC	Regulaciones de Aviación Civil
MA	Manual de Aeródromos
PANS	Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea
PAPI	Indicador de trayectoria de aproximación de precisión
PEA	Plan de emergencia del aeródromo
SARPS	Normas y métodos recomendados
SEI	Salvamento y extinción de incendios
SMS	Sistema de gestión de la seguridad operacional
SRVSOP	Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional

139.005 Aplicación

(a) Este reglamento establece los procedimientos para certificar:

- (1) los aeródromos abiertos al uso público en los que se registren operaciones regulares de transporte aéreo público internacional.
- (2) los aeródromos abiertos al uso público que no se encuentren comprendidos dentro del numeral anterior, y cuyo operador/explotador o propietario así lo desee, podrán solicitarlo a la DGAC o a requerimiento de la DGAC.

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

139.006 Alcance

- (a) Este reglamento establece los requisitos y procedimientos para la certificación de aeródromos. El alcance de la certificación cubre todas las especificaciones pertinentes establecidas mediante el marco normativo (RDAC 153 y 154) aplicable al aeródromo, aceptable a la DGAC.
- (b) El alcance de la certificación incluye, como mínimo, los siguientes aspectos:
- (1) cumplimiento de la infraestructura del aeródromo respecto de los reglamentos aplicables a las operaciones que el aeródromo prevé proporcionar;
 - (2) procedimientos operacionales y su aplicación permanente, respecto de:
 - (i) datos y presentación de informes del aeródromo;
 - (ii) la coordinación con elementos de los servicios de tránsito aéreo (ATS),
 - (iii) acceso al área de movimientos;
 - (iv) plan de emergencias del aeródromo;
 - (v) salvamento y extinción de incendios (SEI);
 - (vi) inspección del área de movimientos;
 - (vii) mantenimiento del área de movimientos;
 - (viii) control de nieve y hielo y otras condiciones meteorológicas peligrosas;
 - (ix) ayudas visuales y sistemas eléctricos del aeródromo;
 - (x) seguridad operacional durante obras en el aeródromo;
 - (xi) dirección en la plataforma;
 - (xii) seguridad operacional en la plataforma;
 - (xiii) vehículos en el área de movimiento;
 - (xiv) gestión del peligro que representa la fauna;
 - (xv) obstáculos;
 - (xvi) traslado de aviones inutilizados;
 - (xvii) operaciones con visibilidad reducida; y
 - (xviii) cumplimiento del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) respecto de los reglamentos aplicables.
- (c) En el manual de aeródromo se describe, como dispuesto en el Capítulo C, toda la información relativa al mencionado alcance de la certificación en relación con el sitio del aeródromo, las instalaciones, los servicios, el equipo, los procedimientos operacionales, la organización y la gestión, incluido su SMS.

139.010 Registro del aeródromo y clave de referencia

- (a) **Registro de aeródromo.** Será mantenido por la DGAC un registro de certificado de aeródromos (**Apéndice 4**).

- (b) **Clave de referencia.** La clave de referencia del aeródromo se debe aplicar para su operación y registro de acuerdo a lo especificado en la Tabla A-1 del RDAC 154.

139.011 Vigilancia Permanente a la Seguridad Operacional

- a) Luego del otorgamiento del certificado al operador/explotador, el aeródromo estará bajo una vigilancia continua a fin de garantizar que se sigan cumpliendo las condiciones de certificación y los requisitos adicionales permanentes (véase sección 139.350 de este RDAC139).

139.015 RESERVADO

139.016 Interfaces y responsabilidades compartidas

- (a) Cuando el operador/explotador de aeródromo no sea responsable de proveer algunos servicios en el aeródromo detallados en el alcance de la certificación, en el Manual de Aeródromo, debe definirse claramente para cada uno de los elementos, qué tipo de coordinación y procedimientos se han establecido para los casos en que son varias las partes interesadas responsables.
- (b) La coordinación entre el operador/explotador de aeródromo, el explotador de aviones, los proveedores de servicios aeronáuticos y toda otra parte interesada pertinente con objeto de garantizar la seguridad de las operaciones deberá ser aceptable a la DGAC.

Capítulo B Certificación de aeródromos**139.100 Aplicabilidad**

- (a) Esta parte las reglas que gobiernan la certificación y operación de aeropuertos en cualquier provincia del Ecuador, que preste los siguientes servicios:
1. Operaciones regulares de transporte de pasajeros de una compañía aérea que opere aeronaves configuradas para más de 9 asientos para pasajeros, según determinen los reglamentos en virtud de los cuales se realiza la operación o el certificado de tipo de aeronave expedido por una autoridad de aviación civil competente:
 2. Operaciones no regulares de transporte de pasajeros de una compañía aérea que explote una aeronave configurada para al menos 31 asientos de pasajeros, según determinen los reglamentos en virtud de los cuales se realiza la operación o el certificado de tipo de aeronave expedido por una autoridad de aviación civil competente: y
 3. Operaciones de transporte de carga de una compañía aérea que opere aeronaves de carga configuradas para más de 500kg / 1100 lbs., carga de pago, según determinen las regulaciones en virtud de las cuales se realiza la operación o el certificado de tipo de aeronave expedido por una autoridad de aviación civil competente;
 4. Transporte de pasajeros y carga, en operaciones internacionales

139.101 Obligatoriedad

- (a) Ningún operador/explotador de aeródromo, puede operar un aeródromo de uso público donde se hayan autorizado operaciones de transporte aéreo público regular internacional, si no cuenta con un certificado de aeródromo y las condiciones de operación aceptadas por la DGAC acorde con este Reglamento excepto por lo establecido en el Párrafo (b) de la presente sección.
- (b) Los aeródromos certificados y no certificados que se encuentren en operación, deben presentar un plan de implementación para la certificación o actualización de certificación basada en lo establecido en el presente reglamento, en un plazo determinado por la DGAC del Estado, fecha en que se debe cumplir con lo especificado en el párrafo (a) de la presente sección.

Nota. - Dependiendo del número de aeródromos que exista en el Estado, la DGAC establecerá un programa para la certificación de los aeródromos dependiendo del nivel de operaciones comerciales, dando prioridad a los aeródromos con tránsito más intenso con lo especificado en el párrafo (a) de la presente sección.

- (c) El Operador/Explotador de aeródromo deberá considerar, previo a la elaboración de la solicitud formal de certificación, evaluar si existen otras leyes o reglamentos en el Estado que abarquen asuntos como la protección del medioambiente, aspectos territoriales, sanitarios u otros, que quizá requieran la aprobación de una autoridad competente en estos sectores, cuando corresponda. Los procesamientos de la expresión de interés deben incluir, cuando corresponda, referencias a las entidades competentes del Estado para obtener su autorización con la documentación necesaria, p. ej., un estudio de consecuencias ambientales llevado a cabo por el solicitante.

139.105 Proceso de certificación:

- a) Cuando un operador/explotador de aeródromo solicita la certificación inicial, los procedimientos de certificación de aeródromo deben asegurar el pleno cumplimiento de los requisitos pertinentes detallados en la sección 139.006 de este reglamento.

- (b) El proceso de certificación comprende:
- (1) Fase 1: Expresión de interés (Presolicitud):
 - (2) Fase 2: Solicitud formal;
 - (3) Fase 3: Evaluación de la solicitud formal
 - (4) Fase 4: Verificación en el terreno; y
 - (5) Fase 5: Otorgamiento de un certificado de aeródromo.
- (c) Una vez emitido el certificado de aeródromo se promulga las condiciones de operación del aeródromo, y se difunde la condición certificada del aeródromo y la información requerida para ser publicada en el AIP.
- (d) El cumplimiento del Operador/Explotador de aeródromo se evalúa mediante:
- (1) inspecciones técnicas de la infraestructura y el equipo del aeródromo respecto de los requisitos relativos a las operaciones previstas;
 - (2) un examen del manual de aeródromo y la documentación de soporte y la aceptación de las secciones pertinentes sobre seguridad operacional;
 - (3) la verificación en el terreno de los procedimientos, la organización y el SMS del operador/explotador de aeródromo sobre la base del contenido del manual de aeródromo; y
 - (4) la verificación de las competencias y experiencia del personal clave del operador/explotador de aeródromo.

Nota. - Las inspecciones técnicas se planifican y llevan a cabo de modo que puedan emplearse los resultados en las verificaciones en el terreno.

139.110 Expresión de interés (Pre-solicitud):

- (a) El operador/explotador de aeródromo debe presentar a la DGAC una expresión de interés, mediante el formulario de pre-solicitud (modelo en **Apéndice 1**) para iniciar el proceso de certificación del aeródromo.
- (1) En caso que el proceso de certificación se inicie a requerimiento de la DGAC (en el ámbito de su programa de certificación), el operador/explotador debe comunicar a la DGAC sobre el inicio del proceso e indicar la(s) persona(s) de contacto en el aeródromo para tratar del tema de la certificación.
 - (2) en cuanto el aeródromo cumpla lo establecido para la certificación de acuerdo con la sección 139.005, se realiza una reunión inicial entre el Estado y el operador/explotador de aeródromo.
- (b) El operador/explotador de aeródromo debe iniciar la elaboración de su manual de aeródromo cuando inicia el proceso de certificación, para presentarlo en el plazo establecido por la DGAC.

Nota. - Para facilitar la confección del manual de aeródromo, véase la CA-AGA-139-004 (LAR 139 – Modelo de manual de aeródromo).

- (c) El operador/explotador de aeródromo debe presentar una auto-evaluación de su SMS, si es requerido por la DGAC, de acuerdo a la lista de verificación y metodología indicada por dicha Autoridad;

Nota. - No se requiere que el operador/explotador de aeródromo tenga un SMS implementado para que se empiece el proceso de certificación. Como es posible que los requisitos del SMS para la certificación de los operadores/explotadores de aeródromo sean nuevos, tal vez este aspecto de la operación requiera enormes esfuerzos del operador/explotador de aeródromo para lograr el cumplimiento.

- (d) El operador/explotador de aeródromo debe completar las listas de verificación, para demostrar el nivel de cumplimiento de los requisitos del RDAC153 y RDAC154.

- (e) De acuerdo al análisis de las auto-evaluaciones completadas por el operador/explotador de aeródromo, la DGAC puede efectuar inspecciones técnicas completas o verificaciones por muestro de:

- (1) la infraestructura, las superficies limitadoras de obstáculos, las ayudas visuales y no visuales y el equipo del aeródromo;
- (2) de los servicios SEI; y
- (3) de la gestión del peligro que representa la presencia de la fauna.

Nota 1.- Las inspecciones técnicas se planifican y llevan a cabo de modo que puedan emplearse los resultados en las verificaciones en el terreno. El alcance y las metodologías para las inspecciones técnicas y las verificaciones en el terreno se detallan en el Apéndice 6 de este RDAC139.

Nota 2.- La inspección de la infraestructura y las ayudas terrestres suele ser el primer paso del proceso de certificación inicial y contribuye a la evaluación de la conformidad de la infraestructura, teniendo en cuenta su complejidad.

- (f) En caso de que se hayan efectuado inspecciones técnicas con anterioridad y según cambios que haya efectuado el operador/explotador en el aeródromo tras la última inspección, la DGAC puede realizar una inspección de seguimiento, que consistirá en:

- (1) una evaluación de que siguen siendo válidas las condiciones imperantes en el aeródromo que dieron lugar a las conclusiones de las inspecciones técnicas previas;
- (2) un examen de todo reglamento aplicable nuevo; y
- (3) un examen de la implantación de los planes de medidas correctivas aceptados previamente.

- (g) Los resultados de las inspecciones técnicas, deben ser tenidos en cuenta por el operador/explotador de aeródromo, en la elaboración del Manual de Aeródromo.

139.115 Solicitud formal de certificación de aeródromo:

- (a) El operador/explotador solicitante de un certificado de aeródromo debe presentar su solicitud formal a la DGAC (modelo en **Apéndice 2**).
- (b) El operador/explotador solicitante junto a la solicitud formal debe presentar a la DGAC, copia del manual de aeródromo conforme a su requerimiento, impresas o en formato digital (véase Capítulo C de este reglamento para el contenido del Manual de Aeródromo).
- (c) Verificados los componentes del manual de aeródromo presentado, incluyendo su documentación complementaria (anexos, apéndices, etc.), y en caso que no se haya incluido toda la información que debe figurar acuerdo con el Apéndice 5 de este reglamento, la DGAC puede rechazar la solicitud o puede aceptarla condicionada bajo compromiso del operador/explotador de complementar la documentación en un plazo determinado por la DGAC.

139.120 Evaluación de la solicitud formal y aprobación/aceptación del manual de aeródromo

- (a) Antes de la verificación en el terreno del aeródromo (incluidos procedimientos y SMS), el manual de aeródromo presentado por el operador/explotador será examinado por la DGAC y aceptado/aprobado de acuerdo al procedimiento previsto, si se verifica que:
 - (1) El operador/explotador de aeródromo haya presentado el formulario de Solicitud Formal de acuerdo al modelo del Apéndice 2 de este reglamento o modelo suministrado por la DGAC; y
 - (2) El operador/explotador de aeródromo haya presentado el manual de aeródromo con toda la información y los procedimientos establecidos, según el Capítulo C de este Reglamento.
- (b) El operador/explotador de aeródromo que haya presentado una solicitud formal de certificación debe informar a la DGAC de todo cambio que se realice en el manual de

aeródromo aprobado/aceptado entre el momento en que se solicita el certificado (Fase 2) y el final de la verificación en el terreno (Fase 4).

139.125 Verificación en el terreno

- (a) El operador/explotador de aeródromo debe demostrar en la verificación en el terreno realizada por la DGAC que las operaciones del aeródromo se realizan con eficiencia, efectividad y regularidad de conformidad con los reglamentos RDAC 153 y RDAC 154, y los procedimientos aplicables que se describen en el manual de aeródromo.
- (b) Durante la verificación en el terreno (Fase 4) la DGAC evalúa que el operador/explotador del aeródromo cumpla los requisitos de certificación pertinentes de acuerdo al alcance descrito en 139.006.

Nota 1.- La verificación del SMS puede ser realizada en la verificación en el terreno o en una verificación específica del SMS por separado;

Nota 2.- La verificación del SMS en el terreno se centra explícitamente en los componentes requeridos para el otorgamiento del certificado (véase párrafo 139.135(c)) y, si procede, abarca todos los demás requisitos de un SMS.

Nota 3.- Cuando la DGAC haya realizado inspecciones técnicas previas, la verificación en el terreno tiene en cuenta los resultados de esas inspecciones y las medidas correctivas conexas, si procede;

Nota 4.- La metodología empleada para efectuar verificaciones en el terreno es presentada en el Apéndice 6 de este reglamento.

- (c) El operador/explotador de aeródromo debe cumplir como mínimo, los elementos con los que debe contar el SMS del aeródromo cuando se otorga la certificación inicial según lo dispuesto en la sección 3.2 del **Apéndice 6** de este reglamento.
- (d) 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.
- (e) Al final de una verificación en el terreno, se entregará al operador/explotador de aeródromo una lista preliminar de constataciones, en el que debe incluir las discrepancias o no encontradas durante el desarrollo de las inspecciones, y una vez que la DGAC haya clasificado las constataciones, se envía al operador/explotador un informe de la verificación en el terreno.
- (f) En caso de registrar constataciones, el operador/explotador debe elaborar un plan de medidas correctivas donde se propongan formas de eliminar o mitigar los motivos de las constataciones y se incluyan plazos para cada medida posterior, el cual debe resultar aceptable a la DGAC.
- (g) La DGAC, en caso que considere necesario, por razones de seguridad operacional, dispondrá al operador/explotador de aeródromo la aplicación de medidas de mitigación apropiadas inmediatas, hasta que se implementen las medidas definitivas para eliminar o mitigar las constataciones.

139.130 RESERVADO

139.135 Autoridad de la inspección

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

verificar sobre un tema específico que cause preocupación.

139.140 Otorgamiento de un certificado de aeródromo

- (a) Una vez concluidas las inspecciones técnicas y verificación en el terreno, aceptado el manual de aeródromo, aceptados los planes de medidas correctivas y convenidas las medidas de mitigación, los inspectores de aeródromos recomendarán a la DGAC, el otorgamiento o negación del certificado de aeródromo, conforme a lo establecido por la DGAC.
- (b) De ser aceptado lo indicado en el párrafo anterior, la DGAC otorgará el certificado de aeródromo al operador/ explotador, a través de un documento y adjuntando las condiciones de operación de acuerdo al modelo en **Apéndice 3 y Anexo 1, 2 y 3** de este reglamento, o modelo adoptado por la DGAC, que incluye:
 - (1) La clave de referencia de aeródromo
 - (2) El tipo de avión de diseño/crítico
 - (3) las condiciones operacionales del aeródromo para dar cabida a los aviones críticos;
 - (4) la categoría SSEI;
 - (5) las restricciones operacionales en el aeródromo; y
 - (6) [las desviaciones autorizadas en cuanto a la compatibilidad de aeródromo \(véase sección 139.410 de este reglamento\), sus condiciones/restricciones operacionales y su validez.](#)
- (c) La DGAC, a instancias de una evaluación de la seguridad operacional y dentro del marco jurídico y normativo del Estado, está facultada para aceptar una desviación a un requisito normativo especificado en el conjunto RDAC AGA sobre la base de una evaluación de seguridad operacional. Los criterios para la evaluación y el otorgamiento de exenciones, se detallan en el **Capítulo E** de este reglamento.

139.145 Publicación en la AIP de la certificación del aeródromo:

- (a) Una vez emitido el certificado por parte de la DGAC, el operador/explotador de aeródromo debe colaborar para que sea promulgada la situación de certificación en la publicación de información aeronáutica, acuerdo a normas y procedimientos establecidos por la DGAC y por el servicio de información aeronáutica, donde se ha de incluir:
 - (1) El nombre del aeródromo y el indicador de lugar de la OACI;
 - (2) La fecha de certificación y la validez de la certificación, si procede; y
 - (3) Las observaciones, si corresponde.
- (b) En caso de que se adjunte al certificado de aeródromo condiciones especiales o restricciones operacionales, el operador/explotador de aeródromo debe presentar la documentación necesaria solicitada por la DGAC y tomar las acciones bajo su responsabilidad, para que estas sean divulgadas en la publicación de información aeronáutica (AIP), hasta que se complete el plan de medidas correctivas o mientras estén en vigor las restricciones operacionales o condiciones especiales.
- (c) El operador/explotador de aeródromo debe presentar la documentación necesaria solicitada por la DGAC y tomar las acciones bajo su responsabilidad, para que los resultados de las evaluaciones de riesgo o estudios aeronáuticos que constituyan exenciones, se publiquen en un documento de alcance público, de acuerdo a lo establecido por la DGAC.

Nota. - Ver Circular de Asesoramiento CA-139-001 para orientación sobre evaluaciones de seguridad operacional.

139.150 Duración de un certificado de aeródromo

- (a) Un certificado de aeródromo 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.
- (b) El operador/explotador de aeródromo poseedor de un certificado de aeródromo, vencido el plazo de vigencia, debe tramitar una nueva solicitud en el plazo establecido por la DGAC, la cual renovará su certificado si mantiene las condiciones establecidas en la presente reglamentación. En caso contrario, será cancelado y el certificado de aeródromo retirado.

139.155 Devolución de un certificado de aeródromo

- (a) El titular de un certificado de aeródromo debe comunicar por escrito a la DGAC, con una
una
- (b) 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.

139.160 Transferencia de la operación/explotación del aeródromo

- (a) Cuando la operación/explotación del aeródromo se transfiere de un operador/explotador a otro, será otorgado un nuevo certificado al nuevo titular acuerdo al proceso establecido en este reglamento.
- (b) Si la transferencia de la operación/explotación es por solicitud de los operadores/explotadores (el anterior y el nuevo), la DGAC podrá aprobar, dar su consentimiento y expedir un nuevo certificado de aeródromo a un nuevo titular cuando:
 - (1) el titular actual del certificado de aeródromo notifique a la DGAC, por escrito, de acuerdo a lo que establezca la DGAC, antes del cese de su operación; estableciendo que dejará de operar el aeródromo en la fecha especificada en la notificación;
 - (2) el titular actual del certificado de aeródromo notifique por escrito a la DGAC, el nombre del nuevo titular propuesto;
 - (3) el nuevo titular propuesto solicite por escrito a la DGAC, dentro del plazo establecido por la DGAC, antes de que el titular actual del certificado de aeródromo cese de explotar el mismo, que dicho certificado sea transferido al nuevo titular; y
 - (4) se satisfagan los requisitos establecidos en la presente reglamentación con respecto al nuevo titular.
- (c) Si la DGAC no aprueba la transferencia de la operación/explotación de aeródromo, debe notificar por escrito al titular propuesto sus razones en un plazo establecido por la DGAC, de haber adoptado dicha decisión.
- (d) Para que el nuevo titular inicie la operación/explotación del aeródromo con el certificado, la DGAC puede otorgar un certificado provisional solamente si se ha cerciorado que el nuevo operador/explotador propuesto se encuentra en condiciones de operar y mantener adecuadamente el aeródromo sin que ocurran variaciones significativas en las operaciones cotidianas del aeródromo. Esto significa que:
 - (1) Las instalaciones, servicios y equipo deben permanecer en correspondencia a lo establecido en la presente reglamentación;
 - (2) El personal de operaciones y mantenimiento deben permanecer en sus puestos o ser reemplazado con personal con calificaciones, experiencia e idoneidad equivalentes;
 - (3) El sistema de gestión de la seguridad operacional debe permanecer en efecto y los procedimientos del manual de aeródromo deben mantenerse sin modificación.
- (e) El certificado provisional tendrá validez establecida por la DGAC, en plazo necesario para que el nuevo operador/explotador desarrolle y presente un manual de aeródromo y las operaciones

bajo responsabilidad del nuevo operador/explotador sean evaluadas por la DGAC.

139.165 Certificado de aeródromo provisional

- (a) La DGAC podrá otorgar un certificado de aeródromo provisional al operador/explotador de aeródromo solicitante del proceso de certificación de aeródromo, o al nuevo titular referido en la Sección 139.160, si la DGAC se ha cerciorado de que:
 - (1) Se haya completado el procedimiento de solicitud de otorgamiento de certificado; y
 - (2) El otorgamiento de un certificado provisional es de interés del Estado y no perjudica la seguridad operacional, estableciendo claramente cuáles son las limitaciones operacionales en caso de que existan, y cuál será el plazo concedido para levantar las mismas.
- (b) Un certificado de aeródromo provisional otorgado con arreglo al punto anterior expirará en:
 - (1) la fecha en que el certificado de aeródromo definitivo se otorga; o la fecha de expiración especificada en el certificado provisional; tomándose la primera de ambas fechas; o
 - (2) por decisión de la DGAC.

139.170 Suspensión o cancelación de un certificado de aeródromo

- (a) A reserva de que se hayan satisfecho los requisitos del presente Capítulo B, Sección 139.140 - Otorgamiento de un certificado de aeródromo, la DGAC podrá suspender un certificado de aeródromo cuando, no ha sido notificado que exista:
 - (1) Cambio en la propiedad o administración de aeródromo;
 - (2) Cambio en el uso de operación del aeródromo;
 - (3) Cambio en los límites del aeródromo.
 - (4) Cualquier cambio que altere las condiciones originales de la certificación.
- (b) La DGAC podrá cancelar el certificado de operación cuando se cumpla una de las condiciones anteriores y se ponga en riesgo la seguridad operacional.
- (c) La suspensión solo será levantada cuando la seguridad operacional del aeródromo sea garantizada y aceptada por la DGAC.

139.175 Enmienda y/o Actualización de la certificación de aeródromo

- (a) Será iniciado el proceso de enmienda y/o actualización de la certificación de aeródromo cuando:
 - (1) El titular del certificado de aeródromo solicita una enmienda;
 - (2) La DGAC establezca un período de duración del certificado de aeródromo;
 - (3) Cuando, durante en la vigilancia permanente de la seguridad operacional del aeródromo, la DGAC considere que hay necesidad de enmienda para adecuar la certificación a las nuevas condiciones del aeródromo o debido a la entrada en vigencia de nuevas reglamentaciones;
 - (4) hay un cambio en las condiciones del aeródromo;
 - (5) hay un cambio en el uso u operación del aeródromo; y
 - (6) hay un cambio en los límites del aeródromo.

Capítulo C Manual de aeródromo**139.201 Obligatoriedad del manual de aeródromo.**

- (a) Todo operador/explotador de aeródromo certificado o que haya presentado una solicitud formal de certificación debe contar con un manual de aeródromo aceptado por la DGAC de conformidad con esta reglamentación, en forma impresa y/o digital firmada por el titular del certificado.
- (b) Cada operador/explotador de aeródromo certificado o que haya presentado una solicitud formal de certificación debe:
 - (1) Elaborar, mantener el manual de aeródromo vigente; y
 - (2) mantener al menos una copia completa y actualizada del manual de aeródromo aprobado en el aeródromo, que estará disponible para su inspección por la DGAC.

139.203 Alcance del manual de aeródromo

- (a) Debe enunciarse en el manual de aeródromo la finalidad y los objetivos de ese manual y el modo en que deberán emplearlo el personal de operaciones y otras partes interesadas.
- (b) El manual de aeródromo debe contener toda la información pertinente para describir la estructura operacional y de gestión.
- (c) El manual de aeródromo debe ser 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. Se debe describir los servicios y las instalaciones del aeródromo, todos los procedimientos operacionales y todas las restricciones vigentes, según contenido establecido en el **Apéndice 5** de este Reglamento

139.205 Distribución del manual de aeródromo

- (a) El operador/explotador del aeródromo certificado o que haya presentado una solicitud formal de certificación debe:
 - (1) proporcionar a la DGAC ejemplares del manual de aeródromo en formato físico y/o digital de acuerdo con las disposiciones de la DGAC.
 - (2) conservar por lo menos un ejemplar completo y actualizado del manual de aeródromo en el aeródromo y otro ejemplar en la oficina principal del operador/explotador, si no está emplazada en el aeródromo, de acuerdo con las disposiciones de la DGAC.
 - (3) poner a disposición del personal autorizado de la DGAC, a efectos de inspección, el ejemplar a que se hace referencia en este Capítulo C, Sección 139.201.
 - (4) suministrar las partes aplicables del manual de aeródromo al personal responsable del aeródromo para su ejecución y en especial a las áreas de operaciones y mantenimiento del aeródromo.

139.207 Formato del manual de aeródromo

- (a) Como parte del proceso de certificación, el explotador de aeródromo presentará, para la aprobación / aceptación del Estado, un manual de aeródromo que contenga, entre otras cosas, información sobre el modo en que se aplicarán y administrarán de forma segura los procedimientos operacionales.
- (b) El manual de aeródromo debe reflejar con precisión el SMS del aeródromo y mostrar, en particular, cómo el aeródromo tiene la intención de medir su rendimiento respecto de las metas y los objetivos de seguridad operacional.

- (c) Todas las políticas de seguridad operacional del aeródromo, procedimientos operacionales e instrucciones deben estar contenidas en detalle o con referencia cruzada a otras publicaciones formalmente aceptadas o reconocidas por la DGAC.

Nota.- 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 explotador 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. Es fundamental que todo procedimiento, información y documentación referenciados estén sujetos a sistemas de consulta y promulgación exactamente iguales a los del manual de aeródromo. Sería adecuado para dicho propósito contar con una base de datos computarizada que contenga los procedimientos y la información referenciados. 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.

139.210 Contenido del manual de aeródromo

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

139.215 Actualización del manual de aeródromo

- (a) El operador/explotador de aeródromo certificado o que haya presentado una solicitud formal de certificación debe actualizar su manual de aeródromo:
 - (1) siempre que sea necesario, para mantener la exactitud de la información registrada;
 - (2) cuando la DGAC solicite al operador/explotador de aeródromo que altere o enmiende su manual de aeródromo para mantener la exactitud de dicho manual.
- (b) El operador/explotador de aeródromo debe definir claramente en su manual de quien es la responsabilidad de mantener la precisión del manual de aeródromo.
- (c) El operador/explotador de aeródromo debe definir un proceso para actualización de su manual que incluya un registro de todas las enmiendas, fechas de entrada en vigor y aprobaciones de las enmiendas.
- (d) El operador/explotador de aeródromo debe definir y poder demostrar el método mediante el cual se permite a todos los miembros del personal de operaciones y mantenimiento de un aeródromo tener acceso a las partes pertinentes del manual.

139.220 Notificación de cambios al manual de aeródromo

- (a) El operador/explotador de aeródromo certificado debe comunicar a la DGAC toda enmienda o adición, de acuerdo con los requisitos de vigilancia permanente establecidos en la sección 139.350 de este reglamento. Los cambios en el manual que representen cambios en las condiciones de certificación serán aprobados en el ámbito de un proceso de enmienda en el certificado según lo dispuesto en la sección 139.175 de este reglamento.
- (b) El operador/explotador de aeródromo debe tomar las acciones bajo su responsabilidad, acuerdo la reglamentación del Estado, para garantizar que todo cambio en el manual de aeródromos que deba ser notificado según la presente reglamentación, esté conforme con la información publicada en el AIP.

Capítulo D Obligaciones del operador/explotador de aeródromo certificado**139.301 Cumplimiento de normas y métodos**

- (a) El otorgamiento de un certificado de aeródromo obliga al operador/explotador del aeródromo a garantizar la seguridad, regularidad y eficiencia de las operaciones en el aeródromo, y brindar las facilidades para realizar auditorías de seguridad operacional, así como otras inspecciones y pruebas; y a responsabilizarse de las notificaciones e informes que se prescriban.
- (b) El operador/explotador de aeródromo debe cumplir con lo prescrito en el manual de aeródromo, conforme a este Reglamento y documentos relacionados, que sean aceptables por la DGAC.
- (c) El operador/explotador de aeródromo debe cumplir las reglamentaciones contenidas en la RDAC 153 – Operaciones de aeródromos, RDAC 154 - Diseño de aeródromos y todo otro requisito aceptado en el certificado de aeródromo expedido por la DGAC.
- (d) El operador/explotador de aeródromo debe emplear un número adecuado de personal calificado y habilitado para realizar todas las actividades críticas para la operación y el mantenimiento del aeródromo.
- (e) El operador/explotador de aeródromo tiene la obligación de reportar a la DGAC, reemplazos en Personal Clave declarado en el manual de aeródromo.

139.305 Competencia y capacitación del personal clave

- (a) El operador/explotador del aeródromo deberá designar a un ejecutivo responsable, que tiene la autoridad para garantizar que todas las actividades de seguridad operacional puedan financiarse y llevarse a cabo de conformidad con los requisitos aplicables. El ejecutivo responsable será responsable de establecer y mantener un sistema de gestión de la seguridad operacional efectivo.
- (b) El operador/explotador de aeródromo debe asegurar que el personal que realiza las actividades críticas de operación, mantenimiento y seguridad operacional del aeródromo sea competente y haya sido entrenado para realizar esa tarea.
- (c) El operador/explotador de aeródromo debe someter a la DGAC para su aceptación e incluir en el Manual de Aeródromo, el personal clave que realiza las actividades críticas para la operación, el mantenimiento y la seguridad operacional del aeródromo, el cual dependerá del tamaño y complejidad de las operaciones del aeródromo, según el cual deberá contar como mínimo con el siguiente personal: encargado de operaciones, encargado de mantenimiento de características físicas, encargado de mantenimiento de sistemas eléctricos, encargado del SMS y encargado del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios.
- (d) El operador/explotador de aeródromo debe definir en el manual de aeródromo la responsabilidad de cada miembro del personal en lo que respecta a la seguridad operacional, como también las líneas de responsabilidad.
- (e) El operador/explotador de aeródromo debe establecer un programa para capacitar y actualizar la competencia del personal que realiza las actividades críticas de operación y mantenimiento del aeródromo conforme a la reglamentación RDAC 153 – Operaciones de Aeródromos, RDAC 154 - Diseño de aeródromos, y documentos relacionados a esta reglamentación que contiene métodos y procedimientos aceptables.
- (f) El operador/explotador de aeródromo debe mantener un registro de todo el entrenamiento completado para cada individuo conforme a esta sección que incluya, como mínimo, una descripción y fecha del entrenamiento recibido. Se debe mantener tales archivos durante el período que la DGAC lo establezca.
- (g) El operador/explotador de aeródromo debe establecer un programa para actualizar la competencia del personal que realiza las actividades críticas de operación y mantenimiento del

aeródromo conforme a los documentos relacionados con la presente reglamentación y demás disposiciones que la DGAC establezca.

- (h) El operador/explotador de aeródromo debe equipar el personal con los recursos suficientes para cumplir con los requisitos establecidos en este Capítulo.
- (i) El operador/explotador de aeródromo debe entrenar todo el personal que tiene acceso a las áreas de movimiento y todas las áreas dentro del perímetro del aeródromo que cumple tareas conforme a los requisitos del manual de aeródromo y los requisitos de este Capítulo.
- (j) El operador/explotador de aeródromo debe implantar un programa de instrucción en seguridad operacional que asegure que el personal que tiene acceso al área de movimiento cuente con la instrucción y competencias necesarias para cumplir con sus funciones en el marco del SMS.
- (k) El operador/explotador de aeródromo debe asegurar que el personal que lleve a cabo el análisis de sucesos de seguridad operacional sea competente y haya sido entrenado para realizar esa tarea.

139.310 Operación y mantenimiento del aeródromo

- (a) Sin perjuicio de directivas expresas de la DGAC, el operador/explotador de aeródromo, operará y mantendrá el aeródromo con arreglo a los procedimientos establecidos en el manual aeródromo aceptado.
- (b) Para garantizar la seguridad operacional de las aeronaves, la DGAC puede transmitir al operador/explotador de un aeródromo directrices escritas que lleven a modificar los procedimientos establecidos en el manual aeródromo.
- (c) El operador/explotador de aeródromo debe garantizar un mantenimiento adecuado y eficiente de las instalaciones del aeródromo.
- (d) El operador/explotador de aeródromo debe presentar una reserva de repuestos conforme a sus instalaciones, para hacer posible la sustitución de los componentes del sistema que se deterioran.
- (e) El operador/explotador de aeródromo debe establecer un acuerdo operacional con la organización prestadora de los servicios de tránsito aéreo para cerciorarse de que los mismos están disponibles y que garantizan la seguridad operacional de las aeronaves en el espacio aéreo correspondiente al aeródromo. La coordinación abarcará otros sectores relacionados con la seguridad operacional, como el servicio de información aeronáutica, los servicios de tránsito aéreo y las autoridades meteorológicas.

139.315 Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS)

- (a) El Operador/explotador de aeródromo, debe:
 - (1) Establecer un sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) para el aeródromo acorde a los requisitos dispuestos en el RDAC 153;
 - (2) Cumplir con el plan de implantación del SMS aceptado por la DGAC;
 - (3) Cumplir y hacer cumplir a todos los usuarios del aeródromo, que todas las actividades en el aeródromo con relación a la operación, vuelos o abastecimiento de aeronaves se lleven a cabo con seguridad y vigilará dicho cumplimiento;
 - (4) Exigir a todos los usuarios del aeródromo que cumplan con el plan de implementación del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) del aeródromo como establece el Apéndice 1 del RDAC 153 – Operación de aeródromos.
 - (5) Asegurarse que todos los usuarios del aeródromo, incluyendo a los explotadores con base fija, las agencias de servicio de escala y otras organizaciones que realicen actividades de forma independiente en el aeródromo con relación al despacho de los vuelos o abastecimiento de aeronaves, a que se ajusten a los requisitos establecidos por el operador/explotador de aeródromos con respecto a la seguridad del mismo. El

operador/explotador del aeródromo vigilará dicho cumplimiento.

- (6) Informar a la DGAC inmediatamente sobre todos los sucesos (accidente, incidente, defecto o falla) que pueda tener repercusiones en la seguridad de las operaciones aéreas de conformidad con la reglamentación aplicable.
- (7) Coordinar con todos los usuarios del aeródromo, incluidos los explotadores de aeronaves, agencias de servicios de escala, proveedores de servicios de navegación aérea y otras partes interesadas, para que cooperen en el programa para promover la seguridad operacional del aeródromo y el uso seguro del mismo, informando inmediatamente sobre todo accidente, incidente, defecto o falla que pueda tener repercusiones en la seguridad, para contribuir con la recopilación de sucesos de seguridad operacional y sus datos correspondientes de manera completa y precisa.
- (8) Contar con procedimientos para identificar y gestionar cambios (procedimientos, equipos, infraestructura, y operaciones especiales) y examinar las repercusiones de esos cambios en las operaciones del aeródromo; y realizar una evaluación de la seguridad operacional a fin de identificar peligros y proponer medidas de mitigación para todo cambio que tenga repercusiones en las operaciones del aeródromo en función de la categoría de los cambios, acorde a lo establecido por la DGAC (véase el **Capítulo I** del RDAC 153 – Operación de aeródromos y CA-AGA-139-001).

139.320 Auto inspección y notificación sobre seguridad operacional por el operador/explotador del aeródromo

- (a) El operador/explotador de aeródromo debe organizar una auditoria del sistema de gestión de la seguridad operacional, incluyendo inspecciones a las instalaciones y equipos del aeródromo. Dichas auditorias deben abarcar las propias funciones del operador/explotador del aeródromo y los registros deberán ser almacenados y mantenidos durante la vigencia del certificado.
 - (1) 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 auditorias e inspecciones.
 - (2) La DGAC podrá solicitar, en cualquier momento, los informes de las auditorías internas.

139.325 RESERVADO

139.330 Notificación e informes

- (a) El operador/explotador de aeródromo debe revisar las publicaciones de información aeronáutica (AIP), suplementos AIP, enmiendas AIP, avisos a los aviadores (NOTAM), circulares de información aeronáutica y demás documentos relacionados con las áreas y servicios de su competencia y responsabilidad y, al recibo de los mismos, notificar a la DGAC toda información inexacta que en ellos figure y se relacione con el aeródromo, asegurando que la información promulgada en el AIP sea correcta y cónsona con la promulgada en el manual de aeródromo.
- (b) El operador/explotador de aeródromo debe notificar a la DGAC y al proveedor AIS/AIM por escrito con suficiente antelación conforme a los requerimientos del AIS/AIM, toda modificación que se haya previsto en las instalaciones, equipo y nivel de servicio del aeródromo y que afecte la exactitud de la información que figure en dichas publicaciones. Cuando se suministren datos cartográficos de aeródromo los mismos se deben ajustar a los requisitos de exactitud e integridad que figuran en el RDAC 154.
- (c) El operador/explotador de aeródromo debe notificar inmediatamente al AIS/AIM, ATS y a la DGAC, todo detalle de las circunstancias siguientes acerca de las cuales tenga conocimiento:
 - (1) Obstáculos, obstrucciones y peligros:
 - (i) Toda penetración de un objeto en una superficie limitadora de obstáculos relacionada con el aeródromo; o

- (ii) La existencia de cualquier obstrucción o condición peligrosa que afecte la seguridad operacional de la aviación en el aeródromo o en sus inmediaciones.
- (2) Nivel de servicio:
 - (i) Una reducción del nivel de servicio en el aeródromo establecido en cualquiera de las publicaciones AIS/AIM, incluyendo el nivel de protección a efectos de salvamento y extinción de incendios
- (3) Área de movimiento:
 - (i) el cierre de cualquier parte del área de movimiento del aeródromo; y
 - (ii) cualquier otra condición que pudiera afectar la seguridad operacional en el aeródromo.

139.335 Inspecciones especiales

- (a) El operador/explotador de aeródromo inspeccionará el aeródromo, según lo exijan las circunstancias, para garantizar la seguridad operacional de la aviación:
 - (1) Inmediatamente después de cualquier accidente o incidente de aeronave relacionado con la operación del aeródromo, durante cualquier período de construcción o reparación de instalaciones o equipo del aeródromo que resulte crítico para la seguridad de las operaciones de aeronave;
 - (2) En todo otro momento en que existan en el aeródromo condiciones que puedan afectar la seguridad operacional.

139.340 Control y eliminación de obstrucciones dentro del aeródromo

- (a) El operador/explotador de aeródromo debe eliminar de la superficie del aeródromo toda obstrucción cuya presencia pueda resultar peligrosa, siempre y cuando una evaluación de la seguridad operacional no determine lo contrario.
- (b) El operador/explotador de aeródromo debe señalizar o iluminar en la superficie del aeródromo cualquier obstrucción cuya presencia pueda resultar peligrosa, de acuerdo a lo establecido en el RDAC 154.
- (c) El operador/explotador de aeródromo debe eliminar sustancias perjudiciales y objetos extraños en el área de movimiento, de acuerdo a lo establecido en el RDAC 153 y 154.

139.345 Avisos de advertencia

- (a) El operador/explotador de aeródromo debe ser responsable de colocar avisos que se requieran en las áreas de movimiento del aeródromo para advertir la presencia de cualquier riesgo potencial tanto para personas, operaciones de las aeronaves y tránsito vehicular.

139.350 Vigilancia permanente de la Seguridad operacional

- (a) El operador/explotador de aeródromo certificado estará sujeto a la vigilancia permanente de la seguridad operacional que la DGAC planificará para asegurarse del cumplimiento del certificado de aeródromo y de las condiciones de operación, lo que incluye el examen periódico del Manual de Aeródromo, para verificar la situación de sus enmiendas y que la información que figura en ellos permanezca correcta.
- (b) El operador/explotador de aeródromo será comunicado y debe confirmar que tiene conocimiento del plan de vigilancia elaborado por la DGAC para el aeródromo.

Nota 1.- En el plan de vigilancia se establecerá un ciclo de auditorías periódicas que conste de por lo menos una auditoría del SMS y verificaciones por muestro de temas específicos.

- (c) Además de las actividades planificadas, 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.

Nota.- Además de las actividades que involucran la vigilancia del operador de aeródromo, la vigilancia permanente realizada por la DGAC también puede incluir otras cuestiones relativas a la seguridad operacional de los aeródromos, por ejemplo, el control de obstáculos o la supervisión de proveedores de servicios de escala.

- (d) Si lo considera necesario, la DGAC podrá realizar inspecciones sin aviso previo, en las cuales se aplicarán la misma metodología de las actividades programadas.
- (e) La DGAC podrá inspeccionar y realizar ensayos en las instalaciones, servicios y equipo del aeródromo, revisar los documentos y registros del operador/explotador de aeródromo y verificar el sistema de gestión de la seguridad operacional del aeródromo de forma planificada y no planificada.
- (f) El operador/explotador de aeródromo, debe facilitar el acceso de los inspectores de aeródromos de la DGAC, a cualquier parte o instalación del aeródromo, incluyendo equipos, registros y documentos con la finalidad indicada en el párrafo anterior.
- (g) Luego de una auditoría o inspección de vigilancia permanente, a solicitud de la DGAC y dentro de plazo establecido por dicha Autoridad, el operador/explotador de aeródromo debe presentar un plan de acciones correctivas aceptable a la DGAC para resolver los hallazgos, incluyendo medidas de mitigación para aplicarse mientras las medidas correctivas no sean implantadas.
- (h) El operador de aeródromo debe cumplir las medidas y plazos de planes de acciones correctivas aceptados/aprobados por la DGAC generados a partir de la certificación inicial, de las auditorías de vigilancia permanente o de inspecciones técnicas realizadas por la DGAC.
- (i) En caso de incumplimiento de los planes de medidas correctivas el operador/explotador de aeródromo está sujeto a las sanciones administrativas de acuerdo a las leyes del Estado y reglamento de la DGAC.
- (j) Independientemente de eventual aplicación de sanciones administrativas, el operador/explotador de aeródromo cuyas medidas correctivas no son adecuadamente implementadas puede estar sujeto a mayor vigilancia (vigilancia aumentada) por parte de la DGAC.

(1) Cuando la DGAC decide por poner el aeródromo en mayor vigilancia, se notificará por escrito al operador/explotador de aeródromo:

- (i) que se encuentra bajo mayor vigilancia, describiendo los temas en cuestión y la fecha de inicio;
- (ii) los motivos por los que se lleva a cabo una mayor vigilancia; y
- (iii) las medidas que se requieren por parte del aeródromo.

(2) Durante la vigilancia aumentada:

- (i) La DGAC podrá llevar a cabo medidas apropiadas de vigilancia respecto de los temas que llevaron a la mayor vigilancia; y
- (ii) Se hará un seguimiento sumamente minucioso de la implantación del plan de medidas correctivas; y

(3) Las medidas de vigilancia que se llevan a cabo al realizarse mayor vigilancia son las mismas que en situaciones normales, pero son más exhaustivas y abordan todos los temas en cuestión.

(4) Según los resultados de la vigilancia intensificada, la DGAC puede determinar enmendar, suspender o revocar el certificado de aeródromo.

Capítulo E Exenciones**139.401 Exenciones**

- (a) El operador/explotador de aeródromo debe solicitar por escrito exenciones según como lo establezca la DGAC, cuando el aeródromo no satisfaga los requisitos establecidos por el Estado, para lo cual debe adjuntar un análisis de riesgo que garantice las condiciones y procedimientos operacionales que sean necesarios para el cumplimiento del nivel de seguridad equivalente dispuesto por el Estado y en lo aplicable al RDAC 153 y RDAC 154.
 - (1) La DGAC notificará por escrito, al operador/explotador de aeródromo la aceptación o no del cumplimiento de determinadas disposiciones de esta reglamentación en un plazo establecido por la DGAC posterior al pedido de exención.
 - (2) La exención con respecto a una norma o método y a las condiciones y procedimientos a que se refiere esta reglamentación se establecerá en la emisión del certificado de aeródromo.
 - (3) La exención está sujeta al cumplimiento por el operador/explotador de aeródromo de las condiciones y procedimientos especificados por la DGAC en el certificado de aeródromo que resulten necesarios para mantener el nivel de seguridad operacional.
- (b) El operador/explotador de aeródromo deberá asegurarse que los resultados de las evaluaciones de seguridad operacional que constituyen exenciones se publiquen en el AIP

139.405 Evaluación de la seguridad operacional

- (a) El operador/explotador de aeródromo debe realizar una evaluación de la seguridad operacional para determinar las consecuencias de las desviaciones respecto de las normas especificadas en el RDAC 153 y RDAC 154.
- (b) La DGAC se reservará el derecho de otorgar un certificado sujeto a ciertas condiciones y procedimientos que ha de cumplir el operador/explotador del aeródromo al evaluar los resultados. De igual forma, la DGAC puede imponer al operador/explotador de aeródromo medidas apropiadas inmediatas, si procede, hasta que se adopten medidas para eliminar o mitigar los motivos de las desviaciones.
- (c) El operador/explotador de aeródromo debe efectuar el análisis técnico que justifique la desviación sobre la base de que puede lograrse por otros medios un nivel equivalente de seguridad al establecido por la norma o método pertinente, siempre tomando en cuenta todos los aspectos relacionados con la seguridad operacional.

Nota. - Véase la CA-AGA-139-001 para orientaciones respecto la preparación de evaluaciones de la seguridad operacional.

139.410 Compatibilidad de Aeródromos

- (a) El operador/explotador de aeródromo debe realizar un estudio de compatibilidad de aeródromos a fin de abordar la cuestión de las repercusiones de la introducción de un tipo o modelo de avión que exceda las características del aeródromo a certificar o certificado y en lo aplicable a RDAC 153 y RDAC 154.
- (b) Para la elaboración de un estudio de compatibilidad de aeródromo se debe tener en consideración lo establecido en los documentos relacionados del RDAC 153 y RDAC 154.

Nota. - Véase la CA-AGA-139-003 para orientaciones respecto la preparación de estudios de compatibilidad.

139.415 Estudio aeronáutico

- (a) Un estudio aeronáutico tiene como objetivo el análisis de un problema aeronáutico para determinar posibles soluciones y seleccionar la que resulte aceptable sin que afecte negativamente la seguridad y regularidad de las operaciones aéreas.
- (b) Un estudio aeronáutico puede realizarse cuando las normas de aeródromo establecidas en el RDAC 154 y RDAC 153, no pueden satisfacerse como resultado de desarrollo o ampliaciones o

La presencia de obstáculos. Dicho estudio se emprende con mayor frecuencia durante la

- planificación de un nuevo aeropuerto o durante la certificación de un aeródromo existente.
- (c) Un estudio aeronáutico puede contar con una o más evaluaciones de seguridad operacional.

APÉNDICE 1

FORMULARIO DE PRE – SOLICITUD PARA CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMO



DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL
FORMULARIO DE PRE-SOLICITUD DE
CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMO

1.

Nombre de la persona física/jurídica/razón social del operador:

Domicilio legal: _____

Cód. Postal: _____ Ciudad: _____ Provincia: _____

Tel/Fax: _____ e-mail: _____

2.

Denominación del aeródromo: _____

Código de OACI: _____

Clave de referencia: _____

Ubicación respecto a la ciudad: _____

Coordenadas geográficas (ARP): _____

Aeronave crítica que utiliza o se prevé utilizar en el aeródromo:

3.

Por la presente, (el solicitante) _____ manifiesta a la (DGAC), la expresión de interés de certificar el aeródromo:

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

Firma _____

Documento de identidad: _____

Fecha: _____



- La solicitud deberá presentarse en la oficina central de la (DGAC).

La solicitud deberá presentarse en la oficina central de la DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL Calle:

Buenos Aires Oe 1 – 53 y Avenida 10 de agosto

Quito – Ecuador

APÉNDICE 2

FORMULARIO DE SOLICITUD FORMAL PARA CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMO



DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL
FORMULARIO DE SOLICITUD FORMAL DEL
CERTIFICADO DE AERÓDROMO

1.

Nombre de la persona física/jurídica/razón social del operador:

Domicilio legal: _____

Cód. Postal: _____ Ciudad: _____ Provincia: _____

Tel/Fax : _____ e-mail: ____

2.

Denominación del aeródromo: _____

Código de OACI (para aeródromos existentes): _____

Clave de referencia del aeródromo: _____

Ubicación respecto a la ciudad: _____

Coordenadas geográficas (ARP): _____

Aeronave crítica que utiliza o se prevé utilizará el aeródromo:

3.

El solicitante es propietario del emplazamiento:

SI: Copia certificada del título de la propiedad o equivalente.

NO: Detalle de los derechos que ejerce en el aeródromo.

Nombre, dirección y demás datos del propietario y testimonio certificado sobre el permiso que ha obtenido el solicitante para utilizar el aeródromo.

4.

Por la presente, (el operador) _____ solicita a la DGAC, la certificación del aeródromo:

APÉNDICE 3

FORMULARIO DE CERTIFICADO DE AERÓDROMO



DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL
FORMULARIO DE SOLICITUD FORMAL DEL
CERTIFICADO DE AERÓDROMO

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

Firma _____

Si actúa un apoderado en nombre del solicitante
Documento de identidad: _____

Mi facultad para actuar en nombre del solicitante es:

(presentar copia certificada por autoridad competente, del poder otorgado por el solicitante)

Nombre, N° de documento y certificación del poder alegado.

_____ Fecha: ____ de ____ de ____



Información

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



APÉNDICE 3

**REPÚBLICA DEL ECUADOR
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL**

CERTIFICADO DE AERÓDROMO

DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL
Por cuanto:

No. DGAC _____

(EL OPERADOR)

Ha cumplido con las exigencias establecidas en el proceso de certificación aprobadas por las regulaciones, especificaciones y normas de la Autoridad de Aviación Civil del Ecuador y la Regulación Técnica RDAC 139.

La Autoridad Aeronáutica del Ecuador extiende el presente certificado de aeródromo mediante oficio No. _____ de la Dirección General de Aviación Civil.

(NOMBRE DEL AERÓDROMO)

Este certificado no es transferible y debe permanecer en vigor hasta su transferencia, suspensión, vencimiento o anulación, con arreglo a los Anexos 1, 2 y 3 que forman parte del presente

Por la autoridad Aeronáutica del Ecuador

Expedido en la ciudad de Quito Distrito Metropolitano, el _____ de 202_____

**DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL****NÚMERO DEL CERTIFICADO****NOMBRE DEL AERÓDROMO****NOMBRE DEL OPERADOR**

La DGAC, cumpliendo las atribuciones que le confiere la Ley XXXX por medio del presente certificado AUTORIZA al titular del mismo, a operar dicho aeródromo, garantizando que cumple con las Regulaciones Aeronáuticas Nacionales e Internacionales.

Este certificado está sujeto a todas las condiciones establecidas por la DGAC, según las normas establecidas en la Regulación Aeronáutica Latinoamericana RDAC-139 y el Manual del Aeródromo correspondiente.

Este certificado no es transferible y debe permanecer en vigor hasta su suspensión o anulación.

**Por la
DGAC**

Fecha de expedición

Vigencia:

ANEXO AL CERTIFICADO DE AERÓDROMO No. _____**Disposiciones**

Este Certificado puede ser suspendido o revocado en todo momento por la DGAC, si el Operador de Aeródromo, sus empleados o agentes, incurran en lo establecido en la Regulación Aeronáutica Civil RDAC-139.

Este Certificado permanecerá válido mientras:

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

El Operador de Aeródromo podrá renunciar al Certificado de Aeródromo siempre que la renuncia obedezca a razones justificadas, según se especifica en la Regulación de Aviación Civil RDAC139, sin perjuicio de las sanciones previstas en las leyes del Estado que regulan la materia.

Firma del Operador

Firma de la Autoridad Aeronáutica del Ecuador

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

Con el fin de garantizar la seguridad, regularidad y eficiencia de todas las operaciones aéreas que se desarrollan en el Aeropuerto “_____” de _____, se establecen las siguientes condiciones de operación:

- **Clave de Referencia de aeródromo: XX**
- **Tipo de avión crítico: XXXX**
- **Condiciones operacionales del aeródromo para dar cabida a aviones críticos:**

--

- **Categoría de Salvamento y Extinción de Incendios: XX**
- **Restricciones operacionales en el aeródromo:**

--

- **Desviaciones: Ver anexo 3**

Anexo 3 al Certificado de Aeródromo N.º 000

EXENCIONES

DESVIACION RESPECTO DE LAS NORMAS	CONDICIONES/RESTRICCIONES APLICABLES PARA LA OPERACIÓN, PROCEDIMIENTOS Y VIGENCIA.

APÉNDICE 4

FORMULARIO DE REGISTRO DE CERTIFICADOS DE AERÓDROMOS

Registro de Certificados de Aeródromos

[illegible]

APÉNDICE 5

MANUAL DEL AERÓDROMO

CAPITULO 1 –GENERALIDADES

1. Introducción

- a. El manual de aeródromo es un requisito fundamental del proceso de certificación de aeródromos.
- b. El Operador/explotador de Aeródromo debe disponer de un manual de aeródromo, mismo que debe estar conformado por información general, estructura orgánica, líneas de responsabilidad, datos administrativos, , procedimientos operacionales y mantenimiento; programa de capacitación, planes de emergencia, mantenimiento, manejo ambiental, fauna y sistema de gestión de la seguridad operacional entre otros; y todo lo relacionado con la certificación y operación para la clave de referencia del aeródromo de conformidad con el RDAC 153 y 154 , este Manual debe ser aceptable a la DGAC.

Nota. — La CA-AGA-139-004 dispone de un modelo de manual de aeródromo que puede ser utilizado por los operadores de aeródromo.

2. Preparación del Manual

- a. El manual de aeródromo debe:
 1. Ser presentado en forma impresa y/o digital, y estar firmado por el titular del operador del aeródromo;
 2. Disponer de un índice, lista de distribución y registros de las actualizaciones y/o correcciones.
 3. Tener un sistema de registro, revisión, enmiendas y corrigendos de las páginas;
 4. Lista de desviaciones/exenciones aprobadas por la DGAC
 5. Contar con páginas foliadas sin alteraciones de la información de los documentos;
 6. Estar disponible al personal operacional y ubicado en el aeródromo;
 7. Estar organizado de forma que facilite la revisión por la DGAC;
 8. Incluir las obligaciones, medios y procedimientos del solicitante para garantizar la seguridad operacional en cada área.

3. Estructura, Organización y Responsabilidades del Operador/Explotador de Aeródromo

- a. El manual de aeródromo debe contener:
 1. Información para describir un esquema / estructura y gestión del operador de aeródromo, en el que se incluyan los puestos del personal principal e incluyendo sus responsabilidades; así como los procedimientos y listas de verificación (LV) para las inspecciones.
 2. obligaciones y responsabilidades en materia de seguridad operacional (cargo y número telefónico de la persona responsable de la seguridad operacional del aeródromo);
 3. datos administrativos del aeródromo: debe incluirse un organigrama y las responsabilidades del operador/explotador de aeródromo en materia de seguridad operacional; y comités de aeródromo.
 4. toda la información pertinente para describir la estructura organizacional, incluyendo las funciones y descripción de puestos del Personal Clave. Asimismo, en el manual de aeródromo se debe declarar el Personal Clave, con que cuenta el Operador/Explotador de Aeródromo.
 5. La conformación de los comités de fauna y seguridad operacional (incluye el Equipo de Seguridad Operacional en Pista (RST)).

CAPITULO 2 – CONTENIDO DEL MANUAL DE AERÓDROMO

1. Introducción

- a. El operador de un aeródromo debe incluir los siguientes elementos en el Manual de Aeródromo:
 - 1. Generalidades.
 - 2. Detalles del emplazamiento del aeródromo.
 - 3. Detalles de los datos del aeródromo y notificación al AIM.
 - 4. Detalle de los procedimientos operacionales de aeródromo.
 - 5. Detalles de la administración del aeródromo y del sistema de gestión de la seguridad operacional.

2. Generalidades

- a. Información general, finalidad, objetivos, ámbito del manual de aeródromo, requisito jurídico del certificado de aeródromo y del manual de aeródromo según lo prescriben los reglamentos de la DGAC.
- b. Condiciones de operación del aeródromo, incluyendo lista de exenciones/desviaciones autorizadas.
- c. Sistema de información aeronáutica disponible y procedimientos para la notificación de dicha información.
- d. Obligaciones del operador del aeródromo.
- e. En el Adjunto A contiene un listado de referencia de documentos a incluir en el Manual de Aeródromo.

3. Detalles del emplazamiento del aeródromo

- a. Plano de aeródromo con las principales instalaciones para el funcionamiento del aeródromo incluyendo, el emplazamiento de cada indicador de dirección del viento, (RVR), (ILS) y ayudas visuales.
- b. Plano de aeródromo indicando los límites y, en caso de haber sido concesionado el aeródromo, indicar también el área de concesión.
- c. Plano que indique la distancia del aeródromo con respecto a la ciudad, o área poblada más cercana, y emplazamiento de cualquier instalación y equipo fuera de los límites del aeródromo.
- d. Título de propiedad del predio en que se encuentra emplazado el aeródromo. Si los límites del aeródromo no están definidos en los documentos del título, indicar los detalles del título de propiedad o de los derechos respecto del predio sobre el cual el aeródromo está emplazado y un plano que indique los límites.
- e. Características Físicas:
 - i. Pista;
 - ii. Calle de rodaje;
 - iii. Plataforma;
 - iv. Ayudas visuales (señales, letreros y luces);
 - v. Sistema de aproximación;
 - vi. sistema visual indicador de pendiente de aproximación

- vii. zonas libres de obstáculos (si aplica);
- f. Planos del aeródromo: se detallan en el Adjunto A.

4. Detalles de los datos del aeródromo y notificación al AIM

a. Información general

1. Nombre del aeródromo (incluye: nombre del operador/explotador, dirección y números telefónicos y otros).
2. Emplazamiento del aeródromo
3. Punto de referencia de aeródromo, elevación de umbrales, elevación de los extremos de pista y puntos intermedios a lo largo de la pista, máxima elevación de la zona de toma de contacto y cada puesto de estacionamiento de aeronave se medirán las coordenadas y se notificará en el sistema WGS-84
4. Elevación y ondulación del geoide en el aeródromo y las pista (s).
5. Temperatura de referencia.
6. Detalles del faro del aeródromo

b. Dimensiones del aeródromo e información conexa:

1. Pista (principal y secundaria), marcación verdadera, número de designación, longitud, anchura, emplazamiento del umbral desplazado (si aplica), pendientes (longitudinal y transversal), tipo de superficie, tipo de pista y, zona despejada de obstáculos (si aplica),
2. Franjas de pista, área de seguridad de extremo de pista (RESA: longitud, anchura y tipo de superficie), zonas de parada (SWY si aplica); zona libre de obstáculos (CWY: longitud, perfil del terreno, si aplica),
3. Calle de rodaje, designación, ancho y tipo de superficie.
4. Plataforma, tipo de superficie y puestos de parada de aeronaves
5. Sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación
6. Ayudas visuales, señalización e iluminación de pistas, calles de rodaje y plataformas; otras ayudas visuales para guía y control en calles de rodaje y plataformas (incluyendo puestos de espera en rodaje, intermedios y barras de parada) y el emplazamiento y tipo del sistema visual de guía de atraque;
7. Emplazamiento y radiofrecuencia de los puntos de verificación de aeródromo del VOR (si aplica).
8. Emplazamiento y designación de las rutas de rodaje normalizadas.
9. Coordenadas geográficas y elevación máxima de obstáculos significativos en las áreas de aproximación y despegue, en el área de circuitos y en las vecindades del aeródromo. (esta información debe indicarse en forma de cartas como las requeridas para la preparación de publicaciones de información aeronáutica, según se especifica en los documentos relacionados correspondientes a cartas aeronáuticas y servicios de información aeronáutica)
10. Tipo de superficie y resistencia del pavimento utilizando el número de clasificación de aeronaves –número de clasificación de pavimentos (ACN-PCN)
11. Emplazamiento de altímetro para verificación antes del vuelo, así como su elevación.
12. Distancias declaradas: recorrido de despegue disponible (TORA), distancia de despegue disponible (TODA), distancia de aceleración-parada disponible (ASDA), distancia de aterrizaje disponible (LDA)

c. Condiciones del área de movimiento e instalaciones,

1. Por cuestiones de seguridad operacional se notificará respecto a lo siguiente:
 - i. Trabajo de construcción o de mantenimiento;
 - ii. partes irregulares o deterioradas de la pista de la superficie de una pista, calle de rodaje o plataforma;
 - iii. presencia de nieve, nieve fundente, hielo o escarcha sobre la pista, calle de rodaje y plataforma;
 - iv. presencia de agua en una pista, calle de rodaje o plataforma.
 - v. presencia de bancos de nieve o de nieve acumulada adyacentes a una pista, calle de rodaje y plataforma;
 - vi. presencia de productos químicos líquidos anticongelantes o descongelantes u otros contaminantes en una pista, calle de rodaje y plataforma;
 - vii. otros peligros temporales, incluyendo aeronaves estacionadas;
 - viii. avería o funcionamiento irregular de una parte o de todas las ayudas visuales; y
 - ix. avería de la fuente normal o secundaria de energía eléctrica.
 - x. agua en la pista: (húmeda, mojada y estancada) e información de agua en la pista o parte de la misma puede ser resbaladiza cuando está mojada.
 - xi. nivel de rozamiento de una pista pavimentada o una porción de la misma cuando sea inferior al especificado por el Estado.
 - xii. cuando una pista esté contaminada con nieve, nieve fundente, hielo o escarcha se evaluará y notificará.
2. Retiro de aeronaves inutilizadas: números de teléfono, télex, facsímil, y dirección de correo-electrónico (e-mail) de la persona designada como coordinador del aeródromo para el traslado de aeronaves inutilizadas en el área de movimientos o en sus cercanías, información sobre la capacidad de trasladar una aeronave inutilizada, expresada en términos del tipo más grande de aeronave que el aeródromo está capacitado para trasladar
3. Salvamento y extinción de incendios: nivel de protección proporcionado, expresado en términos de la categoría de los servicios de salvamento y extinción de incendios,
4. Sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación, con número de designación de pista correspondiente y tipo de sistema de instalación AT-VASIS, PAPI o APAPI.
5. Áreas sensibles y críticas, ayudas a la navegación, detallando exactamente con coordenadas y ubicación.
6. El operador/explotador de aeródromo asegurará la coordinación con AIM, para la precisión de la información proporcionada en beneficio de la seguridad de las aeronaves.

5. Procedimientos operacionales de aeródromo

a. **Notificaciones de aeródromo.** El operador/explotador de aeródromo debe detallar los procedimientos para notificar todo cambio como lo establece este reglamento, a fin que se introduzca en la información sobre el aeródromo en el AIP y procedimientos para solicitar la expedición de NOTAM, incluyendo:

1. Procedimientos para notificar a la DGAC sobre cualquier cambio y registrar durante las horas normales de operaciones del aeródromo y fuera de ellas, incluir:
 - i. nombres y funciones de las personas responsables de notificar los cambios y números telefónicos; y

- ii. dirección y números telefónicos, proporcionados por la DGAC, del lugar en que los cambios han de notificarse.

b. **Acceso al área de movimiento del aeródromo**

El operador/explotador de aeródromo debe implementar procedimientos para el acceso al área de movimientos para prevenir la afectación de la seguridad de las operaciones en el área de movimiento del aeródromo; así como número de inspecciones, dependiendo del tamaño y complejidad del aeródromo.

c. **Plan de emergencia del aeródromo.** El operador/explotador de aeródromo debe implementar el plan de emergencia del aeródromo, conforme al **Apéndice 2 – Parte I al RDAC 153** incluyendo lo siguiente:

1. Planes para enfrentar emergencias que ocurran en el aeródromo o en sus cercanías, incluyendo incendios estructurales; sabotaje, comprendidas las amenazas de bomba (aeronaves o estructura); apoderamiento ilícito de aeronaves; accidentes e incidentes en el aeródromo, en que se incluya consideraciones de “antes, durante y después de la emergencia”.
2. Detalles de las instalaciones y equipo que han de usarse en las emergencias, incluyendo la frecuencia de dichos ensayos
3. Detalles de simulacros parciales al año siguiente de cada simulacro general, para mantener el entrenamiento y/o mejorar las deficiencias detectadas en los simulacros generales del personal de las diversas dependencias que participan en el plan de emergencia.
4. Prácticas completas de emergencia de aeródromo a intervalos que no excedan de dos años; y prácticas de emergencia parciales en el año que siga a la práctica completa de emergencia de aeródromo para asegurarse de que se han corregido las deficiencias observadas durante las prácticas completas y su planificación.
5. Una serie de pruebas modulares que comienza el primer año y concluye en una práctica completa de emergencia de aeródromo a intervalos que no excedan de tres años; y se examinará subsiguientemente, o después de que ocurriera una emergencia, para evaluar y corregir las deficiencias observadas durante tales prácticas o en tal caso de emergencia.
6. En entornos difíciles, en este plan se incluirá la pronta disponibilidad de los servicios especiales de salvamento correspondientes, y la coordinación con los mismos, a fin de poder responder a emergencias cuando un aeródromo esté situado cerca de zonas con agua o pantanosas, y en los que una proporción significativa de las operaciones de aproximación o salida tienen lugar sobre esas zonas.
7. Detalles de simulacros parciales al año siguiente de cada simulacro general, para mantener el entrenamiento y/o mejorar las deficiencias detectadas en los simulacros generales del personal de las diversas dependencias que participan en el plan de emergencia
8. Detalles de simulacros en mesa por lo menos una vez cada seis meses, salvo en el periodo de seis meses en el que se realiza un simulacro general
9. Una lista de organizaciones, agencias y personal con autoridad, tanto dentro como fuera del aeródromo, con funciones en el emplazamiento-, sus números de teléfono y facsímil, direcciones de correo electrónico y radiofrecuencias de sus oficinas
10. Establecimiento de un comité de emergencia del aeródromo para organizar instrucción y otros preparativos para enfrentar emergencias
11. Nombramiento de un responsable en el lugar para supervisar todos los aspectos de la operación de emergencia

d. **Servicio de salvamento y extinción de incendios**

El operador/explotador de aeródromo debe detallar las instalaciones, equipo, personal, capacitación y procedimientos para satisfacer los requisitos de salvamento y extinción de incendios, incluyendo los nombres y funciones de las personas responsables de los servicios de salvamento y extinción de incendio en el aeródromo; además debe detallar:

1. procedimientos para informar inmediatamente al servicio de tránsito aéreo y a la DGAC, todo cambio en la categoría del aeródromo por nivel de protección de los servicios de salvamento y extinción de incendio, que se produzca en el aeródromo;
2. programa de instrucción para que el personal de los servicios de salvamento y extinción de incendio pueda atender situaciones de emergencia aeronáutica, incluyendo emergencias que involucren materiales peligrosos; y
3. programa de mantenimiento del equipo de los servicios de salvamento y extinción de incendio

e. **Inspección del área de movimiento del aeródromo y de las superficies limitadoras de obstáculos** El operador/explotador de aeródromo debe implementar los procedimientos para la inspección del área de movimiento y las superficies limitadoras de obstáculos para:

1. inspeccionar las condiciones y objetos del área de movimiento y medición del coeficiente de fricción de la pista;
2. inspeccionar con regularidad al área de movimiento y el estado del funcionamiento de sus instalaciones para:
 - i. determinar y facilitar la información pertinente de que la pista o parte de la misma puede estar resbaladiza o mojada, incluyendo el nivel de rozamiento para notificar si la pista está resbaladiza según especifica la DGAC
 - ii. evaluar la presencia de agua en la superficie de la pista, así como las mediciones del coeficiente de rozamiento en pista luego de un evento
 - iii. notificar la resistencia de los pavimentos.
 - iv. la utilización de un pavimento por una aeronave que tenga un ACN mayor al PCN notificado.
 - v. notificar a las dependencias de ATS y AIM todo cambio significativo en el nivel de protección disponible en el aeródromo del RFF.
 - vi. evaluar el impacto que este cambio pueda producir en la seguridad operacional de las operaciones.
3. Inspeccionar que los elementos instalados en la franja de la pista cumplan con los requisitos de frangibilidad y restricción de altura de los equipos y las instalaciones emplazadas.
4. Inspeccionar las vallas o barreras adecuadas en el aeródromo y en las instalaciones y servicios terrestres ubicados fuera del aeródromo, incluidas cloacas, conductos y túneles; y que estos cumplan con el reglamento RDAC154 (características físicas e iluminación)
5. Mantener comunicación permanente con el control de tránsito aéreo durante una inspección.
6. Mantener actualizado un libro de registro de inspecciones, su ubicación y persona responsable.
7. Notificar los resultados de las inspecciones y adoptar medidas correctivas y de seguimiento a efectos de asegurar la corrección de las condiciones de inseguridad

- i. detalles de intervalos y horas de inspección
 - ii. lista de verificación de inspección
 - iii. nombres y funciones de las personas responsables de realizar las inspecciones y sus números telefónicos durante las horas de trabajo y después de las mismas.
- 8. Inspeccionar y notificar con la adecuada regularidad, las condiciones de operación de las áreas de movimiento y SLO cuando:
 - i. El emplazamiento y funcionamiento de ayudas visuales y no visuales se vean afectadas por objetos que se encuentren por debajo de las SLO.
 - ii. Existan obstáculos por encima de las SLO y ubicadas fuera de las SLO
- f. **Ayudas visuales y sistemas eléctricos del aeródromo.** El operador/explotador de aeródromo debe implementar procedimientos para:
 - 1. las inspecciones, mantenimiento y notificación del estado de funcionamiento y operación del sistema de guía y control de movimiento en la superficie SMGCS de acuerdo con el RDAC 154 y 153;
 - 2. prevenir incursiones en pista o calles de rodaje en servicio, y colisiones en cualquier parte del área de movimiento por presencia inadvertida de aeronaves y vehículos. RDAC 153 y 154;
 - 3. implementar un sistema de mantenimiento adecuado, con personal calificado y cumplir con los requisitos del RDAC 153 y aceptables a la DGAC, en los que se definan los objetivos respecto al nivel de performance del mantenimiento de las ayudas visuales como parte de su programa de mantenimiento preventivo;
 - 4. disponer de un stock de repuestos, para la sustitución inmediata de los componentes del sistema que se deterioran;
 - 5. aplicar una metodología de vigilancia de la fiabilidad del sistema de iluminación y detección de fallas acorde al tipo y nivel de operaciones del aeródromo.
- g. **Mantenimiento del área de movimiento**

El operador/explotador de aeródromo debe detallar las instalaciones y procedimientos para el mantenimiento del área de movimiento, incluyendo lo siguiente:

 - 1. Zonas pavimentadas y no pavimentadas
 - 2. Pistas y calles de rodaje
 - 3. Franjas de pista y de calles de rodaje
 - 4. Sistema de drenaje del aeródromo
 - 5. Medir, evaluar y notificar el nivel rozamiento en condiciones normales y con presencia de agua en la pista
 - 6. Señales y su nivel de retro reflexión, en las áreas pavimentadas de pistas, rodajes y plataformas.
 - 7. Eliminación oportuna de nieve, nieve fundente y hielo (si aplica).
 - 8. Puesta de nuevo en servicio la pista, luego del recubrimiento del pavimento de las pistas o cuando estas hayan de entrar temporalmente en servicio antes de concluir el proceso de recubrimiento y evaluación de las condiciones de servicio.
 - 9. Arreglos para la presentación de informes y adopción de medidas en caso de fallas o sucesos que afecten la seguridad operacional

- h. **Trabajos en el aeródromo.** El operador/explotador de aeródromo debe detallar los procedimientos para planificar y realizar trabajos de construcción y mantenimiento en condiciones de seguridad (incluyendo obras que deban realizarse con prioridad) en el área de movimiento o en sus cercanías, y que puedan extenderse más allá de una superficie limitadora de obstáculos, incluyendo:
1. comunicación con el control de tránsito aéreo durante la realización de dichas obras;
 2. nombres, números telefónicos y función de las personas u organizaciones responsables de planificar y realizar la obra; y, arreglos para comunicarse con sus organizaciones en todo momento;
 3. nombres y números telefónicos, durante las horas de trabajo y después de las mismas, de los explotadores con base fija en el aeródromo, prestadores de servicios de asistencia en tierra a aeronaves y explotadores de aeronaves que deben ser notificados acerca de la obra;
 4. una lista de distribución para planes de trabajos, de ser necesario.
- i. **Gestión de la plataforma.** El operador/explotador de aeródromo debe implementar procedimientos para el servicio de dirección en la plataforma apropiado y desarrollará en coordinación con los servicios ATM para:
1. Asegurar el movimiento con el fin de evitar colisiones entre aeronaves y entre aeronaves y obstáculos.
 2. Entrada y salida de aeronaves de la plataforma y para la coordinación con la torre de control del aeródromo y la dependencia de gestión de la plataforma.
 3. Asegurar el movimiento rápido y seguro de los vehículos y de otras actividades.
 4. Asignar puestos de estacionamiento de aeronave.
 5. Iniciar el arranque de los motores y asegurar márgenes para el retroceso remolcado de aeronaves.
 6. Servicio de señaleros.
 7. Servicio de vehículos de escolta (follow-me).
- j. **Gestión de la seguridad operacional en la plataforma.** El operador/explotador de aeródromo debe implementar los procedimientos para garantizar la seguridad en la plataforma, incluyendo:
1. Servicios de dirección en la plataforma, movimiento de personas, aeronaves, vehículos, comunicaciones radiotelefónicas y restricción de circulación de personas y vehículos en condiciones de mala visibilidad.
 2. Márgenes de separación de aeronaves, disponibilidad de equipo extintor y personal entrenado para el servicio de aeronaves en tierra.
 3. Protección respecto del chorro de reactores.
 4. operaciones de reabastecimiento de combustible de aeronaves;
 5. barrido de la plataforma.
 6. limpieza de la plataforma.
 7. notificación de incidentes y accidentes en la plataforma.
 8. auditorías de cumplimiento de las normas de seguridad para el personal que trabaja en la plataforma.
- k. **Control de vehículos en el área de movimiento.** El operador/explotador de aeródromo debe implementar los procedimientos para el control de vehículos de superficie que operan en el área de movimiento o en sus cercanías, incluyendo:

1. Detalles de las reglas de tráfico aplicables (incluyendo límites de velocidad y medios para hacer cumplir las reglas).
 2. Aseguramiento del movimiento rápido y seguro de vehículos en plataforma y área de maniobras.
 3. Coordinación entre el operador de aeródromo y torre de control para el movimiento seguro.
 4. Emisión de permisos de conducción para operar vehículos en el área de movimiento.
 5. Detalles de la capacitación de los conductores de vehículos.
 6. Detalles del equipo necesario en vehículos que operan en el área de movimiento.
- l. **Gestión del peligro de fauna.** El operador/explotador de aeródromo debe implementar los procedimientos para enfrentar los peligros para las operaciones de aeronaves por la presencia de fauna en las fases de aproximación, despegue y circuitos de vuelo del aeródromo o área de movimiento, incluyendo:
1. Programas y planes para:
 - i. Evaluación de la presencia de fauna, mediante un estudio de evaluación de fauna y sus hábitats en entornos aeroportuarios conforme al RDAC153.
 - ii. La implantación de estos programas y planes de prevención del peligro de fauna.
 - iii. La recopilación de informes sobre choques con fauna, su archivo por un período no menor a seis meses y su comunicación a la DGAC.
 2. Nombres y funciones de las personas responsables de la reducción del peligro de choques con aves y otros animales, sus números telefónicos durante las horas de trabajo y después de las mismas.
 3. La realización de estudios de la fauna que se relacione con las actividades aeroportuarias y proporcione las bases para el desarrollo, implementación y perfeccionamiento del “programa para el manejo de fauna” a fin de tener información adecuada para la gestión de los peligros potenciales que ésta genera.
 4. El operador de aeródromo debe detallar las medidas necesarias con la finalidad de evitar el cultivo y uso del terreno del aeródromo, que genere un atractivo para la fauna.
- m. **Control de obstáculos.** El operador/explotador de aeródromo debe implementar los procedimientos de vigilancia en el entorno del aeródromo, como establece el Capítulo 5, Apéndice 3 del RDAC 153.
- n. **Traslado de aeronaves inutilizadas.** El operador/explotador de aeródromo desarrollará un plan detallando los procedimientos de traslado de las aeronaves inutilizadas en el área de movimiento o sus proximidades y declarar los medios disponibles para el retiro de una aeronave inutilizada, el cual deberá ajustarse a lo establecido en el **Apéndice 2 – Parte II al RDAC 153** incluyendo:
1. Designación de un coordinador, disponibilidad y preparación entre aeródromos del equipo de recuperación y traslado, y protección de las pruebas, custodia y traslado de las aeronaves inutilizadas.
 2. Procedimientos de notificación y coordinación con el ATC
 3. Funciones del operador del aeródromo y del titular del certificado de matrícula de la aeronave.
 4. Lista de equipo disponible en o en la vecindad del aeródromo.
 5. Lista de equipo adicional disponible de otros aeródromos a pedido.
 6. Lista de agentes nombrados que actúan en nombre de cada operador en el aeródromo.
 7. Declaración de los arreglos de las aerolíneas para el uso de equipo especializado de

remoción y especialistas en el equipo de remoción ya sea con equipo propio o de terceros.

8. Lista de contratistas locales (con los nombres y números del teléfono) capaz de proporcionar el equipo de remoción para ese peso.

o. **Manipulación de materiales peligrosos.** El operador de aeródromo debe implementar los procedimientos para la manipulación y almacenamiento seguros de materiales peligrosos en el aeródromo incluyendo procedimientos para:

1. El establecimiento de áreas especiales en el aeródromo para el almacenamiento de líquidos inflamables (incluyendo combustibles de aviación) y cualquier otro material peligroso.
2. Comunicar a los servicios SSEI cuando los explotadores aéreos trasladen materiales peligrosos a bordo con destino al aeródromo o a la salida del mismo.
3. El método que ha de seguirse para la entrega, almacenamiento, eliminación y tratamiento de materiales peligrosos.
4. Incluir arreglos para tratar todo derrame accidental de materiales peligrosos.

p. **Operaciones en condiciones de visibilidad reducida**

El operador de aeródromo debe implementar los procedimientos para:

1. Operaciones en condiciones de visibilidad reducida, incluyendo la medición y notificación del alcance visual en la pista cuando se requiera, y los nombres y números telefónicos, durante las horas de trabajo y después de las mismas, de las personas responsables de medir dicho alcance visual en la pista.
2. Restringir las actividades de construcción o mantenimiento en lugares próximos a los sistemas eléctricos del aeródromo cuando se efectúen operaciones en condiciones de mala visibilidad.

q. **Protección de emplazamientos de radio ayudas para la navegación.** El operador de aeródromo debe implementar los procedimientos para la protección de emplazamientos de radio ayudas para la navegación, ubicados en el aeródromo, a efectos de asegurar que su funcionamiento no se verá perjudicado, incluyendo:

1. Procedimientos para:
 - i. Control de actividades en las cercanías de instalaciones de radio ayudas
 - ii. Mantenimiento en tierra en las cercanías de dichas instalaciones.
 - iii. Suministro e instalación de carteles que adviertan sobre la radiación de microondas peligrosas.
 - iv. Control de actividades en las cercanías de instalaciones y preservación de la estación meteorológica.

2. Si alguno de los procedimientos especificados anteriormente no es pertinente o aplicable, se proporcionará las razones al respecto. **6. Detalles de la Administración del aeródromo y sistema de gestión de la seguridad**

a. **Administración del aeródromo.** El operador de aeródromo suministrará detalles sobre la administración del aeródromo, incluyendo:

1. Un esquema de organización del aeródromo indicando los nombres y puestos de personal clave, incluyendo sus responsabilidades.
2. Programa de capacitación y actualización de la competencia del personal operacional, mantenimiento, administrativo superior y los que acceden al área de movimiento aceptable a la DGAC; en el que se incluya la capacitación con Factores Humanos.

3. Requisitos de calificación y cualificación para el proceso de evaluación del personal para realizar todas las actividades críticas para la operación y mantenimiento del aeródromo aceptable a la DGAC.
4. Nombre, cargo y número telefónico de la persona que tiene responsabilidad general por la seguridad operacional del aeródromo.
5. Conformación de los comités de fauna y seguridad operacional (incluye el equipo de seguridad operacional en pistas (RST)) en el aeródromo.
- b. **Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS).** El operador de aeródromo debe detallar su sistema de gestión de la seguridad operacional que, garantice el cumplimiento de todos los requisitos de seguridad y logre una continua mejora de la performance de seguridad, que incluya:
 1. El marco de trabajo (4 componentes y 12 elementos).
 2. La política de seguridad, en la medida aplicable, sobre el proceso de gestión de la seguridad y su relación con el proceso de operaciones y mantenimiento.
 3. La estructura u organización del SMS, incluyendo su personal y la asignación de responsabilidades individuales y grupales para aspectos de seguridad.
 4. Estrategia y planificación del SMS, estableciendo objetivos de seguridad, asignación de prioridades para implantar iniciativas de seguridad y proporcionar un marco para controlar los riesgos al nivel más bajo razonablemente posible, teniendo siempre en cuenta los requisitos de las normas, procedimientos, métodos recomendados y demás documentos relacionados, así como los reglamentos y demás documentos aplicables emitidos por la DGAC.
 5. Análisis de brechas para la implantación del SMS por etapas (4 Etapas).
 6. Implantación del SMS, incluyendo instalaciones, métodos y procedimientos para la comunicación efectiva de mensajes de seguridad y el cumplimiento de requisitos de seguridad.
 7. Un sistema para la implantación de áreas de seguridad críticas y medidas correspondientes, que exijan un mayor nivel de integridad de la gestión de seguridad (programa de medidas de seguridad).
 8. Procedimientos para identificar peligros y gestionar riesgos; para el establecimiento de indicadores, objetivos y metas, así como los planes de medidas correctivas aceptable a la DGAC.
 9. Determinación de los indicadores de alto y bajo impacto con objetivos, metas y medidas de mitigación.
 10. Medidas para la promoción de la seguridad y la prevención de accidentes y un sistema para control de riesgos que entrañe análisis y tramitación de datos de accidentes, incidentes, quejas, defectos, faltas, discrepancias y fallas, y una vigilancia continua de la seguridad.
 11. Un sistema interno de auditoría y examen de la seguridad, detallando los sistemas y programas de control de calidad de la seguridad.
 12. El sistema de documentar todas las instalaciones del aeródromo relacionadas con la seguridad, así como los registros de operaciones y mantenimiento del aeródromo, incluyendo información sobre el diseño y construcción de pavimentos para aeronaves e iluminación del aeródromo. El sistema debería permitir el fácil acceso a los registros, incluyendo cartas.
 13. Instrucción y competencia del personal, incluyendo examen y evaluación de la adecuación de la instrucción brindada al personal sobre tareas relacionadas con la seguridad y sobre

el sistema de certificación para comprobar su competencia.

14. La incorporación y el cumplimiento obligatorio de procedimientos relacionados con la seguridad operacional a los contratistas o tercerizaciones en los contratos para obras de construcción en el aeródromo.
15. Establecimiento de requisitos de cumplimiento del SMS a las organizaciones que realicen actividades en el aeródromo para su cumplimiento y se ajusten a los mismos.
16. Procedimientos para la realización de estudios aeronáuticos y evaluaciones de la seguridad operacional que garanticen niveles equivalentes de la seguridad cuando el operador tenga dificultades de cumplimiento con los RDAC 153 y 154; y notificación a la DGAC para la aceptación y posterior publicación en el AIP.
17. Un sistema para la implantación de estudios de incursiones en pista con la identificación de los puntos críticos en las pistas que incluyan:
 - i. la identificación de los peligros de seguridad operacional.
 - ii. la aplicación de las medidas correctivas necesarias para mantener un nivel aceptable de seguridad operacional.
 - iii. la previsión de la supervisión permanente y la evaluación periódica del nivel de seguridad operacional logrado.
 - iv. metas para mejorar continuamente el nivel global de seguridad operacional.

ADJUNTO A**Documentos a incluir en el Manual de Aeródromos**

Listado de referencia de documentos que el operador de aeródromo debería incluir en el Manual de Aeródromo, según corresponda a su complejidad:

a. General

1. Página de enmiendas o revisiones
2. Documento de solicitud
3. Datos de aeródromos (incluyendo declinación magnética)
4. Nombramiento del responsable del aeródromo
5. Título de propiedad o similar (Registrada por la autoridad competente)
6. Condiciones Generales para el Otorgamiento del Certificado de Aeródromo.
7. Copia del certificado
8. Contratos de concesión y áreas concesionadas (si aplica)

b. Procedimientos

1. Procedimiento operacional de notificaciones de aeródromo
2. Procedimiento de acceso al área de movimiento
3. Procedimiento de servicio de salvamento y extinción de incendios
4. Procedimiento de inspección al área de movimiento y de la superficie limitadora de obstáculos
5. Procedimiento mantenimiento de ayudas visuales y sistema eléctrico de aeródromos
6. Procedimiento de mantenimiento al área de movimiento
7. Procedimiento de seguridad operacional de las obras en el aeródromo
8. Procedimiento de gestión de plataforma y gestión de seguridad operacional en plataforma
9. Procedimiento de control de vehículos en la parte aeronáutica
10. Procedimientos para el control de obstáculos
11. Procedimiento en aeródromo para operaciones en condiciones de visibilidad reducida
12. Procedimiento de protección de emplazamiento de radio ayudas para la navegación

c. Planos y cartas

Las escalas de los planos y cartas se establecerán de conformidad con la DGAC

1. Carta topográfica a escala indicada por la DGAC que contenga la ubicación del aeródromo referenciado al Sistema Geodésico Mundial 1984 (WGS-84)
2. Plano de Aeródromo en Planta General
3. Plano de ubicación del lugar crítico
4. Planos conforme al RDAC 154 - Capítulo D Superficie Limitadora de Obstáculos/ APENDICE 4 al RDAC 154 – Planos de Zona de Protección
5. Índice Perfil de Pista y Coeficiente de Fricción de Pista
6. Planos de Señalización del Área de Movimiento
7. Diagrama Unifilar Eléctrico de los circuitos serie Iluminación del área de Movimiento

8. Diagrama Unifilar Eléctrico de las Fuentes de energía primaria y secundaria
9. Plano de emplazamiento de radio ayudas

d. Cartas de acuerdo

1. Cartas de Acuerdo de Bomberos cuando amerite
2. Cartas de acuerdo con el ATM
3. [Cartas de acuerdo con el AIS/AIM](#)
4. Otras cartas

e. Planes y Programas

1. Plan de Emergencia del Aeródromo
2. Plan de traslado de aeronaves inutilizadas
3. Programa de gestión de fauna
4. Programa de mantenimiento
5. Programas de instrucción/capacitación del personal

f. Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS)

APENDICE 6

INSPECCIONES TÉCNICAS Y VERIFICACIONES EN EL TERRENO

APÉNDICE 6

INSPECCIONES TÉCNICAS Y VERIFICACIONES EN EL TERRENO

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La presente sección tiene por objeto enumerar los elementos principales que deben examinarse durante la certificación inicial.

1.2 Es posible ampliar la lista que figura a continuación de conformidad con los requisitos de certificación aplicables.

1.3 Al seguir estas listas, la DGAC realiza sus verificaciones de los mismos elementos y, a su vez, ha adaptado las listas de verificación al reglamento aplicable, armonizando así sus inspecciones.

1.4 La lista de verificación de la auditoría de vigilancia puede basarse en las mismas listas.

2. INSPECCIONES TÉCNICAS

2.1 Infraestructura y ayudas terrestres

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

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 radio altímetro, 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 LAR 154. 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 radio altímetro, 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);

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 certificación inicial de los servicios SEI incluye

- 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 debería incluir lo siguiente:

- a) 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) 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;

Nota.— La CA-AGA-139-002 contiene textos de orientación sobre los conocimientos con los que deben contar los operadores de vehículos.

- 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) 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
 - 2) 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
 - 2) acerca de las condiciones de los procedimientos para escasa visibilidad (LVP) y de

- 3) 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 otorga la certificación 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;
- b) 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;
- c) 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.
 - 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: 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.

- 7) 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;

- 8) 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.

ADJUNTO

PROCESO DE CERTIFICACIÓN

Este adjunto provee orientaciones a la aplicación del proceso dispuesto en el Capítulo B del LAR 139, y no se constituye en requisitos u obligaciones al operador de aeródromo. Los plazos indicados son sugerencias y estimativas, no siendo obligatorios.

Nota: El la RDAC 11, en su subpárrafo 11.130(b)(2), prevé la inclusión de adjuntos en las RDAC para proveer textos complementarios a los reglamentos y para orientar su aplicación.

1. RÉGIMEN DE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

Tal vez no sea posible certificar todos los aeródromos al mismo tiempo, ya que depende de la cantidad de aeródromos que existan en un Estado. Por lo tanto, tiene que prepararse un programa para la certificación de los aeródromos del Estado, que incluya un calendario. La DGAC (Autoridad de Aviación Civil) diseña un programa de certificación teniendo en cuenta la cantidad de personal de vigilancia capacitado con que cuenta la DGAC, según los siguientes parámetros principales.

1.1 Alcance de las operaciones y tránsito

1.1.1 Una consideración importante que debe tenerse en cuenta es el nivel de operaciones comerciales. Para los Estados donde existe una gran cantidad de aeródromos, es posible establecer distintos plazos de certificación sobre la base de los umbrales de tránsito. Estos criterios permiten que la DGAC dé prioridad a la certificación de aeródromos con tránsito más intenso.

1.1.2 Tal vez la cantidad de movimientos de aeronaves sea un parámetro importante. Esto se tiene en cuenta, en parte, con respecto al volumen de pasajeros, pero los tipos de aviones utilizados pueden afectar a los criterios empleados para la certificación. Se tienen en cuenta estas repercusiones, si procede, mediante el propio reglamento aplicable, ya que es posible que se apliquen algunas especificaciones y otras no, según la cantidad de movimientos (por ejemplo, en el caso del servicio SEI).

1.2 Complejidad del diseño de la infraestructura

1.2.1 La inspección de la infraestructura y las ayudas terrestres suele ser el primer paso del proceso de certificación y contribuye a la evaluación de la conformidad de la infraestructura, teniendo en cuenta su complejidad. Asimismo, las inspecciones periódicas de la infraestructura y las ayudas terrestres forman parte importante de la vigilancia permanente.

1.2.2 También se abordarán las cuestiones relativas a la complejidad del diseño del aeródromo mediante los comentarios obtenidos de los informes de accidentes/incidentes que se producen en el aeródromo, como parte del SMS del aeródromo.

1.3 Nivel/madurez de la implantación del SMS

1.3.1 Como es posible que los requisitos del SMS para la certificación de los explotadores de aeródromo sean nuevos, tal vez este aspecto de la operación requiera enormes esfuerzos del explotador de aeródromo para lograr el cumplimiento.

1.3.2 Para un aeródromo certificado o en proceso de certificación, cuyo SMS se encuentra en la fase inicial, puede preverse que el nivel/madurez de la implantación del SMS sea eficaz sólo luego de cierto tiempo. Por consiguiente, es posible que haya que adaptar la aceptación del SMS del operador/explotador de aeródromo a la dimensión de dicho aeródromo y la madurez de su SMS. Así, resulta necesario prestar atención específica al SMS durante la verificación en el terreno.

2. RESUMEN DEL PROCESO DE CERTIFICACIÓN

2.1 El proceso de certificación de un aeródromo que ya se encuentra operativo se resume del siguiente modo:

- a) en cuanto el aeródromo cumple los criterios legales para la certificación, se celebra una reunión entre la DGAC y el explotador de aeródromo;
- b) en el transcurso de la reunión, la DGAC presenta el proceso de certificación y los plazos al explotador de aeródromo. El explotador de aeródromo confecciona el manual de aeródromo no bien comienza el proceso de certificación inicial, de modo de presentarlo a más tardar al cabo de seis meses de la reunión;
- c) durante ese período de seis meses, la DGAC:
 - 1) completa las inspecciones técnicas a fin de que los resultados estén disponibles para la verificación en el terreno; y
 - 2) reúne al equipo de verificación en el terreno al menos dos meses antes del plazo de entrega del manual de aeródromo e informa al explotador de aeródromo de la composición del equipo.

2.2 Cuando se hayan cumplido todas las condiciones, se acepta/aprueba el manual de aeródromo, a más tardar tres meses después de su presentación. Este período abarca todo intercambio de comunicaciones entre el operador/explotador de aeródromo y la DGAC, de ser necesario. Es posible que al comienzo falte información, lo que puede impedir que la DGAC acepte el manual inicialmente.

2.3 Durante este período, el equipo de verificación en el terreno y el operador/explotador de aeródromo planifican la hora y fecha de la verificación en el terreno con objeto de que el operador/explotador de aeródromo tenga un plazo de cuatro meses para mitigar cualquier desviación antes de que venza el plazo para la certificación.

2.4 En cuanto se acepta el manual de aeródromo, se lo remite al equipo de verificación en el terreno, con todos los procedimientos adjuntos. La DGAC envía los informes de verificación en el terreno e inspección al operador/explotador de aeródromo a más tardar al cabo de un mes de la reunión final de verificación en el terreno/inspección.

2.5 El operador/explotador de aeródromo presenta a la DGAC los planes de medidas correctivas a más tardar transcurridos dos meses de la recepción de los informes de certificación/inspección. La DGAC y el operador/explotador de aeródromo necesitan al menos dos meses a partir del último informe para convenir los planes de medidas correctivas antes del otorgamiento del certificado.

2.6 Por consiguiente, para los aeródromos que ya están en funcionamiento, el proceso total hasta la entrega del certificado podría durar 18 meses.

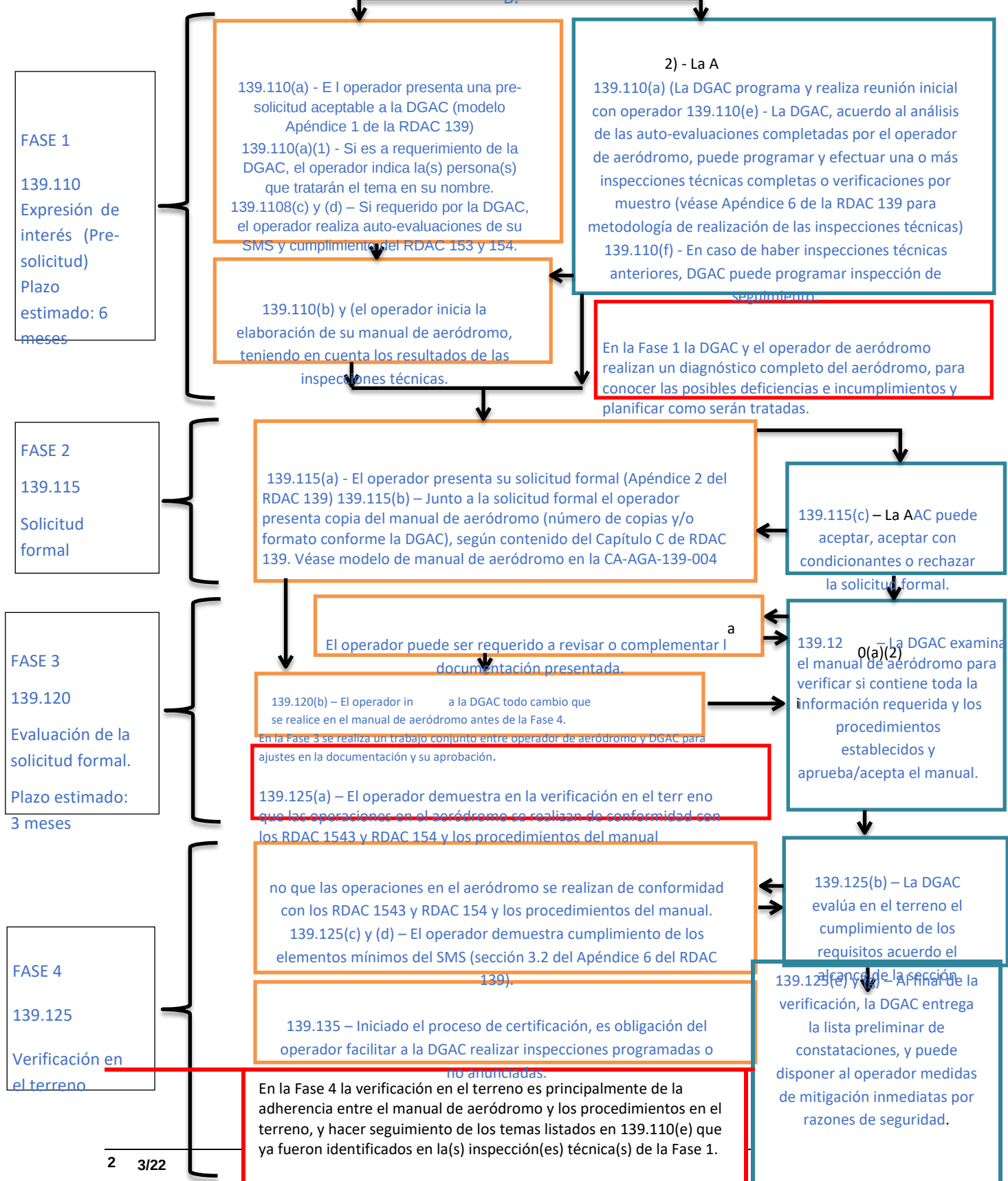
Nota.— La verificación del SMS en el terreno puede separarse de la verificación en el terreno del operador/explotador de aeródromo respecto del cumplimiento de sus procedimientos operacionales. En este caso:

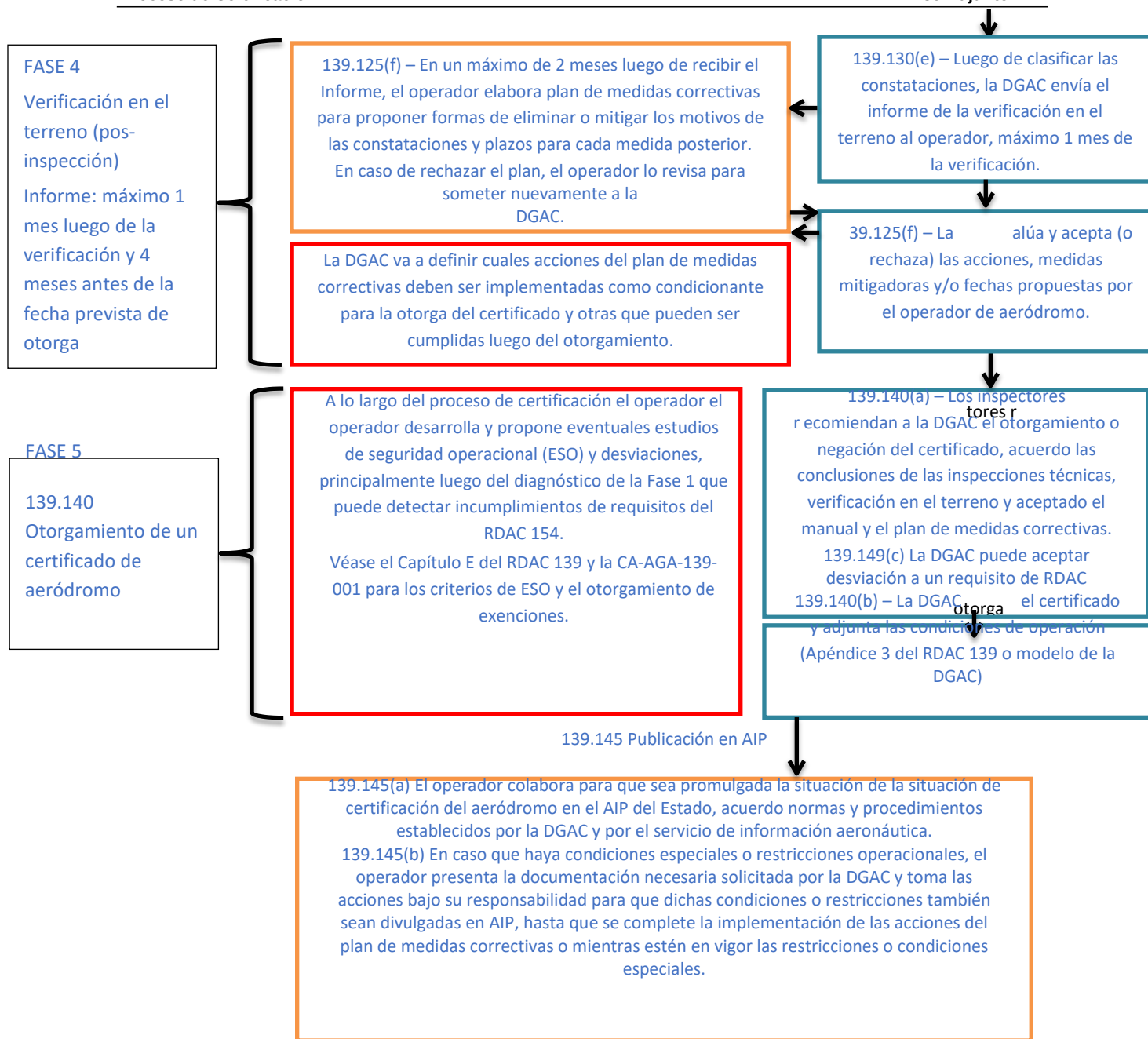
— el plazo para la presentación de la parte del manual de aeródromo correspondiente al SMS puede extenderse. No obstante, no debe exceder los seis meses adicionales;

— el plazo límite para la verificación del SMS en el terreno puede ser más extenso; sin embargo, esa verificación debe efectuarse al menos tres meses antes del plazo límite para la certificación a fin de ajustarse al período de dos meses que se requiere para que la DGAC y el operador/explotador definan un plan de medidas correctivas aceptado.

2.7 La Figura a seguir representa el diagrama del flujo de proceso de certificación.

Flujo del proceso de certificación conforme al Reglamento RDAC 139.- Capítulo B.





Leyenda:

Acciones del operador/explotador de aeródromo

Acciones de la DGAC

Comentarios/observaciones respecto a las Fases