

PROCEDIMIENTO DIVISIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA
DIRECCIÓN SEGURIDAD OPERACIONAL N° 033
Manual de Procedimientos del- Inspector de Aeródromos

1. CAPÍTULO I

1.1 Introducción

1.1.1 PROPÓSITO: A) Promover una guía y orientación para que el Inspector de Aeródromos pueda desarrollar e implementar los procedimientos de inspección de Vigilancia de Aeródromos.

B) Promover la normalización entre los Inspectores de Aeródromo en cuanto a la aplicación de procedimientos y prácticas del programa.

C) Este Manual de Procedimientos está diseñado para ofrecer al personal de la División Navegación Aérea de la Dirección de Seguridad Operacional de la DINACIA las orientaciones sobre políticas y procedimientos habituales para el manejo del Programa de Inspecciones de Aeródromos. Incluye los procedimientos para la ejecución de auditorías e inspecciones de que forman parte del Programa de Vigilancia y procedimientos para las actividades de cumplimiento de la normativa vigente.

D) La gran cantidad de actividades y de operaciones aeroportuarias y sus circunstancias hace que no resulte práctico al recomendar una acción detallada que sea apropiada para cada acción que se enfrenta.

Este Manual de Procedimientos constituye una orientación sobre políticas que, cuando el IA las aplica adecuadamente, le ayudan a garantizar un programa uniforme y consistente. Es imprescindible que cada Inspector de Aeródromo esté muy familiarizado con las disposiciones y con el material al que se hace referencia en este

Manual, según sea relevante para una ejecución apropiada del Plan y los programas de Vigilancia.

1.1.2 RESPONSABILIDAD.-

La publicación, cambios, o cancelación del material incluido en esta directriz es responsabilidad de General la División Navegación Aérea de la Dirección de Seguridad Operacional de la Dirección de Aviación Civil.

1.1.3 OBJETIVOS.-

- a) Cumplir con los requisitos del Plan y Programa de Vigilancia Aeródromos, de conformidad con el LAR AGA, LAR 154 y LAR 153.
- b) Alentar y promover el establecimiento de programas razonables para ampliar y mejorar la seguridad operacional.

1.1.4 PROCEDIMIENTOS PARA ACTUALIZACIONES.-

- a) Se invita a todos los Inspectores de Aeródromo a enviar recomendaciones para proponer revisiones, adiciones o eliminaciones que consideren beneficiosas para el programa. En el cumplimiento de su trabajo, los IA deben estar alertas en cuanto al alcance y contenido de las regulaciones y directrices de la Dirección General de Aviación Civil.

1.1.5 SIGNIFICADO DE LAS PALABRAS.-

- a) Según se usan en este manual:

- i) La palabra deberá con un verbo de acción en sentido imperativo, significa que el procedimiento es obligatorio.
- ii) La palabra debería significa que se recomienda el procedimiento.
- iii) Los verbos puede, es posible, quizá o no tiene, significan que se recomienda el procedimiento.
- iv) El verbo en futuro (ara, era, irá), significa tiempo futuro, no es un requisito para la aplicación de un procedimiento.

1.2 PROCESO EVENTOS DE LA INSPECCIÓN.-

1.2.1 Definiciones.-

- a) Resultados: Son los hallazgos que se dan durante una auditoría, inspección de calidad (también se denomina no conformidades, incumplimientos, discrepancias) que afectan la calidad operacional de las aeronaves, los resultados se categorizan en tres grupos, tal como sigue: Seguridad Operacional del Aeropuerto.
- b) Resultados Nivel 1. Representan un incumplimiento (no conformidad o discrepancia) mayor con una norma (LAR 153-LAR 154) de seguridad operacional, la cuál no ha sido implementada por el explotador/operador del aeródromo del Aeropuerto que habiendo sido implementada dejó de cumplirse. Todo resultado debe ser confirmado y soportado con evidencia objetiva. Los resultados Nivel son de cumplimiento inmediato y dependiendo de la actividad y complejidad pueden requerir de la emisión de un NOTAM.
- c) Resultado Nivel 2. Representan un incumplimiento menor con una norma de seguridad operacional, sea que el explotador/operador del aeródromo la implementó inapropiadamente o que la desarrolla en forma diferente a los procedimientos aprobados. Todo resultado debe ser confirmado y soportado con evidencias objetivas. Los resultados de Nivel 2 deben ser corregidos a satisfacción de la DINACIA. El período para la acción correctiva dependerá de la naturaleza del resultado y se podrán otorgar

plazos de uno a tres meses inicialmente. Si el auditado no ha podido implementar la apropiada acción correctiva, se le podrá extender hasta tres meses adicionales sujeto a la solicitud de un plazo extraordinario junto con un plan de acción real, mismo que será evaluado por AGA antes de extender el período.

- d) Resultados Nivel 3. Recomendaciones del inspector que prevén una mejora en la seguridad operacional, para que lleve adelante el explotador/operador del aeródromo.
- e) Evidencia objetiva. Información factual, se refiere a los documentos, fotografías, gráficos, tablas, datos, registros o información fidedigna que se pueda utilizar para mostrar o rastrear el cumplimiento de un requerimiento.

1.2.2 ATRIBUTOS Y RESPONSABILIDAD DEL AUDITOR/INSPECTOR.-

- a) El auditor/inspector debe ser de mente abierta y madura, poseer buen juicio, habilidad analítica tenacidad, tener habilidad para percibir situaciones en forma objetiva y realista, acorde a la operación o actividad, comprender operaciones y empresas aéreas complejas y sencillas desde una amplia perspectiva y comprender el rol del personal gerencial y demás personal de la organización de operaciones o de mantenimiento que está inspeccionando.
- b) El Auditor/Inspector debe ser capaz de:
 - i) Obtener y acceder evidencia objetiva (información factual)
 - ii) Mantenerse consistente con los propósitos de la auditoría sin temores ni favoritismo.
 - iii) Evaluar constantemente los efectos de las observaciones y la interacción del personal durante la auditoría.
 - iv) Mantener un buen trato con el auditado de forma tal que se pueda lograr el objetivo.

- v) Ejecutar el proceso de auditoría sin distracciones.
 - vi) Reaccionar efectivamente en situaciones estresantes (no perder el control).
 - vii) Llegar a conclusiones aceptables basado en observaciones y en evidencia objetiva.
- c) Eventos del proceso Auditoría e Inspección.

CAPÍTULO II.-

Vigilancia de la Seguridad Operacional del Aeropuerto.

Parte A. Preparación del Programa de Vigilancia.-

VGA.1. Generalidades.-

- a) Tiene como fin servir como procedimiento para los inspectores en el cumplimiento con el programa de vigilancia el que será preparado anualmente por el Departamento de Servicios Aeronáuticos e Infraestructura Aeronáutica y las actividades serán distribuidas entre el personal de inspección asignado a dicho programa. El diseño del programa de vigilancia debe contener las auditorías a ser programadas para el siguiente período de acuerdo a los siguientes parámetros:
- (1) Revisar el estatus de auditorías previas; Se utilizarán los expedientes del aeródromo para verificar el estatus de Auditorías realizadas con anterioridad e identifica las auditorías pendientes para ingresarlas al nuevo Plan de Vigilancia.
 - (2) Revisa las auditorías requeridas de acuerdo a los requerimientos en los documentos regulatorios vigentes, conforme al “Plan de Vigilancia de Aeródromos” y el Manual Guía del Inspector de Aeródromos (MGIA).
 - (3) Revisar las auditorías del período anterior para verificar cuales generaron una inspección de seguimiento, y la cual no fue realizada en el período anterior.

(4) Dificultades previas. Se debe estudiar el expediente de vigilancia de la DINACIA y el expediente del sistema de Inspección del explotador para conocer sobre las áreas que han presentado más discrepancias o no conformidades, violaciones, acciones correctivas inapropiadas o factores causales no atendidos.

VGA.2 Frecuencia de las inspecciones.-

- a) La frecuencia de las inspecciones depende de la eficacia del sistema de calidad del Explotador. También se establecen las inspecciones de tipo aleatorio, las cuales son programadas a discreción del responsable del Departamento de Servicios Aeroportuarios e Infraestructura Aeronáutica.
- b) La auditoría anual puede ser fraccionada por áreas o etapas para interrumpir lo menos posible la operación del aeropuerto.

VGA. 3 Alcance.-

- a) Operadores de aeródromos poseedores del Certificado de Explotación de Aeródromo bajo LAR 139 y/o en vías de certificación.
- b) Operadores de Aeródromos en general-Inspección de aeródromos para constatar el cumplimiento del LAR AGA.

VGA. 4 Motivo.-

- a) El presente documento tiene como fin servir como procedimiento para los inspectores en el cumplimiento con el programa de vigilancia, el que será preparado anualmente, cuyo objetivo es describir el desarrollo y la ejecución de

inspecciones de Aeródromos conforme al Plan de Vigilancia de la Seguridad Operacional.

- b) El mismo pone al día a la División de Navegación Aérea en cuanto a actividades de trabajo, describiendo funciones de trabajo específicas para los inspectores, para lograr proporcionar una línea de fondo de información y la seguridad apropiada para evaluar la firmeza del sistema de aviación.
- c) Este procedimiento contribuye con el objetivo primario de requerir la inspección, así como la vigilancia, la investigación, y funciones de trabajo de certificación es de obtener las cantidades suficientes de información y evidencia, sobre los procedimientos, el proceso de descuido, y resultados de inspección para los Operadores de Aeródromos en el cumplimiento con el LAR AGA, y el personal de las mismas.
- d) El análisis y la evaluación de los datos son necesarios para identificar las tendencias que negativamente pueden afectar la seguridad operacional. Además, asignar acciones correctivas y actividades complementarias es esencial para asegurar el éxito del programa de trabajo de vigilancia anual.

VGA.2 DEFINICIONES APLICABLES.

Ver LAR 154, LAR 153y LAR 139-

VGA.3 ABREVIATURAS.-

AIS.- Servicios de Información Aeronáutica

AIP.- Publicación de Información Aeronáutica

ATS.- Servicios de Tránsito Aéreo

AVSEC.- Seguridad de Aviación Civil

CERTIFICADO DE AERÓDROMO.- Certificado de Explotador de Aeródromo

CPC.- Coordinador del Proceso de Certificación

EIA.- Equipo de Inspección de Aeródromos

IA.- Inspector de Aeródromo

MA.- Manual de Aeródromo

MET.- Servicio de Información Meteorológica

NAVAID.- Ayudas a la Navegación Aérea

SARPS.- Normas y Métodos Recomendados

OACI.- Organización de Aviación Civil Internacional

PAPI.- Indicador Visual de Pendiente de Aproximación

PCA.- Proceso de Certificación de Aeródromo

PEA.- Plan de Emergencia de Aeródromo

SSEI.- Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios

Parte C. RESPONSABLES.-

VGA.1 Responsables.-

- a) El Jefe del Departamento de Servicios Aeroportuarios e Infraestructura Aeronáutica
 - (1) Revisar y verificar cumplimiento del Programa de Vigilancia (FR/AGA/027)
 - (2) Revisar y verificar actualización del Listado de Operadores de Aeródromo en el Programa de Vigilancia
- b) Las jefaturas de las secciones del Departamento de Servicios Aeroportuarios e Infraestructura Aeronáutica
 - (1) Coordinar, ejecutar, informar, dar seguimiento
- c) Inspectores asignados
 - (1) Inspeccionar, informar, dar seguimiento.

VGA.2 REFERENCIAS DOCUMENTALES.-

- a) Manual Guía del Inspector de Aeródromos (MGIA)

- b) Listas y Formularios de Verificación del Inspector de Aeródromos
FR/AGA/001-026
- c) Procedimiento de Inspección PR/AGA/002-001
- d) Circulares de Asesoramiento correspondientes
- e) LAR 153 Diseño de Aeródromos
- f) LAR 154 Operaciones de Aeródromos
- g) LAR 139 Certificación de Aeródromos
- h) Ley 14.305 Código Aeronáutico

Parte D. DESARROLLO.-

VGA.1 Consideraciones Generales

- a) Determinadas normas legales prevén que la DINACIA realice funciones de conducción en la vigilancia de todas las áreas de aviación. Esta vigilancia exige que la información sea exacta, en tiempo real, y clara para posibilitar la correcta evaluación del estado de seguridad del sistema. Este plan reafirma la importancia de la tarea de la División Navegación Aérea para asegurar el mantenimiento del nivel más alto de seguridad dentro de la actividad aeronáutica.
- b) El presente Procedimiento para ejecutar el Plan de Inspecciones de Vigilancia de Aeródromos contiene una descripción de actividades de vigilancia específicas que se deben lograr anualmente. Se revisarán las exigencias de vigilancia en el Apéndice periódicamente, para asegurar que se mantiene un programa de vigilancia dinámico y apropiado a través de todas las áreas del ambiente de aviación o la comunidad.
- c) Este procedimiento en conjunto con el Plan de Inspecciones de Vigilancia de Aeródromos (FR/AGA/027) proporciona una estructura para el desarrollo de un programa de trabajo y las exigencias para actividades de vigilancia específicas realizadas para el año. El programa requerido de inspección proporciona un nivel esencial de actividad de vigilancia para titulares de certificado y pretende

no dejar las inspecciones requeridas de los titulares de Certificado de Explotador de Aeródromo LAR 139 para el final del año, por la carencia de recursos materiales o humanos, o porque las operaciones del Explotador titular de certificado hacen imposible una inspección.

- d) Revisar y verificar la actualización del Listado de Explotadores de Aeródromo (FR/AGA/027); el mismo se revisará cuando se produzca algún cambio.
- e) Se considerarán todas las actividades de trabajo de inspecciones de cumplimiento de normativa y vigilancia, catalogadas en el Programa de Vigilancia como esenciales. Se deben lograr estas actividades de trabajo con regularidad para asegurar que se realizan las responsabilidades estatutarias y considerar el nivel de actividades de vigilancia requeridas según este plan como un mínimo.
- f) El logro de estas funciones de trabajo es esencial para proveer una seguridad razonable del cumplimiento continuado de regulaciones y normas. La división deberá planificar las actividades, inspecciones de cumplimiento y las inspecciones de vigilancia, pero cuando sea necesario, puede replanificar el logro de estas actividades para acomodar situaciones urgentes asociadas con otras funciones importantes relacionadas con la seguridad.
- g) Se alienta el seguimiento sistemático de la actividad de vigilancia a lo largo del año para evitar el esfuerzo extraordinario en la culminación del mismo, y se acentúa la calidad y la meticulosidad en el funcionamiento de todas las actividades de vigilancia. El logro de estas funciones de trabajo críticas asegura el cumplimiento de las regulaciones y normas dentro de la industria de la aviación.
- h) Las evaluaciones de funcionamiento previstas en el plan de inspección requerido verifican que los titulares de certificado de operador de aeródromo, mantienen su diseño de sistema, con el principio aprobado o aceptado. Tales evaluaciones también validan que los productos del titular del certificado resultan intencionados, que incluyen el control de peligros y el riesgo asociado. La

vigilancia es un instrumento para proporcionar la información, para evaluaciones de funcionamiento y gestión de riesgos.

- i) El énfasis en el completar los ítems requeridos de inspección es importante para la evaluación de estado de sistema más bien que la detección simple de carencias. Los datos de auditoría deberían suministrar pruebas objetivas de la suficiencia o la insuficiencia de un sistema.
- j) Esta evaluación de seguridad analiza muchos factores, incluyendo los resultados de inspecciones previas y acontecimientos significativos.
- k) Usando los resultados de esta evaluación, los departamentos crearán su programa de trabajo anual (Programa de Vigilancia de Aeródromos) y conducirá reevaluaciones regulares de seguridad o revisiones de su programa de trabajo anual. Requieren que los inspectores actúen sobre tendencias emergentes, preocupaciones de seguridad, y cambios del ambiente de aviación como ellos se desarrollan a lo largo del año.
- l) Las actividades de trabajo de certificación validan la capacidad de un operador aéreo, y su cumplimiento con exigencias apropiadas estatutarias y reguladores antes de su funcionamiento en la industria de la aviación comercial.
- m) Los inspectores asignados a cada Explotador, deberían registrar acciones complementarias en este plan para supervisar acciones correctivas por una organización de aviación que incluye:
 - (1) Operaciones de aeródromos
 - (2) Operaciones de aeronaves
 - (3) Ingeniería civil, pavimentos, franjas y drenajes
 - (4) Ingeniería eléctrica
 - (5) Ayudas visuales
 - (6) Obstáculos/ PANS OPS
 - (7) Salvamento y extinción de incendios (RFF)
 - (8) Control de peligro de la fauna
 - (9) Información aeronáutica

Parte E. AMBITO DE APLICACIÓN.-

VGA.1 Vigilancia requerida del Departamento de Servicios Aeroportuarios e Infraestructura Aeronáutica

- a) La vigilancia por parte de los inspectores tiene por cometido realizar las siguientes tareas:
- (1) Verificación de los reglamentos principalmente los relacionados al LAR 153 Diseño de Aeródromos y LAR 154 Operaciones de Aeródromos.
 - a) Datos del aeródromo, obrantes en el Manual de Operaciones del Aeródromo
 - b) Emplazamiento del Aeródromo
 - c) Nombre y la dirección del explotador del aeródromo
 - d) Distancias declaradas de pista
 - e) Área de movimiento: características físicas de pista, calles de rodaje, plataformas de estacionamiento, deshielo, antihielo y puesto de estacionamiento (franjas de pista y calles de rodaje, áreas de seguridad de extremo de pista, márgenes, zonas de parada, zonas libres de obstáculos)
 - f) Aislado para aeronaves
 - g) Restricción y eliminación de obstáculos: Plan Tipo A
 - h) Ayudas visuales (indicadores y dispositivos de señalización, señales, luces, letreros, balizas, ayudas visuales indicadoras de obstáculos e indicadora de uso restringido)
 - i) Equipos e instalaciones (fuente secundaria de energía eléctrica, vallas de seguridad, iluminación para fines de seguridad, emplazamiento y construcción de equipos en zonas operativas)
 - j) Servicios de emergencia (salvamento y extinción de incendios)
 - (2) Verificación del plan y estándares de mantenimiento de toda la infraestructura del Área de movimiento y el equipamiento correspondiente (luces, señales, superficie de pavimentos, etc.)

- (3) Verificación y auditoría de los procedimientos utilizados en la operación del aeródromo
- a) Sistema de gestión de la seguridad operacional del aeródromo
 - b) Plan de emergencia del aeródromo (PEA) y Centros de Operación de Emergencia (COE)
 - c) Plan de inspección diaria del aeródromo por el explotador
 - d) Gestión de seguridad en la plataforma y control de estacionamientos
 - e) Control de vehículos que operen en el área de movimiento
 - f) Plan de gestión de la fauna silvestre (aves, mamíferos, roedores, etc.)
 - g) Supervisión de las superficies limitadoras de obstáculos y notificaciones pertinentes
 - h) Manipulación de materiales peligrosos, incluyendo el combustible de aviación
 - i) Protección del área crítica y sensible de las ayudas a la navegación aérea
 - j) Operaciones en condiciones de visibilidad reducida
 - k) Registro de inspecciones en vuelo, de ayudas visuales y no visuales del aeródromo
 - l) Plan traslado de aeronaves utilizadas
 - m) Registros y verificación de equipamiento, para la medición del coeficiente de rozamiento de las superficies de los pavimentos
 - n) Plan de servicios médicos
 - o) Promulgación de cambios a la información de aeródromo publicada
 - p) Prevención de ingreso de personas no autorizadas al área de movimiento
 - q) Protección del personal y público contra el chorro de los reactores y las estelas de hélice
 - r) Planificación y realización de los trabajos de construcción y mantenimiento en el aeródromo, incluyendo el cumplimiento de los requisitos de seguridad en la construcción.

PROGRAMA DE VIGILANCIA

<i>Auditorías de Inspección</i>	<i>Frecuencia</i>	<i>Referencia</i>
Administrativa	Anual	FR/AGA/013
Área de movimiento día	Anual	FR/AGA/001-002-003-009
Área de movimiento noche	Anual	FR/AGA/002-003-004-009
Características de rozamiento	Ver tabla	FR/AGA/001
SSEI Facilidades y equipos	Anual	FR/AGA/006
SSEI Tiempo de respuesta	Anual	FR/AGA/006
Plan de emergencia SSEI Ejercicio en vivo	Bi Anual	FR/AGA/007
Plan de emergencia SSEI Simulacro parcial	Anual	FR/AGA/007
Plan de emergencia SSEI Ejercicio en mesa	6 meses	FR/AGA/007
Servicio de abastecimiento en tierra (Suministro de combustible)	4 meses	FR/AGA/012
Inspección señales, rótulos y luces	6 meses	FR/AGA/002-003-009
Sistemas eléctricos del aeródromo (Fuente secundaria)	6 meses	FR/AGA/014
Plan de traslado de aeronaves inutilizadas	Anual	FR/AGA/010
Obstáculos	6 meses	FR/AGA/004
Control de peligro de fauna	6 meses	FR/AGA/008
Manipulación de materiales	Anual	FR/AGA/015
PR/AGA/033/00		Pág. 14 de 75

peligrosos		
Acceso al área de movimiento (AVSEC)	Anual	FR/AGA/005
Protección de emplazamiento de radar y radioayudas para la navegación	Anual	FR/AGA/018
Gestión y seguridad de la plataforma	Anual	FR/AGA/011
Cercado perimetral	4 meses	FR/AGA/005
Protección al público	Anual	FR/AGA/005
Sistema de gestión de la seguridad operacional	Anual	FR/AGA/017
Operaciones en condiciones de visibilidad reducida	Anual	FR/AGA/022
Seguridad de las obras en el aeródromo	Anual	FR/AGA/023
Control de vehículos en el área de movimiento	Anual	FR/AGA/019

Parte F. INSPECCIONES DEL PLAN DE VIGILANCIA AERÓDROMOS

VGA.1 Inspecciones administrativas del aeródromo.-

- 1) *Frecuencia:* Anual según Plan de vigilancia
- 2) *Responsable:* IA, Inspector de Aeródromos
- 3) *Referencia:* FR/AGA/013

Obligaciones del Inspector.-

Verificar y comprobar los procedimientos utilizados en la operación del aeródromo:

- a) Manual de aeródromo, se debe efectuar una revisión del manual, para determinar si contiene la información que el LAR 153 y LAR 154, requiere sea incluida y se encuentra actualizado
- i) El MA legalmente es una extensión de la regulación y constituye un puente entre los amplios requisitos de la regulación y los procedimientos, manuales, documentos e instalaciones de cada aeródromo para que se cumpla con esos requisitos.
 - ii) Los elementos que se detallan en esta sección son los puntos mínimos que deben incluirse en el MA. Como parte de la evaluación, el IA debe determinar qué :
 - iii) El MA contiene los elementos necesarios exigidos en el LAR 153 y LAR 154
 - iv) El MA está vigente y refleja las condiciones y operaciones reales en el aeródromo
 - v) Al menos se mantiene una copia completa y vigente del MA aprobado, en el aeródromo
 - vi) Cada página del MA tiene la fecha de aprobación inicial o la fecha de la revisión más reciente
- b) Comprobar las “enmiendas” al MA cambio importante en el método del cumplimiento del LAR 139 por parte del explotador del aeródromo.
- c) Los siguientes son ejemplos de lo que constituye una enmienda:
- i) Desarrollo del Plan para el manejo de los peligros de animales silvestres
 - ii) Cambios en el índice de SSEI
 - iii) Cambios en la frecuencia/responsabilidad de las inspecciones de seguridad operacional
 - iv) Cambios en la responsabilidad de la asistencia médica básica de emergencia
 - v) Cambios importantes en las instalaciones físicas
 - vi) Cambios resultantes de una revisión del Plan de Emergencias

- d) Durante la inspección, el IA debe determinar si existe suficiente personal calificado para cumplir con los requisitos del MA y del LAR 139. El IA debe tomar esta decisión con base en las condiciones encontradas durante la inspección. El número de personal que necesita el explotador de aeródromo es aquél que se necesita para cumplir, mantener y operar el aeropuerto con las normas mínimas de seguridad establecidas en el LAR 139.
- e) En algunos casos, puede haber suficiente personal, pero no “calificado” debido a una capacitación inadecuada. Una falta de aptitud se demuestra si el trabajo realizado es incorrecto (por ejemplo, marcaciones inadecuadas, masillas que sobresalen en las grietas, etc.).
- f) Verificar que el explotador del aeropuerto posee un programa de inspecciones y está realizando una inspección diaria satisfactoria. Se podrá solicitar una investigación adicional cuando los informes de inspección no muestren alguna discrepancia. Debe estar atento de evaluar la existencia de falsificaciones o atención incompleta de los puntos de la inspección.
- g) Los procedimientos son adecuados para garantizar que el personal de inspección calificado lleve a cabo las inspecciones de seguridad. Las condiciones encontradas durante la inspección de las áreas de movimiento reflejan la efectividad de los procedimientos.
- h) Numerosas violaciones encontradas durante la inspección pueden constituir un síntoma de problemas con el programa de inspección, lo cual deberá ocasionar una revisión más detallada de los procedimientos de auto-inspección del aeropuerto y de las aptitudes del personal, que puedan ser la causa subyacente más crítica de discrepancias.
- i) Compruebe si las inspecciones de seguridad adicionales se realizan cuando se presenten condiciones inusuales, tales como actividades de construcción, condiciones climatológicas rápidamente cambiantes que puedan afectar las operaciones de las aerolíneas e inmediatamente después de un accidente o incidente.

- j) Verifique si los procedimientos, instalaciones y equipo son adecuados para una rápida difusión de la información entre el personal del aeropuerto y las aerolíneas. El sistema de informe de la condición del aeropuerto deberá estar ligado al programa de inspección para informar a las aerolíneas de conflictos que puedan afectar la seguridad de las operaciones de la línea aérea y exigir la emisión de una NOTAM.
- k) Verifique el sistema de notificación si se considera vigente y si es adecuado para garantizar una oportuna corrección de las condiciones aeroportuarias inseguras observadas durante la inspección.
- l) Compruebe si se mantienen registros de inspección de los veinticuatro meses anteriores, que muestran las condiciones encontradas y las medidas correctivas tomadas. En los registros de las órdenes de trabajo deben incluirse las medidas correctivas.

VGA.2 INSPECCIONES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO DÍA.-

- 1) *Frecuencia:* Anual según Plan de Vigilancia
- 2) *Responsable:* IA, Inspector de Aeródromos
- 3) *Referencia:* FR/AGA/001-002-003-009

Obligaciones del Inspector.-

- a) Inspeccionar las pistas de aterrizaje y las calles de rodaje para valorar la condición de los pavimentos, señalizaciones, iluminación, rótulos y franjas.
- b) Revisar el tipo de señalización en las pistas de aterrizaje y compárela con la carta de aproximación y la AIP. Comprobar las pendientes de aproximación y la alineación de la pista de aterrizaje con brújula o GPS. Comparar los resultados con el cuadro de obstáculos vigente y lo publicado en el AIP y, si es posible, con el estudio de aproximación más reciente.
- c) Si se está realizando alguna construcción, revisar lo siguiente:
- d) Cumplimiento de las normas de seguridad en el plano de construcción.

- e) Condiciones potencialmente riesgosas en el área de movimiento, tales como excavaciones, zanjas o material almacenado.
- f) Señalización e iluminación adecuadas del área de construcción.
- g) Señalización e iluminación de los umbrales temporales en la pista de aterrizaje (si aplica).
- h) Equipo de construcción en el área de movimiento.
- i) Observar las operaciones de los vehículos de tierra y verificar lo siguiente:
- j) Acceso limitado a las áreas de movimiento y seguridad únicamente para los vehículos necesarios para las operaciones del aeropuerto.
- k) Uso de los procedimientos aprobados.
- l) Conocimiento y uso de la terminología apropiada por parte de los conductores.
- m) Señalización adecuada de los vehículos.
- n) Asegurarse que el público está protegido contra la estela de turbulencia de los motores de turbina y de hélices.
- o) Revisar la presencia de fauna que pueda constituir un riesgo potencial. Verifique el tratamiento de los animales muertos.
- p) Revisar los indicadores de dirección de viento.

PISTAS.- 154.201 Pistas

- a) Dimensiones de acuerdo a su categoría.
- b) Pavimentos Tipo, condición según clasificación del aeródromo, según LAR AGA.
- c) Márgenes para el tipo y categoría del aeródromo según LAR AGA.
- d) Franjas nivelación, material, dimensiones de acuerdo a operación y LAR AGA.
- e) Drenaje gradiente y adecuado según condiciones meteorológicas.
- f) Zona de parada, si es aplicable.
- g) Zona libre de obstáculos según LAR AGA.
- h) Área de seguridad del extremo de la existencia de área de seguridad en los extremos de la pista.

i) Pintura y señalamiento.

CALLES DE RODAJE.-

- a) Designación numérica o alfanumérica.
- b) Pavimento tipo y estado del pavimento o asfalto, condición, grietas, huecos, etc.
- c) Márgenes, existencia del margen recomendado según LAR AGA.
- d) Franjas de seguridad, franjas adecuadas según categoría y ancho de rodaje.
- e) Drenaje adecuado a las condiciones climatológicas.
- f) Pintura y señalamiento vertical y horizontal.

PLATAFORMAS.-

- a) Dimensiones físicas adecuadas al tipo de aeronaves.
- b) Pavimentos tipo y estado del pavimento, concreto o asfalto.
- c) Drenajes adecuados.
- d) Señalización clara y legible en puestos de estacionamiento.
- e) Hidratantes y combustible. Equipamiento y señalización subterránea de hidratantes.
- f) Área para estacionamiento de aeronaves objeto de interferencia ilícita. Debidamente resguardada y protegida contra interferencia ilícita.

AYUDAS VISUALES.-

154.401 Indicadores y Dispositivos de Señalización

- (a) **Indicadores de la dirección del viento** . Localización y su iluminación.
 - a) Pistola de señales. Operativa y debidamente instalada.
 - b) Consola de ayudas visuales en TWR (control de encendido e intensidad).
 - c) Con control de encendido e intensidad ejm., “PAPI”
 - d) Faro de aeródromo. Para visibilidad reducida o vuelo nocturno.
 - e) Luces de plataforma. En aeródromos de operación nocturna.

- f) Luces de obstrucción. En obstáculos prominentes cercanos.
- g) Pararrayos. En zonas de actividad de tormentas eléctricas.

LUCES.- 154.410. Luces

- a) Pista o rodaje. Posición, operatividad, frangibilidad.
- b) Aproximación. Estado, operatividad y alineamiento.
- c) Equipamiento de guía visual para gradiente de descenso, o senda de planeo “PAPI”.
- d) REIL Sistema estroboscopio en el lindero si es aplicable, intensidad, ángulos y potencia.
- e) Umbral. Luces del umbral color verdes, número y operatividad.
- f) Extremo de pista. Luces del extremo de pista color rojo, número y operatividad.
- g) Borde de pista. Con cambio de color en los últimos 600 metros.
- h) Eje de pista. Para pistas instrumentales Categorías II o III.
- i) Luces de zona de toma de contacto, posición operatividad, color.
- j) Barras de parada. Automáticas (si es aplicable).
- k) Barras de cruce. Automáticas (si es aplicable).
- l) Borde de rodaje. Posición, operatividad, frangibilidad.
- m) Luces de eje de rodaje.

LETREROS.- 154.415. Letreros

- a) Letreros fijos de información.
- b) Letreros fijos de dirección.
- c) Letreros con información obligatoria.
- d) Letreros variables.
- e) Letreros destinados a los puntos críticos.

SEÑALES.- 154.405. Señales

- Interrupción de las señales de pista.
 - Señal designadora de pista.
 - Señal de eje de pista.
 - Señal de umbral.
 - Faja transversal.
 - Flechas.
 - Señal de umbral desplazado.
 - Señal de punto de visada.
 - Señal de zona de toma de contacto.
 - Faja lateral de pista.
 - Señal de eje de calle de rodaje.
 - Señal de plataforma de viraje en la pista.
 - Señal de punto de espera de acceso a la pista.
 - Señal de punto de espera intermedio.
 - Señal de punto de verificación del VOR en el aeródromo.
 - Señal de puesto de estacionamiento de aeronaves.
 - Líneas de seguridad de la plataforma.
 - Señal de punto de espera en la vía de vehículos.
 - Señal con instrucciones obligatorias.
- a) Señal de información.
- b) Señales en áreas de movimiento cerradas permanentemente o temporalmente.

ÁREAS PAVIMENTADAS.-

- a) Durante la inspección, el IA, debe determinar si toda pavimentación disponible para el uso de aeronaves, incluyendo las rampas y las áreas de estacionamiento, recibe el mantenimiento apropiado para cumplir con las condiciones exigidas según LAR 153.605 Mantenimiento de los pavimentos Si se encuentra una grieta o

variación en la superficie y aparentemente se crea una condición menor, que afecte el control de la dirección de una aeronave, informe al explotador del aeropuerto, de manera que se puedan tomar las medidas correctivas, según sea necesario. En aquellos casos en que las condiciones demuestran un posible deterioro del pavimento (evidencias de grietas, elevaciones, etc.), deberá ser informado de inmediato del posible deterioro del pavimento.

- b) Es importante resaltar que los baches y otras anomalías en el pavimento deben evaluarse con base en los criterios establecidos en el LAR AGA y LAR 139.
- c) Es más probable que las grietas longitudinales afecten el control de la dirección de la aeronave que las grietas transversales. Cada caso deberá evaluarse según el criterio del IA.

Áreas sin pavimentar.-

- a) El IA debe determinar si todas las áreas sin pavimentar disponibles para el uso de las aeronaves, incluyendo las pistas de estacionamiento de carga y las áreas de estacionamiento tienen el mantenimiento adecuado, de forma que cumplan con las condiciones exigidas.

Franjas de pistas.-

- a) Durante la inspección, determinar si:
 - h) Las dimensiones de las franjas de pista se reflejan con precisión en el MA.
 - ii) Las franjas se mantienen de conformidad con las condiciones exigidas. Las condiciones inusuales del aeropuerto ocasionadas por variaciones climatológicas tales como barro, agua, etc. Se evalúan de conformidad con cada caso. El IA puede solicitar al conductor del vehículo que maneje en algunas secciones de las franjas para evaluar las condiciones de la superficie, si éstas lo permiten.
 - iii) Las conexiones frangibles de las estructuras de soporte metálicas superan las 3 pulgadas (7.5 cm) sobre el nivel circundante.

- b) Comprobar las variaciones de la superficie, tales como cunetas de desagüe y alcantarillas, dentro de las franjas deben documentarse, la franja podría extenderse hasta la alcantarilla o la cuneta.
- c) Verificar si ocasionalmente las cuadrillas de construcción contratadas ponen en peligro la integridad de las franjas de la pista de aterrizaje/pista de rodaje, al crear surcos o dejar equipo o material de construcción en esas áreas.
- d) Comprobar los objetos ubicados fuera de las franjas aprobadas. Verificar todos los objetos ubicados fuera de las áreas de seguridad aprobadas del aeropuerto, pero que están dentro de las normas vigentes del diseño de las franjas incluidas en el LAR AGA Diseño y Operaciones de Aeródromos y en el Manual de Diseño de Aeródromos OACI Doc. 9157 para su eliminación.

VGA. 3 INSPECCIONES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO- NOCHE.-

- 1) Frecuencia: Anual según Plan de Vigilancia
- 2) Responsable: IA, Inspector de Aeródromos
- 3) Referencia: FR/AGA/002-003-004-009

OBLIGACIONES DEL INSPECTOR

- a) La inspección nocturna se realiza para evaluar el cumplimiento de normas relativas a la iluminación y señalización de la pista de aterrizaje, calle de rodaje y plataformas.
- b) La señalización del pavimento, señales luminosas del aeródromo, indicadores cónicos de la dirección del viento e iluminación de obstrucciones cumplen con el LAR 139 y el MA. Consulte con ATS acerca de otras luces dentro o fuera del aeropuerto que puedan interferir con el control del tráfico aéreo y con las operaciones de las aeronaves y asegúrese que el explotador del aeródromo está consciente de cualquier ajuste.

- c) Deberá realizarse una inspección nocturna si se llevan a cabo operaciones en la noche. Para los fines del LAR 139, las inspecciones nocturnas deberán realizarse en cualquier momento entre la puesta y salida oficial del sol.
- d) Inspeccione si en las áreas de construcción en las áreas de movimiento o adyacentes a ella hay señalizaciones e iluminaciones adecuadas.
- e) Inspección de vallas u otras barreras adecuadas en el aeródromo para evitar la entrada en el área de movimiento de animales que por su tamaño lleguen a constituir un peligro para las aeronaves.
- f) Inspección de medios de protección adecuados para impedir el acceso inadvertido o premeditado de personas no autorizadas a las instalaciones y servicios terrestres indispensables para la seguridad de la aviación civil ubicados fuera del aeródromo.
- g) Inspección si se han iluminado en el aeródromo a un nivel mínimo indispensable las vallas u otras barreras erigidas para la protección de la aviación civil internacional y sus instalaciones.

AYUDAS VISUALES.-

- a) Las pistas de aterrizaje están marcadas, apropiadamente, para una aproximación con los mínimos autorizados, y que cumplan con las normas del LAR AGA y el Manual de Diseño de Aeródromos OACI Doc. 9157 edición actualizada. Las pistas de aterrizaje están iluminadas para una aproximación con los mínimos autorizados. Revise las luces de la pista de aterrizaje en ambas direcciones desde cada extremo y en la línea central. Verifique las luces en todos los niveles de intensidad. Las luces deberían tener un brillo y alineación uniformes y los colores adecuados, de igual manera asegúrese de revisar si hay un cambio notable en la intensidad entre los niveles.
- b) Aeropuertos con operaciones nocturnas o durante condiciones por debajo de los niveles mínimos del VFR tengan luces laterales amarillas.

- c) Verifique que el explotador del aeropuerto deberá proporcionar y mantener la iluminación de la pista de aterrizaje que cumpla con las especificaciones para la aproximación con los mínimos autorizados para cada pista de aterrizaje.
- d) Compruebe que las luces de borde de la pista de aterrizaje deben ser blancas (claras) excepto que sean sustituidas por amarillas en los últimos 600 m o en el último tercio, si la pista de aterrizaje es por instrumentos, para indicar la zona de precaución.
- e) Verifique si la pista de aterrizaje por instrumentos es una pista de aterrizaje equipada con dispositivos electrónicos y visuales de navegación para los cuales se ha aprobado un procedimiento de aproximación de precisión o no precisión que tiene mínimos para el aterrizaje directo aprobados.
- f) Durante las inspecciones de vigilancia, preste atención a la ausencia de luces laterales en las intersecciones o pista de aterrizaje-pista de rodaje y determine si se está afectando la seguridad. Especial atención merecen las situaciones donde faltan dos o más luces consecutivas. Generalmente estas situaciones deberían corregirse al instalarse dispositivos adicionales. Al determinar si es necesario instalar un accesorio individual para luces laterales empotradas faltantes, deben tomarse en cuenta lo siguiente:
 - g) Compruebe la existencia de indicaciones visuales en la intersección, por ejemplo, señales de orientación o iluminación en la línea central.
 - h) Compruebe si existe complejidad de la geometría de la intersección.
 - i) Si confunde al piloto compruebe si es necesario la adición de otra luz empotrada.
 - j) Con base a la inspección de vigilancia y el criterio del IA determine si necesita instalar luces empotradas faltantes. Tome las medidas necesarias para que se instale el accesorio para luces laterales empotradas faltantes. Dependiendo de la seriedad del problema, las medidas pueden variar desde la instalación inmediata a la instalación como parte del próximo proyecto eléctrico.
- k) Verifique si las calles de rodaje están con las señalizaciones y luces adecuadas. Compruebe si existen las señales de borde de la calle de rodaje en donde no puede apreciarse fácilmente la calle de rodaje o en donde una calle de rodaje está

delineada en un área pavimentada grande, como en una rampa de estacionamiento. Se usan dos tipos de señales de borde de calle de rodaje, dependiendo de si se supone que la aeronave debe cruzar el borde de la calle de rodaje, la continua y la intermitente. Las intermitentes se usan en aquellas situaciones en que la aeronave debe cruzar un área contigua programada para el uso de la aeronave. Adicionalmente, si el aeropuerto está abierto en la noche o durante condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (IMC), compruebe que las calles de rodaje tengan luces en la línea central, o luces de borde.

VGA. 4 INSPECCIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS DE ROZAMIENTO.-

- 1) *Frecuencia:* Ver tabla 1 y 2 según Plan de Vigilancia
- 2) *Responsable:* IA, Inspector de Aeródromo
- 3) *Referencia:* FR/AGA/001

OBLIGACIONES DEL INSPECTOR

- a) El IA debe constatar posibles problemas causados por un rozamiento inadecuado en la superficie de la pista que debe contrarrestarse.
- b) Verificar que:
 - I- Se proporcionan datos fidedignos de performance de los aviones para el despegue y el aterrizaje en relación con las actuales características de rozamiento en la superficie de la pista y de eficacia de frenado del avión; y
 - II- Se proporcionan características adecuadas de rozamiento en la superficie de la pista en todo momento y en toda clase de condiciones ambientales.
 - III- Es esencial que la construcción de la superficie de pistas pavimentadas sea tal que proporcione buenas características de rozamiento cuando están mojadas.
 - IV- Verificar las características de rozamiento de pistas pavimentadas nuevas o de nuevo recubrimiento cuando están mojadas.
 - V- Evaluar las características de resbalamiento de las pistas pavimentadas.

- VI- Determinar el efecto en el rozamiento cuando las características de drenaje con deficientes, y
- V- Determinar el rozamiento de las pistas pavimentadas que se ponen resbaladizas en condiciones inusitadas.

Tabla 1 Periodicidad de las Inspecciones visuales

Llegadas diarias de aviones de turborreacción a cada extremo de la pista	Peso anual de aviones para extremo de pista (millones de kg)	Periodicidad mínima de análisis de rozamiento
Menos de 15	Menos de 447	Una vez al año
De 16 a 30	De 448 a 838	Una vez cada 6 meses
De 31 a 90	De 839 a 2404	Una vez cada 3 meses
De 91 a 150	De 2405 a 3969	Una vez al mes
De 151 a 210	De 3970 a 5535	Una vez cada 2 semanas
Más de 210	Más de 5535	Una vez por semana

Nota: Después de calcular las dos primeras columnas según los procedimientos del Apéndice 6, el explotador del aeropuerto debe seleccionar la columna con el valor más elevado y seguidamente obtener el valor apropiado en la última columna.

Tabla 2 Programa de mantenimiento del rozamiento basado en el nivel de operaciones de aviones de turborreacción para cada extremo de la pista

Aterrizajes diarios de aviones de turborreacción para extremo de pista (H)	Masa anual de aviones para extremo de pista (millón kg) (K)	Periodicidad mínima de inspección de rozamiento (M)	Periodicidad mínima de retiro de caucho (N)

Menos de 15	Menos de 447	Una vez al año	Una vez cada 2 años
De 16 a 30	De 448 a 838	Una vez cada 6 meses	Una vez al año
De 31 a 90	De 839 a 2404	Una vez cada 3 meses	Una vez cada 6 meses
De 91 a 150	De 2405 a 3969	Una vez cada 2 semanas	Una vez cada 4 meses
De 151 a 210	De 3970 a 5535	Una vez por semana	Una vez cada 3 meses
Más de 210	Más de 5535		Una vez cada 2 meses

Notas:

1. Los aeropuertos cuyo número de aterrizajes diarios de aviones de turborreacción es superior a 31 son más críticos respecto al deterioro del rozamiento, por razón de la acumulación de caucho debido al aumento de las actividades de aviones.
2. Además de los aterrizajes diarios de aviones de turborreacción a los extremos de las pistas, el explotador del aeropuerto debe tener en cuenta otros factores para determinar si ha de retirarse el caucho; tales como el tipo y edad del pavimento, las condiciones anuales del clima, el período del año, el número de aviones de fuselaje ancho que aterriza en las pistas y la longitud de las pistas.
3. Véase las columnas (H) y (K); después de calcular (H) y (K), el explotador del aeropuerto debería seleccionar la columna de valor más elevado y seguidamente seleccionar los valores correspondientes en las columnas (M) y (N).

VGA. 5 INSPECCIÓN SSEI FACILIDADES Y EQUIPOS.- LAR 153.415. Salvamento y extinción de incendios (SEI)

- 1) Frecuencia: Anual según Plan de vigilancia
- 2) Responsable: IA, Inspector de Aeródromos
- 3) Referencia: FR/AGA/006

OBLIGACIONES DEL INSPECTOR

- a) Los vehículos de SSEI cumplen con la categoría del aeropuerto.
- b) El equipo de respaldo debe detallarse por separado y demostrarse que es “igual” al equipo exigido, en términos de tiempo de respuesta, tasa de descarga, capacidad de comunicación y cantidades del agente.
- c) Reducción del índice de SSEI.
- d) Un aeropuerto que temporalmente pierde un vehículo de SSEI obligatorio puede reducir su índice (siempre que el equipo restante sea adecuado).
- e) El equipo deberá incluir vestimenta protectora, pantalones protectores, casco y guantes y un aparato de respiración autónoma que cumpla con las normas de la Asociación Nacional de Protección contra Incendios (NFPA) y el LAR 153 emergencia, tal como, camillas, tablillas inflables, equipo de oxígeno, entre otros, si el servicio médico básico lo proporciona el personal de SSEI.
- f) El personal de SSEI que participe en operaciones de rescate y extinción de incendios deberá utilizar el equipo protector completo, incluyendo los aparatos de respiración autónoma durante las respuestas a una emergencia. A menos que deba formar parte o realizar labores de rescate, el conductor del vehículo SSEI tendrá el equipo de protección que requiera.
- g) Se recomienda que los trajes de proximidad sean utilizados por quienes responden de primero en el sitio de un accidente y se formarán en posición para extinguir un incendio causado por combustible líquido inflamable y participarán en operaciones de rescate de pasajeros. Sin embargo, es aceptable el equipo de penetración estructural que cumpla con las normas del NFPA actualizadas.
- h) El programa de capacitación de SSEI cumple con los requisitos de la reglamentación LAR AGA y demuestra su conocimiento de estas áreas.
- i) Los registros de capacitación indican que todo el personal de SSEI ha participado en al menos un simulacro con un incendio real en los doce meses anteriores. Un simulacro con un incendio real debe incluir un incendio en una

fosa o una maqueta de aeronave, usando el combustible suficiente para dar una capacitación realista con una intensidad comparable a las aeronaves en la línea aérea que operan en el aeropuerto. En el contexto de esta sección un “simulacro con un incendio real” tiene el mismo significado que un “incendio simulado en una aeronave”.

j) El rendimiento esperado según se describe en el NFPA 1003-Standard for Airport Fire Fighter Professional Qualifications Operaciones de Extinción de Incendios en Aeronaves, se satisface de la siguiente manera:

- I- El bombero del aeropuerto a quien se le ha entregado un vehículo de bomberos tipo aeropuerto equipado con espuma deberá demostrar su control y extinguir un incendio simulado de una aeronave usando mangueras y torretas.
- II- Deberá hacer la demostración usando los chorros contra el incendio para proteger a los bomberos y a los ocupantes, exigiendo respuesta, extinción del fuego y rescate.
- III- Deberá demostrar el control y extinguir un fuego simulado de una aeronave, usando mangueras y torretas y estar familiarizado con las aeronaves, es decir, aquellas asociadas con el índice de SSEI para ese aeropuerto en particular y el Manual de servicios de aeropuertos (Doc. 9137), Parte 1 de la OACI.
- IV- Al menos un miembro del personal en turno debe de tener capacitación y estar actualizado en asistencia médica básica. No es necesario que esta persona entrenada en asistencia médica forme parte del personal de SSEI regular. Tampoco se exige que esta persona cumpla con los requisitos de respuesta a tiempo establecidos en la Reglamentación. Sin embargo “en turno” significa que debe haber un medio garantizado que esa persona esté disponible. Por ejemplo, una solución satisfactoria podría ser un servicio de ambulancia ubicado cerca del aeropuerto con personal que haya recibido capacitación en los requisitos estipulados en el LAR 139, que está dispuesto a ceder a una persona durante las operaciones.

- V- Debe hacer pruebas, tales como el resultado de una prueba o el recibo de algún tipo de certificado, de que lo completó satisfactoriamente.
- VI- En relación con la exigencia de que la persona esté actualizada en la capacitación para atención médica básica de emergencias, no se necesita, en sí misma, que se tomen cursos de refresco. Sin embargo, si la organización que ofreció la capacitación inicial ha incluido material diferente o nuevo en las áreas obligatorias que pudieran cambiar significativamente el desempeño de esa persona durante una situación de emergencia, sería razonable esperar que se curse una actualización en el o las áreas revisadas.
- VII- Debe haber suficiente personal de SSEI disponible para operar los vehículos de SSEI necesarios, de acuerdo con la reglamentación LAR AGA.
- VIII- Durante una demostración de tiempo de respuesta, al menos un vehículo de SSEI debe responder obligatoriamente en el sitio del accidente o incidente en un plazo de tres minutos desde que recibe la alerta y hasta que comienza a descargar el agente extintor. Todos los vehículos de SSEI restantes responden en el sitio y comienzan a descargar el agente extintor en un plazo de cuatro minutos desde que se da la alerta.
- IX- El IA, verificará que en la estación SSEI, el personal cuente con diagramas y planos de cada uno de los equipos que operan en el aeródromo para su capacitación y entrenamiento y actualización.
- X- Durante la inspección de certificación, el IA solicitará que el personal de SSEI realice una prueba con refractómetro en los vehículos de respuesta. El IA debe observar la preparación y desempeño de esta prueba, y debe comprobar lo siguiente:
- 1) El IA debe observar el conocimiento que tiene el personal de SSEI del vehículo y sus sistemas y el uso de un medio para conocer si la mezcla es la correcta, (por ejemplo el uso de un refractómetro). En

caso de que el personal de SSEI haga uso inapropiado de éstos lo anotará como una discrepancia para un reentrenamiento o recurrente.

- 2) El IA debe evaluar el grado de mantenimiento para los dispensadores de espuma, y, por lo tanto, de los sistemas de los vehículos. El SSEI deberá demostrar que la mezcla de espuma es la correcta. Si el resultado demuestra que la mezcla tiene una baja o alta proporción de espuma es muy pobre o rica, debe indicar al oficial de SSEI responsable que debe revisarse el sistema para determinar si el dispositivo de suministro está ajustado correctamente.

RESCATE Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS.- 153.425. Agentes extintores

- a) Tipo de unidad de rescate. Indicar tipo de unidad de acuerdo a categoría del aeropuerto.
- b) Modelo. Indicar modelo y año de fabricación.
- c) Capacidad. Verificar la capacidad de agua, espuma, y capacidad de almacenamiento y transporte de los agentes.
- d) Agente extintor. Revisar el agente extintor y su vigencia para su uso y aplicación.
- e) Capacidad descarga. Comprobar la capacidad de descarga de acuerdo a sus especificaciones y su alcance.
- f) Equipo de comunicaciones. Verificar el sistema de comunicación usado y su enlace con la torre y el centro de operaciones de emergencia “COE”.
- g) Reserva de agentes extintores. Revisar las reservas en depósito de acuerdo al LAR AGA, según categoría operativa “SSEI”.

RESCATE EQUIPO AUXILIAR/PERSONAL.- 153.430. Equipo de salvamento del SEI

- a) Estación S.E.I (Servicios y Equipos contra Incendios)

- i- Sistema de alarma. Verificar que el accionamiento y activación de la alarma (sirena) pueda ser activada por la torre.
 - ii- Facilidades de descenso y esparcimiento. Comprobar la existencia de facilidades de descenso y esparcimiento en ops H-24.
- b) Equipo auxiliar para rescate y entrada por el exterior.
- i- Herramientas de acceso y corte manual. Verificar que cuenten con herramientas de extracción, comprobar funcionamiento sierra eléctrica.
 - ii- Herramientas manuales de levantamiento. Presencia de herramientas manuales como palancas, gatos y otros elementos de levantamiento.
 - iii- Equipo eléctrico, neumático o de fuerza mecánica. Comprobar equipos neumáticos o eléctricos de apertura y corte.
- c) Personal de tiempo completo que permanece durante la operación.
- i- Tiempo de los turnos. El IA inspeccionará el tiempo de los turnos del personal y horas de servicio.
 - ii- Adiestramiento al personal. Comprobar el entrenamiento documentado del personal y última fecha de refresco y simulacro.
 - iii- Procedimientos de rescate en las diferentes aeronaves (técnicas empleadas). Comprobar conocimiento y diagramas de procedimientos en diferentes aeronaves conocimiento práctico.

VGA. 6 INSPECCIÓN SSEI TIEMPO DE RESPUESTA.- 153.435. Tiempo de respuesta

- 1) *Frecuencia:* Anual según Plan de vigilancia
- 2) *Responsable:* IA, Inspector de Aeródromos
- 3) *Referencia:* FR/AGA/006

OBLIGACIONES DEL INSPECTOR

- a) Los ejercicios de respuesta de SSEI pueden realizarse en la noche o con mal tiempo. Sin embargo, debe usarse buen juicio para asegurar que no se ponga en riesgo la seguridad. Si existe alguna duda sobre si se puede hacer un ejercicio de

manera segura, éste debería posponerse. Al realizar el ejercicio de tiempo de respuesta cronometrado, el IA deberá tener presente que los tiempos estipulados en el LAR AGA se basan en una ruta directa, en pavimento seco, en buenas condiciones climatológicas. Si el ejercicio se realiza en la noche o en otras condiciones diferentes a las secas, los tiempos pueden ajustarse a criterio del IA para esperar que cambien las condiciones adversas.

- b) Queda a discreción del IA el sitio donde se realiza el ejercicio de tiempo de respuesta en el aeropuerto.
- c) El sistema de alarma es aceptable. El cronometraje del tiempo de respuesta comienza con la activación de la primera señal de alarma en la estación de SSEI en el aeropuerto. Normalmente será la activada por ATS de cualquier sistema de alarma usado por el aeropuerto. La señal puede ser audible (sirena, timbre del teléfono, pito, etc.), visual (iluminación del dormitorio, luz estroboscópica, etc.) o una combinación de ambas. La estación de SSEI normalmente es una estación de bomberos donde están estacionados los vehículos y los tripulantes, pero puede ser una oficina de despacho de servicios de incendio que controla el movimiento del personal SSEI y vehículos en un sitio diferente. Es importante que el cronometraje comience con la activación de la primera señal de alarma e incluya cualquier transmisión del mensaje, conformación del equipo SSEI, coordinación y otros procesos que deben hacerse como parte de la respuesta. Si hay problemas para cumplir con el tiempo de respuesta posiblemente se debe a que la alarma entra en la estación de bomberos en el punto equivocado y que el sistema debe modificarse o eliminar comunicaciones lentas, coordinación, etc.
- d) Todos los caminos de acceso para emergencia tienen el mantenimiento necesario para usarlos en todas las condiciones climatológicas. Los caminos de acceso para emergencia son aquellos necesarios para cumplir con los requisitos de SSEI. Los caminos construidos específicamente para ser usados por los vehículos de acceso deberán indicarse en el MOA. Además, los caminos de servicio ubicados en el área de seguridad deben ser designados por el explotador

del aeropuerto como un camino de acceso para emergencias y declararlo en buenas condiciones para usarlo en toda las condiciones climatológicas.

- e) Técnicamente un vehículo SSEI es inoperante si durante el mantenimiento preventivo, no puede cumplir con los requisitos de respuesta. En los aeropuertos que no tienen equipo SSEI adicional, el mantenimiento debe programarse en períodos en que las aerolíneas no están operando. Se deberá notificar a la DINACIA y a las aerolíneas cuando el equipo SSEI obligatorio para cumplir con los requisitos de categoría se descompone y no puede repararse de inmediato.
- f) Respuesta fuera del aeropuerto del equipo SSEI. El MOA deberá incluir situaciones en que el equipo y personal están dentro o fuera del aeropuerto respondiendo a una emergencia y no están disponibles para cumplir con las capacidades de la categoría publicada. Los procedimientos deben cumplir la notificación a los explotadores aéreos de la reducción de la categoría por medio de los procedimientos normales de notificación y el uso del NOTAM. Si bien no debería fomentarse que los explotadores del aeropuerto respondan a emergencias fuera del aeropuerto donde no haya aeronaves involucradas, se recomienda recurrir a este respaldo, en ciertas circunstancias particularmente cuando algún incendio pone en peligro la operación a los equipos e instalaciones del aeropuerto.
- g) En tales circunstancias, si el titular del certificado emitió inmediatamente las notificaciones y el NOTAM sobre la capacidad reducida, no existiría una violación de la regulación.
- h) La clave para evitar problemas en ésta área es que el titular del certificado anticipe estas situaciones al momento de desarrollar el plan de emergencia del aeropuerto. La planificación previa de estos escenarios junto con el IA debería reducir la posibilidad de que existan violaciones cuando se presente la situación de emergencia.

VGA. 7 INSPECCIÓN PLAN DE EMERGENCIA/SSEI EJERCICIO EN VIVO.-

- 1) *Frecuencia:* Bi-Anual según Plan de Vigilancia.

2) *Responsable:* IA, Inspector de Aeródromos

3) *Referencia:* FR/AGA/007

Obligaciones del Inspector.-

- a) La finalidad de un simulacro de emergencia en el aeropuerto es asegurarse de que son adecuados los siguientes elementos:
- i- La respuesta de todo el personal involucrado.
 - ii- Los planes y procedimientos de emergencia y
 - iii- El equipo y las comunicaciones de emergencia.
- b) El PEA cubre las emergencias y medidas asociadas descritas en la reglamentación LAR AGA y LAR 139. También debería promoverse que el explotador incluya procedimientos para dar respuesta a otras fallas como fallos en el servicio eléctrico, como derrames de combustible, mercancías peligrosas y aguas residuales.
- c) Está lo suficientemente detallado para guiar adecuadamente a todos los involucrados.
- d) El explotador del aeropuerto ha tomado las medidas adecuadas para que las agencias y el personal indicado en el PEA participe en el desarrollo del plan. Busque las páginas de firmas, la lista de agencias o cartas que tratan sobre reuniones de revisión y coordinación.
- e) El plan contiene procedimientos para informar a las instalaciones, agencias y personal del lugar de un accidente de una aeronave en el aeropuerto, la cantidad de personas involucradas y cualquier otra información necesaria tan pronto como está disponible.
- f) A criterio del IA, realice una prueba de comunicación de los procedimientos de notificación del plan de emergencia para evaluar lo oportuno y efectivo de los procedimientos de notificación. Seleccione al azar una cantidad de números telefónicos incluidos en el plan de emergencia y contacte a los involucrados para verificar la vigencia del número de teléfono.

- g) Verifique, si el PEA incluye disposiciones para el rescate en agua, si es aplicable hasta donde sea práctico. Las áreas representativas de agua o pantanos se consideran colindantes al aeropuerto si están bajo las rutas de aproximación y salida de los vuelos, fuera del “punto de aproximación final” en las pistas de aterrizaje con aproximaciones publicadas, y fuera de 2 millas en pistas de aterrizaje con aproximaciones visuales. Una laguna, o un río bajo una ruta de aproximación/salida de los vuelos se considera un área de agua importante.
- h) Todo el personal del aeropuerto que tiene deberes y responsabilidades, de acuerdo con el PEA, debe estar familiarizado con las labores asignadas y debe tener la capacitación adecuada. Haga preguntas al azar al personal en el PEA para determinar la validez del programa de capacitación y para garantizarse que todo el personal del aeropuerto está familiarizado con sus labores y tiene la capacitación adecuada. Las pruebas escritas u orales pueden usarse en caso que el IA lo considere necesario.
- i) Verifique si se hizo una revisión del PEA con la participación de todas las agencias involucradas en los 12 meses anteriores. Una revisión anual del PEA puede consistir en que el explotador aeroportuario realice un ejercicio en la mesa o una reunión de revisión con un representante de cada una de las agencias involucradas en la coordinación del plan. Localizar y disponer de cartas que traten sobre ejercicios en la mesa y revisiones del PEA. Durante la preparación de la pre inspección el IA deberá disponer de cartas sobre la revisión anual en los archivos del aeropuerto.
- j) El explotador aeroportuario debe haber realizado un ejercicio (simulacro) a escala completa del PEA en los últimos dos años.
- k) Durante la preparación previa a la auditoría, disponga de cartas y documentación relacionada con el ejercicio a escala completa del PEA. El ejercicio aeroportuario de escala completa debe involucrar, hasta donde sea práctico, todos los participantes, una cantidad razonable del equipo especificado en el PEA e incluir un informe o evaluación del ejercicio. Los aeropuertos que ya hayan experimentado un accidente y ejecutado una porción importante del PEA

pueden sustituir con este accidente el ejercicio a escala completa. Si se hace esta sustitución, el explotador de aeropuerto debería realizar una evaluación de su rendimiento durante la respuesta al accidente.

- l) Para los fines de este requisito, el ejercicio bi-anual puede realizarse dentro del mes calendario de su vencimiento. Por ejemplo, si el último ejercicio se realizó el 2 de julio del 2010, el próximo ejercicio vence el 31 de julio de 2012. Casos únicos o especiales pueden influir en la necesidad de variar ligeramente la fecha establecida. En donde existen razones suficientes, puede aprobarse una ampliación razonable. Por ejemplo, la fecha para el próximo simulacro vence en abril, pero el explotador tiene planeado realizar un ejercicio mucho más grande en junio, el aeropuerto se verá beneficiado con la extensión.
- m) El propósito de este ejercicio es probar la efectividad del PEA a través de la respuesta del aeropuerto y su asistencia mutua en caso de un desastre en el aeropuerto. Deberá también familiarizarse al personal de emergencias con la ubicación de las áreas de aterrizaje transitorio y otras instalaciones del aeropuerto. Por estas razones el ejercicio a escala completa deberá realizarse en el aeropuerto. Sin embargo, a criterio del IA, el ejercicio puede llevarse a cabo en una propiedad colindante o contigua al aeropuerto, como es el caso de los ejercicios de rescate en agua.
- n) Cuando sea posible, deberá promover que el explotador del aeropuerto participe en ejercicios de atención de accidentes fuera del aeropuerto y que participen con sus expertos y recursos.
- o) Los inspectores deberían asistir al ejercicio de escala completa del PEA, cuando sea posible.

PLAN DE EMERGENCIA.- 153.401. Planificación para casos de emergencia en los aeródromos

- a) Fecha de último simulacro. Verificar fecha de último simulacro.

- b) Plan de emergencia del aeropuerto. Su inclusión y operatividad práctica dentro del plan de emergencia del aeropuerto.
- c) Fecha del último accidente o incidente en que intervinieron. Verificar la última fecha, incluyendo resultados y recomendaciones.

SERVICIO MÉDICO.-

- a) Facilidades en el aeropuerto. Disponibilidad de consultorio de emergencia y su equipamiento.
- b) Ambulancias. Disponibilidad de ambulancias o servicio similar contratado.
- c) Procedimientos médicos de emergencia.
- d) Procedimientos para el servicio del personal y de los usuarios (propio o contratado).

EDIFICIO TERMINAL.-

- a) Facilidades con que cuenta para el plan y atención al usuario (pasajero).
- b) Sistema de sonido. Para los anuncios e información de los vuelos, pantallas informativas actualizadas.
- c) Teléfonos públicos y en TWR.
- d) Jefatura y Meteorología.
- e) Sistema telefónico y comunicaciones internas entre Torre, Gerencia SEEI, COE y Servicios Aeroportuarios.

VGA. 8 INSPECCIÓN PLAN DE EMERGENCIA/SIMULACROS PARCIALES.- 153.401. Planificación para casos de emergencia en los aeródromos

- 1) *Frecuencia:* Anual según Plan de Vigilancia.
- 2) *Responsable:* IA, Inspector de Aeródromos.
- 3) *Referencia:* FR/AGA/007

OBLIGACIONES DEL INSPECTOR

- a) Verificar, localizar y disponer de cartas que traten sobre ejercicios en la mesa y revisiones del PEA efectuados en el aeródromo.
- b) Puede ser necesario realizar simulacros parciales de emergencias para que algunas de las dependencias participantes instruyan al personal nuevo, sometan a evaluación el equipo o las técnicas nuevas, o cumplan con requisitos obligatorios de instrucción repetitiva.
- c) En estos ejercicios pueden estar interesados solamente una dependencia, por ejemplo, los servicios de salvamento y de extinción de incendios o los servicios médicos, o una combinación de varias dependencias, según se desee. Estos simulacros deberían realizarse por lo menos una vez cada año en el que no se realice ningún simulacro general, para asegurarse de que se han corregido las deficiencias que se observaron durante el simulacro general de emergencia del aeropuerto.

VGA. 9 INSPECCIÓN PLAN DE EMERGENCIA-SSEI EJERCICIO DE MESA.- LAR 153.401. Planificación para casos de emergencia en los aeródromos

- 1) *Frecuencia:* 6 meses según Plan de Vigilancia.
- 2) *Responsable:* IA, Inspector de Aeródromos
- 3) *Referencia:* FR/AGA/007

Obligaciones del Inspector.-

- a) Si bien la administración del aeropuerto puede iniciar la llamada para organizar las operaciones de salvamento y despachar una brigada del propio aeropuerto, hay también personal de apoyo perteneciente a servicios ajenos al aeropuerto. En circunstancias apropiadas, se puede tratar de unidades militares, servicios

médicos, equipos de salvamento, buzos y varias clases de contingentes de la defensa civil. La coordinación de esos servicios requiere la misma atención que es necesaria para concebir el plan de emergencia del aeropuerto.

- b) Se selecciona en el mapa un lugar posible del accidente, y cada uno de los asistentes escribe las medidas que su dependencia adoptaría para enfrentarse a la situación. Con este simulacro saldrán rápidamente a la luz problemas de operaciones, tales como las frecuencias de comunicaciones en conflicto, la falta de equipo, la terminología confusa y las esferas de jurisdicción en conflicto.
- c) Verificar que por lo menos una vez cada seis meses, se realiza un simulacro sobre el plano, salvo en el período de seis meses en el que se realice un simulacro general.
- d) Verificar que en el simulacro sobre el plano se ensayan las condiciones de integración y de la capacidad de los recursos para enfrentarse a una emergencia sin necesidad de incurrir en los gastos ni en la inevitable perturbación de los servicios durante un simulacro general.
- e) Verificar si el simulacro se realiza como ejercicio de coordinación antes del simulacro general, o en fechas intercaladas para obtener una confirmación de los procedimientos, criterios, números telefónicos, frecuencias de radio y cambios importantes de personal.

VGA. 10 INSPECCIÓN DE SERVICIO DE ABASTECIMIENTO EN TIERRA (SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE).-

- 1) *Frecuencia:* 4 meses según Plan de Vigilancia.
- 2) *Responsable:* IA, Inspector de Aeródromo.
- 3) *Referencia:* FR/AGA/012

Obligaciones del Inspector.-

- a) Examinar los registros de inspección de los doce meses anteriores y los registros del entrenamiento exigidos en el LAR 154.

- b) .Revisar si la lista de control de las inspecciones cubre en forma adecuada las normas de seguridad contra incendios del aeródromo.
- c) Los registros de inspección deben mostrar las medidas correctivas, inspecciones de seguimiento de los aspectos insatisfactorios encontrados.
- d) Al inspeccionar las instalaciones físicas para el combustible, es recomendable coordinar con el supervisor del proveedor de combustible.
- e) Verificar si el supervisor tiene copia de los procedimientos y normas de seguridad contra incendios del aeródromo.

COMBUSTIBLE.-

- a) Tanques de almacenamiento. Verificar tanques de almacenamiento, ubicación, sistemas de seguridad.
- b) Bombas. Bombas de abastecimiento aprobadas con sistemas de filtrado y seguridad.
- c) Dispensadores y pipas. Cisternas dispensadoras, pipas, mangueras, sistemas de conexión con las líneas a tierra, extintores.

VGA. 11 INSPECCIÓN SEÑALES, RÓTULOS Y LUCES.-

- 1) *Frecuencia:* Semestral según Plan de Vigilancia.
- 2) *Responsable:* IA, Inspector de Aeródromos
- 3) *Referencia:* FR/AGA/002-003-009

Obligaciones del Inspector.-

- a) Luces. Verificar que se cumple con las frecuencias de mantenimiento con que hay que llevar a cabo la inspección de rutina, la limpieza y el servicio,

- i- Luminosidad de todas las luces del sistema, medición, y
 - ii- Registro de los resultados; limpieza de las lentes,
 - iii- Parte superior de las luces, reemplazo,
 - iv- Inspección de la limpieza interior y exterior de las luces,
 - v- Inspección de la humedad en las luces, secado,
 - vi- Conexiones eléctricas de las luces; ajuste; pulverización con agente de contacto,
 - vii- Alineación de la luces;
 - viii- Ajuste.
- b) Señales. Deberán inspeccionarse todas las señales en las zonas pavimentadas por o menos cada seis meses. En general una inspección en primavera y en otoño será suficiente para detectar el deterioro debido a las condiciones meteorológicas extremas del invierno y del verano. Las señales que se hayan tomado menos conspicuas o se hayan decolorado por la suciedad, deberán repintarse. Cuando se hayan eliminado depósitos de caucho del pavimento todas las señales estropeadas deberán restaurarse lo antes posible.
- c) Mantenimiento. Cantidad de personal destinado al área, por turnos y en guardias nocturnas, equipamiento del taller, instalaciones de mantenimiento, repuesto.

AYUDAS VISUALES.-

- a) Conos visuales. Localización y su iluminación.
- b) Pistola de señales. Operativa y debidamente instalada.
- c) Consola de ayudas visuales en TWR (control de encendido e intensidad). Con control de encendido e intensidad ejm, “PAPI”.
- d) Faro de aeródromo. Para visibilidad reducida o vuelo nocturno.
- e) Luces de plataforma. En aeródromos de operación nocturna.
- f) Luces de obstrucción. En obstáculos prominentes cercanos.
- g) Pararrayos. En zonas de actividad de tormentas eléctricas.

LUCES.-

- h) Pista o rodaje. Posición, operatividad, frangibilidad.
- i) Aproximación. Estado, operatividad y alineamiento.
- j) Equipamiento de guía visual para gradiente de descenso, o senda de planeo “PAPI”.
- k) REIL. Sistema estroboscópico en el lindero si es aplicable, intensidad, ángulos y potencia.
- l) Umbral. Luces del umbral color verdes, número y operatividad.
- m) Extremo de pista. Luces del extremo de pista color rojo, número y operatividad.
- n) Borde de pista. Con cambio de color en los últimos 600 metros.
- o) Eje de pista. Para pistas instrumentales Categoría I, II o III.
- p) Luces de zona de toma de contacto. Posición, operatividad, color.
- q) Barras de parada. Automáticas (si es aplicable)
- r) Barras de cruce. Automáticas (si es aplicable)
- s) Borde de rodaje. Posición, operatividad, frangibilidad.
- t) Luces de eje de rodaje.

LETREROS.-

- u) Letreros fijos de información.
- v) Letreros fijos de dirección.
- w) Letreros con información obligatoria.
- x) Letreros variables.
- y) Letreros destinados a los puntos críticos.

PINTURA Y SEÑALAMIENTO.-

- a) Pistas
 - b) Calles de rodaje
 - c) Plataforma
- Señales.-
- d) Interrupción de las señales de pista
 - e) Señal designadora de pista

- f) Señal de eje de pista
- g) Señal de umbral
- h) Faja transversal
- i) Flechas
- j) Señal de umbral desplazado
- k) Señal de punto de visada
- l) Señal de zona de toma de contacto
- m) Faja lateral de pista
- n) Señal de eje de calle de rodaje
- o) Señal de plataforma de viraje en la pista
- p) Señal de punto de espera de acceso a la pista
- q) Señal de punto de espera intermedio
- r) Señal de punto de verificación del VOR en el aeródromo
- s) Señal de puesto de estacionamiento de aeronaves
- t) Líneas de seguridad de la plataforma
- u) Señal de punto de espera en la vía de vehículos
- v) Señal con instrucciones obligatorias
- w) Señal de información

VGA. 12 INSPECCIÓN PAPI.-

- 1) *Frecuencia:* Anual según Plan de Vigilancia
- 2) *Responsable:* IA, Inspector de Aeródromos
- 3) *Referencia:* FR/AGA/0016

Obligaciones del Inspector.-

- a) Verificar que se cumple con las frecuencias de mantenimiento con que hay que llevar a cabo la inspección de rutina, del ajuste de elevación, la limpieza y el servicio.
- b) Verificación de las luces desde el aire y registro de los resultados, ajuste y reemplazo de lámparas.

- c) Estructura de apoyo y fundación de cada unidad.
- d) Registro de reparaciones.

**VGA. 13 INSPECCIÓN DE SISTEMAS ELÉCTRICOS DEL AERÓDROMO
(FUENTE SECUNDARIA)**

- 1) *Frecuencia:* Semestral según Plan de Vigilancia
- 2) *Responsable:* IA, Inspector de Aeródromos
- 3) *Referencia:* FR/AGA/014

Obligaciones del inspector.-

- a) Verificar que se cumple con los programas de mantenimiento rutinario de los diferentes elementos de la instalación eléctrica del aeropuerto los que deberán basarse en las recomendaciones del fabricante, y adaptados a la experiencia propia del explotador en cuanto a la frecuencia de las averías. En consecuencia, será preciso inspeccionar que lleva un registro de las tareas de mantenimiento realizadas.
- b) Verificar que las tareas de mantenimiento de las instalaciones eléctricas del aeropuerto son asignadas a electricistas hábiles, perfectamente familiarizados con esa clase de trabajo.
- c) Inspeccionar al personal de mantenimiento, el cual deberá estar presente o a disposición durante las horas de utilización del aeropuerto. Verificar si las mismas personas tienen a su cargo el mantenimiento de las instalaciones eléctricas y de las ayudas visuales.
 - i- Cables eléctricos y cajas de empalme en el campo
 - ii- Transformadores y reguladores (inclusive los de reserva)
 - iii- Estaciones transformadoras para suministro de energía eléctrica
 - iv- Gabinetes de relevadores y de conmutadores (inclusive los gabinetes de conmutadores en las sub estaciones)
 - v- Fuentes de energía secundaria (generadores)

- vi- Fuentes de energía secundaria (UPS)
 - vii- Fuentes de energía fijo en tierra de 400 Hz
 - viii- Proyectores de la plataforma
- d) Tiempo de conmutación de la fuente de energía primaria a la secundaria, para verificar el cumplimiento de los requisitos.

Fuente secundaria de energía eléctrica.-

- a) En emergencia
 - i- Entrada automática
 - ii- Entrada manual
 - iii- Duración
- 1- Comprobar su operación y sistema alterno, anotar disponibilidad y tiempo de operación.
 - 2- Verificar tiempo de activación según LAR 153.
 - 3- Comprobar dispositivo de entrada manual.
 - 4- Capacidad de tiempo que puede permanecer suministrando y de mal funcionamiento.
 - 5- Equipo de transferencia para caso de recalentamiento.
 - 6- Inspección del generador por si hubiera vibraciones y recalentamiento.
 - 7- Inspección del motor diesel por cualquier irregularidad o pérdida de aceite.
 - 8- Registro de las lecturas del medidor en el ensayo de marcha y comparación con los registros anteriores para detectar posibles deficiencias.

VGA. 14 INSPECCIÓN PLAN DE TRASLADO DE AERONAVES INUTILIZADAS.-

- 1) *Frecuencia:* Anual según Plan de Vigilancia
- 2) *Responsable:* IA, Inspector de Aeródromos
- 3) *Referencia:* FR/AGA/010

Obligaciones del Inspector.-

- a) Verificar que se cumple con un plan para el traslado de aeronaves que queden inutilizadas en el área de movimiento o en sus proximidades y que se designó un coordinador para poner en práctica el plan cuando sea necesario.
- b) El plan de traslado de aeronaves inutilizadas debe basarse en las características de las aeronaves que normalmente operan en el aeródromo.
- c) El plan de recuperación de aeronaves inutilizadas debe estructurarse tomando en consideración cuatro funciones principales.
- d) Planificación previa al accidente: En esta función se debe tomar en consideración aspectos como la organización, el personal, la instrucción, la lista de equipos, los procedimientos y el destino de los desechos del combustible descargado.
- e) Verificar el plan que debe incluir lo siguiente:
 - i- Una lista de equipo disponible en o en la vecindad del aeródromo;
 - ii- Una lista de equipo adicional disponible en otros aeródromos a pedido;
 - iii- Una lista de agentes nombrados que actúan en nombre de cada operador en el aeródromo;
 - iv- Una 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; y
 - v- Una lista de contratistas locales (con los nombres y números de teléfono) capaz de proporcionar el equipo de remoción para ese peso.

VGA. 15 INSPECCIÓN CONTROL DE OBSTÁCULOS.- CAPÍTULO D – RESTRICCIÓN Y ELIMINACIÓN DE OBSTÁCULOS

- 1) *Frecuencia:* Semestral según Plan de Vigilancia
- 2) *Responsable:* IA, Inspector de Aeródromos
- 3) *Referencia:* FR/AGA/004

Obligaciones del Inspector.-

- a) EL IA debe determinar que todas las obstrucciones, dentro del área de autoridad del explotador aeroportuario, están señalizadas, iluminadas o eliminadas, a menos que sean innecesarias de acuerdo con un análisis de la Autoridad Aeronáutica.
- b) Verificar si las obstrucciones no se han eliminado o señalizado, deberá indicársele al explotador aeroportuario que debe cumplir con la LAR 153 y eliminar los obstáculos, en caso contrario y si el explotador aeroportuario presenta motivos que impiden la remoción de esos obstáculos, solicite si se ha realizado un estudio aeronáutico que esté aceptado por la Autoridad Aeronáutica.
- c) Verificar si la señalización o la iluminación no es aceptable para la Autoridad Aeronáutica, debe eliminarse la obstrucción o tomarse alguna otra acción aceptable.
- d) Verifique si el estudio aeronáutico determina que la obstrucción no es un riesgo para la navegación aérea y si no se necesita la señalización o iluminación, no constituye una violación al LAR 153.
- e) Cada objeto “dentro del área de autoridad” incluye los terrenos donde está emplazado el aeropuerto, y áreas definidas en la superficie limitadora de obstáculos del aeropuerto.
- f) Verificar que el emplazamiento y el funcionamiento de las ayudas visuales y de las ayudas no visuales para la navegación aérea no se vean afectados de manera desfavorable por los objetos que se encuentren por debajo de la superficie de aproximación.
- g) El explotador del aeropuerto debe incluir en su MA procedimientos para la identificación de las obstrucciones para las superficies imaginarias. Si el explotador aeroportuario no tiene esos procedimientos, el IA deberá solicitar que el programa se incluya en el MA.

VGA. 16 INSPECCIÓN CONTROL DEL PELIGRO DE FAUNA.-

- 1) *Frecuencia*: Semestral según Plan de Vigilancia
- 2) *Responsable*: IA, Inspector de Aeródromos
- 3) *Referencia*: FR/AGA/008

Obligaciones del Inspector.-

- a) Comprobar el Plan para el Manejo de Fauna, el IA debe revisar los siguientes puntos:
 - i. Su efectividad para el manejo de los peligros de fauna.
 - ii. Debería reevaluarse las indicaciones de la existencia de peligros de fauna descritos en el estudio.
 - iii. Si el personal con responsabilidades en el Plan para el Manejo de fauna de animales silvestres tiene la capacitación adecuada.
 - iv. Verificar que los procedimientos indicados en el plan, se realizan, comprobar que se inspecciona antes de que se lleven a cabo operaciones de las aerolíneas.
 - v. El progreso de los proyectos de modificación del hábitat o de cambios en el uso de la tierra identificados en el plan.
 - vi. Existencia de permisos de depredación vigentes, si es aplicable.
 - vii. Comprobar si se ha realizado un estudio de fauna, el Operador del Aeródromo deberá informar y proporcionar copias de toda la correspondencia.
- b) El IA comprobará si
 - i- ¿Se ha elaborado un programa de limitación de la fauna silvestre?
 - ii- ¿Se ha aplicado el programa de limitación de la fauna silvestre?
 - iii- ¿Se ha nombrado un oficial de control de la fauna silvestre en el emplazamiento y se le han asignado responsabilidades?
 - iv- ¿Se ha creado un programa de capacitación para adiestrar a las personas que participan en el programa de limitación de las aves?
 - v- ¿Se ha instituido un comité coordinador de limitación de la fauna silvestre con responsabilidades bien definidas?

- vi- ¿Se ha elaborado un procedimiento de notificación que abarque todos los aspectos del programa de limitación de las aves?
- vii- ¿Se ha establecido un plan de aprovechamiento de tierras para hacer un uso eficaz de las tierras del aeropuerto y sus cercanías en relación con el programa de limitación de las aves?
- viii- ¿Se ha completado una lista de todos los elementos que atraen a las aves en el emplazamiento?
- ix- ¿Se ha completado una lista de todos los elementos que atraen a las aves en el emplazamiento?
- x- ¿Se ha investigado y aplicado métodos de limitación de las aves en el aeropuerto?
- xi- Verificar si existen métodos de dispersión y cuál es el grado de éxito.

VGA.17 INSPECCIÓN DE MANIPULACIÓN DE MATERIALES PELIGROSOS.-

- 1) *Frecuencia:* Anual según Plan de Vigilancia
- 2) *Responsable:* IA, Inspector de Aeródromos
- 3) *Referencia:* FR/AGA/015

Obligaciones del Inspector.-

- a) Comprobar que los procedimientos para el manejo de mercancía peligrosa han sido establecidos por el titular del certificado.
- b) Comprobar si se han establecido normas de seguridad contra incendio aceptables para el manejo de combustible. Estas normas deben incluirse en el MA y deberán ser aceptables para el IA. Se recomienda consultar la NFPA 407 actualizada y las normas para el manejo de incendios en el Apéndice 7 del AC 150/5230-Almacenamiento, Manejo y Despacho de Combustible de Aviación, edición vigente, para crear un nivel mínimo de norma de seguridad contra incendio y el Manual de servicios de aeropuertos (Doc 9137), Parte 1 de la OACI.

- c) Comprobar si el explotador del aeropuerto realiza las inspecciones adecuadas de vehículos e instalaciones físicas de los agentes proveedores de combustible al menos una vez cada cuatro meses, y mantiene registro de los veinticuatro meses anteriores.
- d) Verificar las instalaciones para el suministro de combustible (incluyendo los vehículos para el transporte de combustible) en el aeropuerto. El tamaño de la muestra queda a criterio del IA.
- e) Para garantizar la seguridad del aeropuerto, se solicita a los IA que promuevan entre los titulares de certificados que supervisen los programas de suministro de combustible de las aerolíneas. Si un IA observara un problema potencial de seguridad en relación con la operación de suministro de combustible de un explotador aéreo, deberá informar al explotador del aeropuerto.
- f) Comprobar que al menos un supervisor de cada agente proveedor de combustible ha realizado un curso satisfactorio sobre seguridad de incendios por combustible. Verificar si los seminarios de capacitación fueron revisados por la DINACIA para su aceptación. Ese programa de estudios para la capacitación debe ser revisado por el IA para determinar si es aceptable para la DINACIA.
- g) Los temas y los materiales de referencia a utilizar también deberán incluirse para ayudar al IA a evaluar el programa de estudios de la capacitación. El programa de estudios, como mínimo, debe enfocar los puntos que se detallan en la reglamentación LAR --- y el Manual de Servicios de Aeropuertos (Doc. 9137), Parte 1 de la OACI.
- h) Verificar que los empleados de cada agente proveedor de combustible han recibido al menos capacitación integrada en el sitio de trabajo (OJT), sobre seguridad contra incendio por parte de un supervisor capacitado, comprobar si requieren la capacitación recurrente.

VGA. 18 INSPECCIÓN DE ACCESO AL ÁREA DE MOVIMIENTO (AVSEC).-

- 1) *Frecuencia:* Anual según Plan de Vigilancia
- 2) *Responsable:* IA, Inspector de Aeródromos

3) *Referencia:* FR/AGA/005

Obligaciones del Inspector.-

- a) Verificar las estructuras específicas del sistema
- b) Comprobar si está contemplado en el plan de emergencia del Aeropuerto.
- c) Verificar si se cuenta con comunicaciones protegidas con canales y frecuencias asignadas.
- d) Verificar si existen procedimientos y Manuales que regulan el movimiento y acceso de vehículos y personas en el área de movimiento.
- e) Comprobar a quien se ha asignado esta función de Gerenciamiento.

VGA. 19 INSPECCIÓN DE PROTECCIÓN DE EMPLAZAMIENTO DEL RADAR Y RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN.-

- 1) *Frecuencia:* Anual según Plan de Vigilancia
- 2) *Responsable:* IA, Inspector de Aeródromos
- 3) *Referencia:* FR/AGA/018

Obligaciones del Inspector.-

- (a) Verificar si el explotador del aeropuerto ha establecido los procedimientos adecuados para evitar la construcción de instalaciones en el aeropuerto que se ha determinado afectaría la operación del NAVAIDS (electrónico o visual) o de las instalaciones para el control del tráfico aéreo en el aeropuerto.
- (b) Comprobar si se han establecido las instalaciones y procedimientos adecuados para proteger las NAVAIDS en el aeropuerto del vandalismo y robos.
- (c) Verificar que se han establecido los procedimientos adecuados para prevenir la interrupción de las señales visuales o electrónicas de NAVAIDS, que esté dentro de la autoridad del aeropuerto. “Dentro de la autoridad de un aeropuerto” se refiere a la prevención real de una interrupción de las señales visuales o electrónicas del NAVAIDS. Esto tiene la intención de evitar que las actividades

de construcción o mantenimiento en el aeropuerto eliminen alteren las señales del NAVAIDS. La protección de NAVAIDS aplica a otras propiedades que el explotador aeroportuario posee y otras aunque no se consideren propiedad del aeropuerto.

VGA. 20 INSPECCIÓN DE CONTROL DE VEHÍCULOS EN EL ÁREA DE MOVIMIENTO.-

- 1) *Frecuencia:* Anual según Plan de Vigilancia
- 2) *Responsable:* IA, Inspector de Aeródromos
- 3) *Referencia:* FR/AGA/011-019

Obligaciones del Inspector.-

- (a) Verificar los lineamientos de Acceso
- (b) Comprobar los Procedimientos de Movimiento
- (c) Comprobar el Control de Vehículos con ATC
- (d) Verificar el Entrenamiento de Personas que Manejan
- (e) Comprobar Documentos de Accidentes (estadísticas o registros)
 - (i) Verificar que las operaciones de los vehículos de tierra en las áreas de movimiento y de seguridad están limitadas únicamente a aquellos vehículos necesarios para las operaciones aeroportuarias. Durante el curso de la inspección, vigile las operaciones de vehículos en las áreas de movimiento o en áreas adyacentes a ellas.
 - (ii) Los vehículos necesarios para las operaciones aeroportuarias significan los vehículos de aeropuerto usados en apoyo directo de rescate, actividades de mantenimiento e inspección asociadas con las áreas de movimiento y de seguridad. Esos incluyen los vehículos de SSEI, ambulancias, segadoras de hierba, vehículos para las actividades de operación y mantenimiento del aeropuerto, camiones de suministro de combustibles, los vehículos de la

DINACIA y de entidades que den mantenimientos a las ayudas de navegación y algunos vehículos de construcción.

- (iii) Comprobar que existen alternativas seguras y razonables para que estos vehículos puedan cruzar o utilizar las pistas y calles de rodaje, el explotador del aeropuerto debe establecer en su MA los procedimientos necesarios para la comunicación por radio con ATS o los requisitos para la escolta de vehículo.
- (iv) Comprobar que el explotador es responsable del desarrollo y puesta en práctica de los procedimientos, adecuados para el aeropuerto, para una operación segura de los vehículos terrestres en las áreas de movimiento y seguridad del aeropuerto. Estos procedimientos deben contemplar las consecuencias de incumplir con los procedimientos por parte de los empleados, arrendadores y contratistas. Debería consultarse a ATS si los procedimientos para controlar los vehículos en las áreas de movimiento son adecuados.
- (v) Para los aeropuertos sin ATS se deben establecer procedimientos adecuados para controlar los vehículos de tierra por medio de señales preestablecidas u otros procedimientos y revisar los procedimientos que exijan que los conductores de vehículos notifiquen por medio de la frecuencia de radio común al tráfico antes de entrar a las áreas de maniobras.
- (vi) Comprobar que cada empleado, arrendatario o contratista que opera un vehículo en cualquier parte del aeropuerto con acceso a las áreas de movimiento esta familiarizado y cumple con las reglas y procedimientos para vehículos terrestres.
- (vii) Verificar que el explotador aeroportuario desarrolla programas de capacitación para conductores adecuado para el personal del aeropuerto, arrendatarios, contratistas y otros que operan en las áreas de movimiento o tienen acceso a ellas.

- (viii) Verificar la distribución de los procedimientos / programas de capacitación o procesos de permisos para controlar a los arrendatarios que usan el aeropuerto.
- (ix) Compruebe cualquier registro de accidentes o incidentes que involucren aeronaves y/o vehículos terrestres de una línea aérea en las áreas de movimientos los que deben estar disponibles.
- (x) Verifique si existen incursiones a una pista de aterrizaje en un aeropuerto que está controlado esto comprende cualquier entrada no autorizada de un vehículo terrestre en el área de movimiento.
- (xi) No toda la incursión de un vehículo terrestre en el área de movimiento constituye un acto que conlleva una acción de incumplimiento o violación del LAR AGA y LAR 139. Compruebe que cuando se presenta una supuesta incursión, la información se ha recopilado estableciendo el contexto en que ocurrió y debe determinarse cual procedimiento debe seguirse. No todas las incursiones son causa de investigación por infracción. Es responsabilidad del IA tomar esta decisión aplicando una prueba en dos aspectos: Primero es determinar si el informe incluye las pruebas adecuadas para establecer la incursión. Segundo es determinar si el explotador aeroportuario falló de alguna manera demostrable en adoptar y/o poner en práctica las medidas / procedimientos razonables para prevenir las incursiones. En general, ¿hubo alguna omisión específica en las medidas / procedimientos del explotador que causó o contribuyó a causar la violación? Si el explotador del aeropuerto había establecido procedimientos adecuados y había tomado medidas adecuadas para poner en práctica esos procedimientos, normalmente no estaría en una situación de violación de la norma. Ambos aspectos de esta prueba deben cumplirse para sustentar una violación del LAR 139. Cuando se ha determinado que la violación efectivamente sí sucedió, la acción puesta en práctica debe iniciarse y tomarse medidas para evitar futuros incidentes.

VGA. 21 INSPECCIÓN DE CERCADO PERIMETRAL.-

- 1) *Frecuencia:* 4 meses según Plan de Vigilancia
- 2) *Responsable:* IA, Inspector de Aeródromos
- 3) *Referencia:* FR/AGA/005

Obligaciones del Inspector.-

- (a) Cerco. Verificar cerco, tipo (muro, zanja, alambrado, cerco eléctrico, concertina), estado y seguridad que ofrece.
- (b) Camino perimetral Recorrer camino perimetral, verificar su existencia, cobertura y utilidad práctica de inspección y vigilancia

VGA. 22 INSPECCIÓN DE PROTECCIÓN DEL PÚBLICO.-

- 1) *Frecuencia:* Anual según Plan de Vigilancia
- 2) *Responsable:* IA, Inspector de Aeródromos
- 3) *Referencia:* FR/AGA/005

Obligaciones del Inspector.-

- (a) Verificar la existencia de barreras de protección necesarias contra el ingreso voluntario o involuntario de personas o vehículos no autorizados al área de movimiento. Estas barreras de protección pueden consistir en una combinación de barreras naturales, vallas y señales de advertencia que sean suficientes para detener al personal o vehículos no autorizados de ingresar involuntariamente al área de movimiento.
- (b) Comprobar que el explotador aeroportuario ha proporcionado barreras para la protección a las personas y a las propiedades por los flujos de los gases de escape de los motores de las aeronaves. Incluyendo protección a personas que deben utilizar escaleras aéreas y las áreas de movimiento.

VGA.- 23 INSPECCIÓN DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS).-

- 1) *Frecuencia:* Semestral según Plan de Vigilancia
- 2) *Responsable:* IA, Inspector de Aeródromos
- 3) *Referencia:* FR/AGA/017

Obligaciones del Inspector.-

- (a) Verificar la responsabilidad y compromiso de la administración
 - (i) Comprobar que el explotador de aeródromo definió la política de seguridad operacional de la organización de conformidad con los requisitos nacionales e internacionales pertinentes, y la misma lleva la firma del funcionario responsable de la organización. La política de seguridad operacional refleja los compromisos de la organización respecto de la seguridad operacional, incluye una declaración clara acerca de la provisión de los recursos necesarios para su puesta en práctica y se comunica, con un respaldo visible, a toda la organización. Dicha política incluirá procedimientos de presentación de informes en materia de seguridad operacional; indicará claramente qué tipos de comportamientos operacionales son inaceptables, e incluirá las condiciones en las que no se podrían aplicar medidas disciplinarias. La política de seguridad operacional se examinará periódicamente para garantizar que continúe siendo pertinente y apropiada para la organización.

- (b) Verificar las Responsabilidades respecto de la seguridad operacional
 - (i) Comprobar que el explotador de aeródromo identificó al funcionario que, independientemente de sus otras funciones, será el responsable último y rendirá cuentas, en nombre del aeródromo certificado, respecto de la implantación y el mantenimiento del SMS. El explotador de aeródromo

identificó, además, las responsabilidades de todos los miembros de la administración, independientemente de las demás funciones que desempeñen, así como las de los empleados, en relación con la eficacia de la seguridad operacional del SMS. Las responsabilidades, la rendición de cuentas y las autoridades de seguridad operacional se documentan y comunican a toda la organización e incluyen una definición de los niveles de gestión que tienen autoridad para tomar decisiones relativas a la tolerabilidad de los riesgos de seguridad operacional

- (c) Verificar la designación del personal clave de seguridad operacional
 - (i) Comprobar que el explotador de aeródromo identificó a un funcionario de seguridad operacional que será la persona responsable y de contacto para la implantación y el mantenimiento de un SMS eficaz.
 - (ii) Comprobar que el personal clave designado cumplió con el requisito de haber aprobado un Curso de SMS dictado por la OACI o por un instituto reconocido por ese organismo internacional y desempeñará funciones en el aeródromo para el que específicamente fue nombrado en ese carácter.

- (d) Coordinación del plan de respuesta ante emergencias
 - (i) Comprobar que el explotador de aeródromo garantiza que el plan de respuesta ante emergencias, permite la transición ordenada y eficiente de las operaciones normales a las operaciones de emergencia y el posterior restablecimiento de las operaciones normales, se coordina en forma apropiada con los planes de respuesta ante emergencias de las organizaciones con las que deba interactuar al prestar sus servicios

- (e) Verificar la Documentación SMS
 - (i) Comprobar que el explotador de aeródromo elaboró un plan de implantación del SMS que cuenta con el respaldo de la administración superior de la organización y define el enfoque de la organización respecto

de la gestión de la seguridad operacional de un modo que cumpla con los objetivos de la organización en materia de seguridad operacional. La organización elaboró y mantiene actualizada la documentación relativa al SMS, en la que se describen la política y los objetivos del SMS, sus requisitos, procesos y procedimientos, la rendición de cuentas, las responsabilidades y las autoridades respecto de los procesos y procedimientos, así como los resultados del SMS. También, como parte de esa documentación relativa al SMS, el explotador de aeródromo elaboró y mantiene un manual de sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMSM) para comunicar a toda la organización su enfoque respecto de la gestión de la seguridad operacional.

- (ii) Comprobar que el manual fue elaborado por las dependencias del proveedor de servicios de aeródromo que sus autoridades determinaron. No obstante ello, el borrador estuvo sujeto a la revisión de la Oficina SMS de la DINACIA, preceptivamente, previo a su aprobación final por parte del Director del Aeródromo

- (f) Verificar la Instrucción y educación
 - (i) Comprobar que el explotador de aeródromo elaboró y mantiene un programa de instrucción en seguridad operacional que asegura que el personal cuente con la instrucción y competencias necesarias para cumplir con sus funciones en el marco del SMS. El alcance de la instrucción en seguridad operacional se adaptará al grado de participación en el SMS de cada persona.

VGA. 24 INSPECCIÓN DE OPERACIONES EN CONDICIONES DE VISIBILIDAD REDUCIDA.-

- 1) *Frecuencia:* Anual según Plan de Vigilancia
- 2) *Responsable:* IA, Inspector de Aeródromos
- 3) *Referencia:* FR/AGA/022

Obligaciones del Inspector.-

- a) Verificar los procedimientos que han de introducirse para las operaciones en condiciones de visibilidad reducida,
- b) Verificar la medición y notificación del alcance visual en la pista cuando se requiera,
- c) Verificar 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.

VGA. 25 INSPECCIÓN DE SEGURIDAD DE LAS OBRAS EN EL AERÓDROMO.-

- 1) *Frecuencia:* Anual según Plan de Vigilancia
- 2) *Responsable:* IA, Inspector de Aeródromos
- 3) *Referencia:* FR/AGA/023

Obligaciones del Inspector.-

- (a) Verificar cumplimiento con los procedimientos para planificar y realizar trabajos de construcción y mantenimiento en condiciones de seguridad (incluyendo obras que deban realizarse con poco aviso previo) en el área de movimiento o en sus cercanías, y que puedan extenderse más allá de una superficie limitadora de obstáculos, incluyendo
- (b) Verificar los procedimientos para comunicarse con el control de tránsito aéreo durante la realización de dichas obras
- (c) Verificar lista de nombres, números telefónicos y función de las personas y organizaciones responsables de planificar y realizar la obra y arreglos para comunicarse con ellas sus organizaciones en todo momento;
- (d) 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

(e) una lista de distribución para planes de trabajos, de ser necesario.

VGA. 26 INSPECCIÓN DE GESTIÓN Y SEGURIDAD DE LA PLATAFORMA.-

- 1) *Frecuencia:* Anual según Plan de Vigilancia
- 2) *Responsable:* IA, Inspector de Aeródromos
- 3) *Referencia:* FR/AGA/011

Obligaciones del Inspector.-

GESTIÓN DE LA PLATAFORMA.-

- (a) Verificar cumplimiento con los procedimientos que reglamenta el movimiento y evita colisiones entre aeronaves y entre aeronaves y obstáculos.
- (b) Cumplen requerimientos que reglamenta la entrada de aeronaves y coordina con la torre de control del aeródromo su salida de la plataforma.
- (c) Cumplen requerimientos y asegura el movimiento rápido y seguro de los vehículos y la reglamentación adecuada de otras actividades.
- (d) Cumplen requerimientos de vigilancia del puesto de estacionamiento de aeronaves para asegurarse de que se proporcionan los márgenes de separación recomendados a las aeronaves que lo utilicen.
- (e) Cumple con el servicio de dirección en la plataforma apropiado y desarrolla en coordinación con los servicios ATS del aeródromo procedimientos para
- (f) asegurar el movimiento con el fin de evitar colisiones entre aeronaves y entre aeronaves y obstáculos
- (g) asegurar el movimiento rápido y seguro de los vehículos y de otras actividades
- (h) para asignar puestos de estacionamiento de aeronave
- (i) para iniciar el arranque de los motores y asegurar márgenes para el retroceso remolcado de aeronaves

- (j) servicio de señaleros; y
- (k) servicio de vehículos de escolta (follow-me)

GESTIÓN DE LA SEGURIDAD DE LA PLATAFORMA.-

- (a) Cumple con el detalle de los procedimientos para garantizar la seguridad en la plataforma
- (b) Verificar protección respecto del chorro de reactores
- (c) cumplimiento de precauciones de seguridad durante operaciones de reabastecimiento de combustible de aeronaves
- (d) cumplimiento con la limpieza y barrido de la plataforma
- (e) Cumple con la notificación de incidentes y accidentes en la plataforma;
- (f) Audita el cumplimiento de las normas de seguridad de todo el personal que trabaja en la plataforma.

VGA. 27 INSPECCIÓN DE CONTROL DE VEHÍCULOS EN EL ÁREA DE MOVIMIENTO.-

- 1) *Frecuencia:* Anual según Plan de Vigilancia
- 2) *Responsable:* IA, Inspector de Aeródromos
- 3) *Referencia:* FR/AGA/019

Obligaciones del Inspector.-

- (a) Cumple con los procedimientos para el control de vehículos de superficie que operan en el área de movimiento o en sus cercanías,
- (b) detalles de las reglas de tráfico aplicables (incluyendo límites de velocidad y medios para hacer cumplir las reglas)
- (c) método para expedir permisos de conducir para operar vehículos en el área de movimiento
- (d) detalles de la capacitación de los conductores de vehículos

FUERZA AEREA
DIRECCIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL E INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA
DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL - DIRECCIÓN SEGURIDAD OPERACIONAL
DIVISIÓN NAVEGACIÓN AÉREA
DEPARTAMENTO DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS E INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA



APÉNDICE A.-

PLAN DE VIGILANCIA DE AERÓDROMOS

VGA.1. Resumen

- a) El inspector en el Plan de Vigilancia debe verificar si la administración aeroportuaria da cumplimiento a los siguientes puntos:
- i) *Las regulaciones y normas.* En este aspecto es bueno revisar la actualización de la documentación reglamentaria de la especialidad y los planes de mantenimiento de las instalaciones y equipamiento tecnológico, los servicios de rescate y extinción de incendio y control del medio ambiente.
 - ii) *Mantenimiento y estado del pavimento:* Valorar el estado físico del pavimento en la pista, calles de rodaje y plataforma así como la limpieza de los mismos.
 - iii) *Obstáculos:* Evaluar los emplazamientos de las instalaciones que se encuentran en las cercanías del aeródromo y si cumplen con la norma de señalización de obstáculos.
 - iv) *Ayudas visuales (señales y luces) y sistemas de energía eléctrica primaria y secundaria:* Valorar el estado técnico y su funcionamiento.
 - v) *Características físicas:* Valorar si se cumplen las normas y regulaciones en cuanto a las características de la pista, calle de rodaje y plataforma.
 - vi) *Peligro de fauna.* Valorar si se cumplen las normas y regulaciones en cuanto al control del peligro de fauna.

- vii) *Plataforma* – Valorar si se garantiza la segregación de tráfico en los aeródromos como objetivo fundamental para reducir al mínimo la posibilidad de colisiones entre aeronaves y vehículos terrestres,
- viii) *Plataforma* - Valorar si se cumplen las normas y regulaciones en cuanto a las características calle de acceso al puesto de estacionamiento de aeronaves en plataforma
- ix) *Cercado perimetral*: Estado físico del cercado del aeródromo.
- x) *Planes de emergencia*: Actualización de los planes de emergencia y evaluación de la evidencia de los ejercicios parciales y generales realizados. Revisión del cumplimiento del plan de medidas entre un ejercicio y otro.
- xi) Valorar si se cumplen las normas y regulaciones en cuanto a las características de los Servicios de extinción de incendio SSEI
- xii) Valorar si se cumplen con el SMS y disponen de un manual que describa el sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) del aeródromo solicitante.
- xiii) Valorar si posee un programa de seguridad operacional, que el explotador del aeródromo implantó un sistema de gestión de la seguridad operacional que sea aceptable para el Estado y que, como mínimo:
 - (1) identifica los peligros de seguridad operacional;
 - (2) asegura la aplicación de las medidas correctivas necesarias para mantener un nivel aceptable de seguridad operacional;
 - (3) prevé la supervisión permanente y la evaluación periódica del nivel de seguridad operacional logrado; y

(4) tiene como meta mejorar continuamente el nivel global de seguridad operacional.

xiv) Un plan de acción para quitar un avión inmóvil o inutilizado en el área de movimiento o en sus proximidades y que en conjunto con los explotadores de las aeronaves implementó un adecuado plan de traslado de aeronaves inutilizadas.

xv) Procedimientos para asegurar que todo el personal operativo y de mantenimiento está debidamente calificado. Los procedimientos asegurarán que el personal está especializado, capacitado y recibe instrucción inicial y recurrente cada 12 meses como mínimo.

xvi) Procedimientos que Prevengan construcciones en su aeropuerto que afectan el funcionamiento de una Ayuda para la Navegación NAV AID electrónica o visual y afecte el control del tráfico aéreo en el aeropuerto;

(1) Proteja o ayude en proteger todas las ayudas electrónicas a la navegación aérea en su aeropuerto contra el vandalismo y robo; y

(2) Prevenga, en la medida en que está dentro de la autoridad del aeropuerto, la interrupción de señales, luces letreros y ayudas electrónicas a la navegación aérea

xvii) Cercado perimetral: Estado físico del cercado del aeródromo

APÉNDICE B.-



PLAN DE VIGILANCIA POR ITEM

AREA DE MOVIMIENTO
SEÑALIZACIÓN
LUCES
OBSTÁCULOS
ACCESO AL AERÓDROMO
SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINGUICIÓN DE INCENDIO - SSEI
PLAN DE EMERGENCIA
CONTROL DE FAUNA
LETREROS
PLAN DE TRASLADO DE AERONAVES INUTILIZADAS
GESTIÓN DE LA PLATAFORMA/SEGURIDAD EN LA PLATAFORMA
SERVICIO DE ABASTECIMIENTO EN TIERRA (Suministro de combustible)
ADMINISTRATIVA
SISTEMAS ELECTRICOS DEL AEROPUERTO (Fuente Secundaria)
MANIPULACIÓN DE MATERIALES PELIGROSOS
PAPI
SISTEMA DE GERENCIAMIENTO DE LA SEGURIDAD – SMS
PROTECCIÓN DE EMPLAZAMIENTO DE RADAR Y RADIOAYUDAS
OPERACIÓN DE VEHICULOS DE AERODROMOS
DATOS DE AEROPUERTO
OPERACIONES EN CONDICIONES DE VISIBILIDAD REDUCIDA
SEGURIDAD DE LAS OBRAS EN EL AERÓDROMO
MANTENIMIENTO DEL AREA DE MOVIMIENTO
INPECCION GENERAL DE AERODROMOS

1.1 FASES DE LAS INSPECCIONES.-

1.1.1 Evento N° 1 Evaluación e Inspección Preliminar

- a) El inspector auditor debe de familiarizarse con los siguientes manuales documentos e información del operador:

i. Manuales y documentos.

- i. -Manual de Operaciones de Aeropuertos (MA)
- ii. Exenciones actuales de los requisitos del LAR 153/LAR 154
- iii. Registro de inspecciones previas
- iv. Historial de violaciones.
- v. Plano de obstáculos, estudio de aproximación del aeropuerto (si está disponible)
- vi. Historial de accidentes, incidentes
- vii. Cartas y AIP
- viii. Revisar los proyectos de construcción programados. Revisar la categoría de las pistas de aterrizaje y evaluar esta información con las placas de aproximación. MA y el AIP
- ix. Garantizar que las directrices, gráficos, circulares de asesoría y otra información adecuada estén disponibles mientras se realiza la inspección.
- x. 4. Determinar el progreso de las medidas de seguimiento para corregir las deficiencias anotadas anteriormente.

1.1.2 Evento N° 2 Reunión de apertura

- a) Independientemente del tipo de auditoría e inspección sea total, parcial o puntual con previo aviso o sin previo aviso, el inspector auditor debe de llevar a cabo una reunión de apertura con el operador o el representante del área a auditar, en la cual le informará sobre el propósito de la auditoría inspección, área a auditar, documentación que va a requerir, de forma tal que el auditado no tenga ninguna duda sobre la actividad que se desarrollará. Debe instruirle o reafirmarle sobre el informe de resultados y la forma en que serán categorizados los incumplimientos y el significado de cada nivel.
- b) La agenda de trabajo a desarrollar debe ser lo más flexible posible a efectos de que tenga el menor impacto en las operaciones del aeropuerto. También se debe de tener en consideración el nivel de

utilización del aeropuerto, para el ingreso de las áreas de movimiento. En caso de un alto nivel de tráfico durante los días programados de inspección se debe estudiar la posibilidad de hacer inspecciones temprano por la mañana o en fines de semana.

- c) Reúnase con el operador del aeropuerto para tratar sobre la agenda de la inspección, el estado actual del aeropuerto incluyendo cualquier área problemática o ideas. Coordine con la Torre de Control la inspección del área de movimiento y el tiempo de respuesta que necesite el SEI.

1.1.3 Evento N° 3 Ejecución de Auditorias e Inspecciones

- a) Para un mejor desempeño el auditor inspector debe conducir la auditoria / inspección siguiendo lista de chequeo incluidas en este manual.
- b) La evidencia podrá ser recabada a partir de entrevistas, exámenes documentos o mediante la observación de actividades del área a auditar. En caso de obtener información mediante entrevistas, se deberá de validar la información con otras fuentes, tales como observación física, medición, pruebas o registros.
- c) Toda observación o hallazgo debe ser documentada (evidencia objetiva), debe ser evaluada e identificada contra la regulación específica o documentación relevante que se ha utilizado para efectuar la auditoria inspección, para tener certeza que se trata de una no conformidad.
- d) Toda observación que constituya un incumplimiento debe hacerse del conocimiento inmediato del auditado, particularmente las que se cataloguen como tome las previsiones del caso o inicie la acción correctiva.

1.1.4 Evento N° 4. Redacción de Inconformidades

- a) Una vez determinado el incumplimiento o discrepancia con respecto a una regulación a un procedimiento o método aprobado, el inspector auditor, hará una redacción clara, concisa y concreta sobre cada hallazgo, utilizará referencias técnicas apropiadas como MA, Plan de Mantenimiento, sección, capítulo etc. y la referencia regulatoria por sección, párrafo, sub-párrafo, según corresponda, ej. Debe incluir el nivel de resultado, sea Nivel 1, Nivel 2, Nivel 3, en caso de Resultados Nivel 2, incluirá el plazo asignado para implementar la acción correctiva.

1.1.5 Evento N° 5 Reunión de Cierre

- a) El inspector auditor debe llevar a cabo una reunión de cierre una vez concluida la auditoría inspección y previo a la entrega del reporte de Resultados de Auditoría. El propósito de esta reunión es crear un escenario informativo y de discusión para que el auditado evacúe dudas sobre el nivel y categoría de las no conformidades o discrepancias y para acordar bilateralmente los plazos para la implementación de acciones correctivas.

1.1.6 Evento N.6 Informe de Auditoría Inspección

- a) Este informe será preparado y entregado tan pronto concluya la reunión de cierre y se compone de dos partes:
- i. Carta de remisión de resultados de inspección.
 - ii. Reporte de Resultados fórmula DGAC 139.11
 - iii. La carta debe reflejar el contenido de la auditoría, será fechada y firmada por el auditor y debe registrarse acuse y fecha de recibo por parte de auditado. Debe detallar el tipo de auditoría, el área o áreas auditadas, las fechas de auditoría y la capacidad del auditado en cuanto al cumplimiento de las regulaciones.
 - iv. Además de lo detallado en el Evento N. 4, cada resultado o ítem debe ser enumerado en el reporte de resultado, de igual forma deberá enumerar todas las hojas que se han utilizado.
 - v. El informe de Auditoría Inspección será dirigido al operador del aeropuerto, con copia para el encargado del área auditada.
 - vi. El inspector auditor mantendrá una copia del reporte junto con las evidencias de respaldo o información factual, que respalden las inconformidades y lo archivará en el expediente de auditoría del operador.
 - vii. Una vez concluida la auditoría, el inspector hará un reporte al responsable de AGA, haciendo referencia de todos los Resultados del Nivel 1, identificados durante la auditoría, adjuntando al reporte la evidencia objetiva para cada conformidad.
 - viii. El superior inmediato hará las evaluaciones correspondientes y determinará si aplica un plan remediar o si requiere más información o si es viable elevarlo para que se inicie el debido proceso Legal y se establezca la sanción para el explotador/operador del aeropuerto o inicie la emisión de un Notam para advertir al usuario sobre la situación de aeropuerto.

1.1.7 Evento N° 7 Seguimiento.

- a) Aceptación de Acciones Correctivas.
- i. El operador. Auditado es responsable por determinar e iniciar la acción correctiva necesaria para corregir el o los factores casuales.
 - ii. El inspector auditor mantendrá en control los períodos establecidos y acordados con el auditado para recibir y verificar la implementación de acciones correctivas.
 - iii. Una vez que el inspector auditado evalúe la implementación de acciones correctivas y las dé por aceptadas, le dirigirá una carta de cierre de auditoría, manifestando que da por aceptada la implementación de acciones y procederá a archivarlo en el expediente de vigilancia del operador, actualizando la respectiva Fórmula de control de vigilancia.
- b) No aceptación de Acciones Correctivas.
- i. En caso que el inspector /auditor determine que la acción correctiva no se ajusta a los procedimientos aprobados (MA) o la regulación aplicable, hará un reporte de seguimiento con los contenidos indicados en el Evento N.6.
 - ii. En caso de no aceptación de Resultados Nivel 1. se comunicará inmediatamente al responsable de AGA para que tome las previsiones del caso.
 - iii. En caso de resultados de Nivel 2, si el período de 6 meses ha vencido, procederá conforme al párrafo siguiente.
 - iv. Si el período de los primeros tres meses no se ha vencido podrá otorgarse un nuevo plazo dentro de ese período, indicando al auditado el número de la no conformidad que quede pendiente y el nuevo plazo para que implemente la acción correctiva.
 - v. El operador ha tomado las medidas necesarias para recopilar información de la condición del aeropuerto para las aerolíneas. Evalúe los procedimientos y equipo del operador aeroportuario para hacer inspecciones de la condición de la superficie del campo aéreo.
 - vi. El operador aeroportuario ha tomado las medidas necesarias para difundir la información de la condición del aeropuerto a las aerolíneas que utilizan el sistema NOTAM y otros sistemas y procedimientos.

FIRMAS DE AUTORIZACIÓN

Elaborado por:

Revisado por:

Aprobado por:

Fecha de aprobación:

Fecha de entrada en vigencia:

Desde fecha de aprobación

A partir de _____