

Proyecto Regional RLA/99/901
Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad
Operacional

Manual del Inspector de Aeródromos (MIAGA)

M-AGA-001

Manual del Inspector de Aeródromos (MIAGA)

Registro de enmiendas			
Edición/ Enmienda	Fecha de aplicación	Fecha de anotación	Anotado por:
Primera Edición	Diciembre/2014	Diciembre/2014	Comité Técnico
Segunda Edición	Enero/2022	Enero/2022	Comité Técnico

Lista de páginas efectivas			
Detalle	Páginas	Edición/Enmienda	Fecha
PARTE I – INFORMACIÓN GENERAL			
Capítulo 1 – Introducción	1-2	2ª Edición	Enero/2022
Capítulo 2 – Del inspector de aeródromos	3-6	2ª Edición	Enero/2022
Capítulo 3 – Del equipo de certificación y/o vigilancia	7-8	2ª Edición	Enero/2022
PARTE II – PROCESO DE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMO			
Capítulo 1 – Descripción general del proceso	9-10	2ª Edición	Enero/2022
Capítulo 2 – Actividades durante la Fase 1: Expresión de interés	11-13	2ª Edición	Enero/2022
Capítulo 3 – Actividades a partir de la Fase 2: presentación de la solicitud formal	14-15	2ª Edición	Enero/2022
Capítulo 4 – Actividades de evaluación de la solicitud formal	16-19	2ª Edición	Enero/2022
Capítulo 5 – Actividades de verificación en el terreno	20-27	2ª Edición	Enero/2022
Capítulo 6 – Actividades para otorgar y promulgar el Certificado	28-29	2ª Edición	Enero/2022
Capítulo 7 – Actividades especiales luego de otorgar un certificado de aeródromo	30-32	2ª Edición	Enero/2022
PARTE III – PROCESO DE VIGILANCIA DE AERÓDROMOS			
Capítulo 1 – Generalidades	33-35	2ª Edición	Enero/2022
Capítulo 2 – Planificación de la vigilancia permanente	36-38	2ª Edición	Enero/2022
Capítulo 3 – Ejecución de la vigilancia permanente	39-41	2ª Edición	Enero/2022
Capítulo 4 – Notificación de Deficiencias y Aceptación de Plan de Acciones Correctivas	43-46	2ª Edición	Enero/2022
Capítulo 5 – Seguimiento y Cierre	47-48	2ª Edición	Enero/2022
PARTE IV – PROCESO DE SOLUCIÓN DE PROBLEMAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL			
Capítulo 1 – Actividades relativas a la solución de problemas de seguridad operacional en aeródromos	49-51	2ª Edición	Enero/2022
Capítulo 2 – Tratamiento de Incumplimientos detectados durante el Proceso de Certificación	53-57	2ª Edición	Enero/2022
Capítulo 3 – Tratamiento de Incumplimientos Durante el Proceso de Vigilancia	59-62	2ª Edición	Enero/2022

Capítulo 4 – Procesamiento y Resolución de Otras Cuestiones de Seguridad Operacional	63-68	2ª Edición	Diciembre/2021
ADJUNTO – LISTA DE VERIFICACIÓN			
[RESERVADO]	-	-	-

ÍNDICE

Registro de enmiendas.....	i
Lista de páginas efectivas.....	iii
ÍNDICE	v
ANTECEDENTES.....	xi
1. Introducción.....	xi
2. Finalidad del MIAGA	xi
3. Condición de los textos de orientación	xii
4. Contenido del Manual	xii
5. Preparación de los textos.....	xiii
6. Referencias	xiv
7. Enmiendas	xiv
8. Distribución	xv
PARTE I - INFORMACIÓN GENERAL	1
CAPITULO 1: Introducción.....	1
1. Objetivo	1
2. Definiciones y abreviaturas.....	1
3. Orientación Técnica	2
CAPITULO 2: Del Inspector de Aeródromos	3
1. Generalidades	3
2. Dependencia	3
3. Competencia	3
4. Atributos personales de los inspectores	4
5. Reglas de conducta	5
6. Restricciones de Elegibilidad	5
7. Coordinación de la certificación y vigilancia	5
8. Conflictos de interés.....	5
9. Credenciales del Inspector de Aeródromo.....	6
CAPÍTULO 3: Del Equipo de Certificación y/o Vigilancia	7
1. Generalidades	7
2. Requisitos del equipo de certificación y/o vigilancia de aeródromo	7
PARTE II – PROCESO DE CERTIFICACIÓN DE AERODROMOS.....	9
CAPÍTULO 1: Descripción general del proceso.....	9
1. Objetivo	9
2. Generalidades	9
3. Alcance del Proceso	9

CAPÍTULO 2: Actividades durante la Fase 1: Expresión de interés	11
1. Generalidades	11
2. Inicio de la Fase 1	11
3. Procesamiento de la Fase 1	11
4. Cierre de la Fase 1	12
CAPITULO 3: Actividades en la presentación de la solicitud formal	14
1. Generalidades	14
2. Inicio de la Fase II	14
3. Procesamiento de la Fase II: Solicitud formal de certificación de aeródromos	14
4. Reunión de solicitud formal	14
5. Cierre de la Fase 2	15
CAPITULO 4: Actividades de evaluación de la solicitud formal	16
1. Generalidades	16
2. Inicio de la Fase 3	16
3. Procesamiento en la Fase 3: Evaluación de la Documentación	16
3.1. Actividades de los IAGA en la Fase 3	16
3.2. Evaluación del Contenido del Manual de Aeródromo	17
3.3. Evaluación de la Competencia	17
3.4. Evaluación del Manual SMS	18
4. Resultados de la Evaluación de Documentación	18
5. Cierre de Fase 3	19
CAPITULO 5: Actividades de verificación en el terreno	20
1. Generalidades	20
2. Inicio de la Fase 4	20
3. Procesamiento de la Fase 4	20
4. Actividades en la etapa previa a la Verificación en el terreno	21
4.1. Preparación de la verificación en el terreno	21
4.2. Selección de los procedimientos de verificación	21
4.3. Revisión de la documentación	21
4.4. Organización del Equipo de Certificación para la Verificación en el Terreno	21
4.5. Plan de Actividades de Verificación en el Terreno	21
4.6. Notificación	21
4.7. Reunión del equipo de certificación y asignación de funciones	21
4.8. Preparación de documentos de trabajo	22
5. Actividades Durante la Verificación en el Terreno	22
5.1. Reunión de apertura	22
5.2. Inspecciones	22
5.3. Evaluaciones y verificaciones	22
5.4. Entrevistas al personal	22

5.5.	Evidencia adicional	23
5.6.	Aceptación Inicial del SMS	23
5.7.	Hallazgos e Incumplimientos	24
5.8.	Tratamiento de incumplimientos	25
5.9.	Requerimiento de acciones inmediatas	25
5.10.	Reuniones diarias durante la inspección	25
5.11.	Reunión de cierre.....	25
6.	Actividades post inspección	26
6.1.	Coordinación para acciones correctivas antes del informe	26
6.2.	Actualización de hallazgos o constataciones	26
6.3.	Razones de Rechazos	26
6.4.	Informe de Verificación en el Terreno.....	26
7.	Cierre de la Fase 4.....	27
	CAPITULO 6: Actividades para otorgar y promulgar el Certificado	28
1.	Otorgamiento de un certificado de aeródromo	28
2.	Promulgación de la Certificación de Aeródromo	28
3.	Archivo y registro del proceso de certificación.....	28
4.	Información a ser transferida para la vigilancia	29
	CAPITULO 7: Actividades especiales luego de otorgar un certificado de aeródromo	30
1.	Transferencia de la operación del aeródromo	30
2.	Certificado Provisional de Aeródromo	31
3.	Enmienda de un certificado de aeródromo	31
4.	Cancelación o suspensión de un certificado de aeródromo	32
	PARTE III – PROCESO DE VIGILANCIA DE AERÓDROMOS	33
	CAPITULO 1: Generalidades.....	33
1.	Objetivo	33
2.	Principios de Vigilancia Permanente	33
3.	Auditoría de temas seleccionados	35
	CAPITULO 2: Planificación de la Vigilancia Permanente	36
1.	Elaboración del Plan de Vigilancia.....	36
2.	Vigilancia Basa en Riesgos de Seguridad Operacional (RBS).....	36
2.1.	Metodología RBS	36
2.2.	Índice de Rendimiento en Seguridad Operacional (IdR)	37
2.3.	Índice de Exposición al Riesgo (IdE)	37
2.4.	Riesgo de la Organización y Nivel de Vigilancia	37
3.	Inspección sin previo aviso	37
	CAPÍTULO 3: Ejecución de la Vigilancia Permanente.....	39
1.	Tipos de Actividades de Vigilancia	39
2.	Actividades de vigilancia en el lugar (In Situ)	39

3. Actividades de vigilancia remota (Ex Situ).....	39
4. Evaluación de notificaciones e informes presentados por el Operador/explotador	40
5. Vigilancia aumentada	40
CAPÍTULO 4: Notificación de Deficiencias y Aceptación de Plan de Acciones Correctivas	43
1. Reporte de hallazgos identificados resultado de la vigilancia	43
2. Aceptación del Plan de Acciones Correctivas (PAC) del Operador / Explotador de Aeródromo	45
CAPÍTULO 5: Seguimiento y Cierre	47
1. Seguimiento	47
2. Resolución de Incumplimientos	47
3. Consecuencias administrativas y sanciones	48
PARTE IV – PROCESO DE SOLUCIÓN DE PROBLEMAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL.....	49
CAPÍTULO 1: Actividades relativas a la solución de problemas de seguridad operacional en aeródromos	49
1. Objetivo	49
2. Introducción.....	49
3. Determinación de problemas de seguridad operacional	49
4. Seguimiento de problemas de seguridad operacional.....	50
5. Cumplimiento (Enforcement)	50
6. Seguimiento de recomendaciones relativas a la seguridad operacional.....	50
CAPÍTULO 2: Tratamiento de Incumplimientos detectados durante el Proceso de Certificación ...	53
1. Introducción.....	53
2. Otorgamiento de Exenciones.....	53
3. Procesamiento de una Solicitud de Exención	54
3.1. Inicio del Proceso.....	54
3.2. Análisis y Evaluación de la Solicitud de Exención.....	54
3.3. Control y Seguimiento de Exenciones.....	56
4. Medidas correctivas comprometidas por el Operador de Aeródromo en la Certificación	57
CAPÍTULO 3: Tratamiento de Incumplimientos Durante el Proceso de Vigilancia.....	59
1. Seguimiento a la resolución de deficiencias.....	59
2. Aplicación de medidas de cumplimiento de la AAC	60
3. Cierre de No Conformidades	62
CAPÍTULO 4: Procesamiento y Resolución de Otras Cuestiones de Seguridad Operacional	63
1. Tratamiento a Sucesos de Seguridad Operacional Notificados Relacionados a Aeródromos	63
1.1. Introducción.....	63
1.2. Tratamiento de Notificaciones	64
1.3. Tratamiento del informe del operador.....	65
2. Análisis de tendencias negativas en materia de seguridad operacional en Aeródromos	65
2.5. Introducción.....	65
2.6. Tendencias determinadas por el departamento AGA.....	65

2.7. Tendencias determinadas por el Operador de aeródromo 66

3. Resultados de investigaciones de accidentes e incidentes de aviación relacionados a aeródromos ... 67

ANTECEDENTES

1. Introducción

- 1.1. El presente documento constituye un modelo de Manual de Inspector de Aeródromos (MIAGA) que permite su adopción por parte de los Estados del SRVSOP, previa adecuación de los elementos específicos, para que de esta manera una AAC cuente con un documento donde establezca las directrices y orientaciones técnicas para sus Inspectores de Aeródromo (IAGA) cuando estos participen de las actividades dentro los procesos de certificación, vigilancia y resolución de cuestiones de seguridad operacional en aeródromos.
- 1.2. Durante la elaboración del MIAGA se observó la conveniencia de proporcionar documentos específicamente elaborados para ser adoptados por los Estados, disgregando para esto, el material guía orientado al inspector AGA, del material guía dirigido a la oficina AGA de la AAC (departamento AGA). En base a ese enfoque, se generaron dos documentos separados pero interdependientes: el presente “Modelo de Manual del Inspector AGA (MIAGA)” y un “Manual de Proceso y Procedimientos AGA (MPPAGA)”.
- 1.3. De esta manera, el MIAGA con sus Listas de Verificación (LV) y complementado con los Procedimientos contenidos en el MPPAGA establecen “quién”, “qué”, “cómo”, “cuándo” y “con quién” debe realizarse una tarea que corresponda al Inspector de Aeródromos (IAGA) como parte de sus funciones dentro de los procesos y procedimientos AGA.
- 1.4. Teniendo en cuenta el alto contenido de información técnica, los textos del manual fueron diseñados aplicando el principio de un lenguaje claro y sencillo para permitir la identificación de la información proporcionada y facilitar la comprensión adecuada de los inspectores de aeródromos de forma rápida.
- 1.5. El modelo de Manual fue armonizado con las últimas enmiendas del Conjunto LAR AGA (LAR 139, LAR 153 y LAR 154) y del Anexo 14 - Aeródromos, Volumen I - Diseño y operaciones de aeródromos, Documento 9774 AN/969 – Manual de Certificación de Aeródromos, Documento 9734 Parte A – Manual de vigilancia de la seguridad operacional, Documento 9981 – Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea (PANS) Aeródromos, Documento 9859 AN/474 - Manual de Gestión de la seguridad operacional y otros documentos relacionados.

2. Finalidad del MIAGA

- 2.1. El MIAGA tiene por finalidad, proveer orientaciones, procedimientos, listas de verificación y modelos de documentos para que el Inspector de Aeródromos (IAGA) de la AAC desarrolle las actividades correspondientes a sus funciones en los procesos referentes a certificación, vigilancia y resolución de cuestiones de seguridad operacional de aeródromos.
- 2.2. En este sentido, el MIAGA pretende alcanzar los siguientes propósitos:
 - a) Estandarizar todas las actividades que deben desarrollar los Inspectores de Aeródromos durante la certificación y vigilancia de los aeródromos, así como en el tratamiento a cuestiones de seguridad operacional surgidas durante dichos procesos.
 - b) Proveer directrices y criterios de evaluación la evaluación del grado de cumplimiento de los requisitos reglamentarios aplicables para cada aeródromo.

- c) Proporcionar orientación a los Inspectores de Aeródromos de la {AAC} durante la planificación, conducción y aplicación de los procedimientos relacionados con el proceso de Certificación de Aeródromos (LAR 139).
- d) Proporcionar orientación a los inspectores de aeródromo para ejecutar los procedimientos de vigilancia de aeródromos en todas sus etapas y la posterior solución de problemas de seguridad operacional.
- e) Suministrar a los inspectores de aeródromos las herramientas necesarias para apoyar las tareas de certificación y vigilancia de aeródromos (Formularios, listas de verificación).

3. Condición de los textos de orientación

- 4.1. El modelo de Manual aquí presentado puede ser adoptado por la AAC de un Estado miembro del SRVSOP, luego de que se adecúen las referencias a organizaciones, reglamentos, otros documentos, áreas organizacionales, de manera acorde a las características de cada Estado.
- 4.2. Asimismo, una vez vigente, es recomendable que el MIAGA sea objeto de revisiones periódicas para ajustes y mejoras acordes a las necesidades que se detecten durante su aplicación.

4. Contenido del Manual

- 5.1. El Manual MIAGA consta de las siguientes partes:

- Parte 0 – Preámbulo

En la parte 0 se facilita información para el uso, administración y actualización del documento que constituye el MIAGA, brindando también una relación del propósito del Manual y su contenido actualizado a la enmienda o edición vigente. La parte 0 incluye:

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

- Parte I – Información general

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

- Parte II – Certificación de aeródromos

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

- Parte III – Vigilancia

La Parte correspondiente a la Vigilancia presenta en cinco (05) Capítulos las actividades correspondientes al proceso de Vigilancia de la seguridad operacional en los aeródromos, conforme a la sección 139.345 del LAR 139 y el Documento 9981 PANS-Aeródromos.

- Parte IV – Resolución de Cuestiones de Seguridad Operacional

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

- Apéndices

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

5. Preparación de los textos

- 3.1. El Manual del Inspector de Aeródromos (MIAGA) fue preparado para constituirse como una guía técnica para los Inspectores de Aeródromos de la AAC, que ejercen funciones en procesos de certificación, vigilancia y solución de problemas de seguridad operacional.
- 3.2. En ese sentido, la aplicación del contenido del presente Manual se circunscribe a las tareas a cargo de los Inspectores de Certificación y/o Vigilancia de Aeródromos.
- 3.3. El término "debe" que aparece en este manual, solo se refiere a actividades inherentes al Inspector de Aeródromos, y no a las del Operador de Aeródromo, solicitantes, etc., ya que el Manual no establece nuevos requisitos o obligaciones al operador/explotador además de los contenidos en el {Conjunto Normativo AGA}.
- 3.4. Se espera que los Inspectores de Aeródromos utilicen buen juicio en situaciones donde no se incluye orientación específica y estén conscientes de las necesidades de revisión de la

información contenida en este manual, en la medida que ciertos requerimientos evolucionen o ya no sean aplicables.

6. Referencias

4.3. Este Manual fue preparado considerando los siguientes documentos de referencia:

- a. {Conjunto Normativo del Estado sobre Diseño, Operación y Certificación de Aeródromos}
- b. Anexo 14 al Convenio de Aviación Civil Internacional
- c. Anexo 19 al Convenio de Aviación Civil Internacional
- d. Documento OACI 9981 (PANS-aeródromos)
- e. Documento OACI 9734 – Parte A
- f. Documento OACI 9774
- g. Preguntas del Protocolo del Programa Universal de Auditorías al Sistema de Supervisión de la Seguridad Operacional (PQs USOAP) del área AGA, edición 2020.

7. Enmiendas

6.1 Las enmiendas que periódicamente se aplican al MIAGA, constituyen un mecanismo importante para mantener el documento actualizado, teniendo en cuenta el desarrollo de la actividad aeroportuaria y los cambios que se introducen en los requisitos reglamentarios, así como en las actividades relacionadas a la supervisión [vigilancia] de la seguridad operacional de aeródromos.

6.2 Asimismo, la utilización del Manual por parte del personal de Aeródromos en los procesos de certificación y vigilancia de los operadores de aeródromo, generarán propuestas de mejoras y complementaciones, que podrán ser incorporadas según corresponda.

6.3 Para este fin, cada AAC requiere establecer el procedimiento de aprobación de enmiendas o nuevas ediciones, consistente en lo siguiente:

- a) Inicio: El {Departamento AGA} prepara la propuesta de enmienda o nueva Edición del MIAGA, siendo revisada por el inmediato superior del funcionario(s) designado(s) para la elaboración.
- b) Coordinación: Se coordinará con las partes interesadas para socializar las modificaciones propuestas por el {Departamento AGA}.
- c) Aprobación: La aprobación de una enmienda o nueva edición del MIAGA se efectuará mediante el mecanismo establecido por la AAC para la aprobación de manuales, especificando el documento administrativo/legal que oficializa su vigencia (Ej.- Resolución, Directiva, Circular, Boletín).
- d) Inserción de una enmienda. - Una vez se hayan aprobado las modificaciones contenidas en una enmienda o nueva edición, el documento final en limpio será preparado por el {Departamento AGA} para su publicación y distribución.

- 6.4 Con la publicación de una nueva edición o enmienda, se incorporan las modificaciones adoptadas y vigentes, se reemplaza toda versión anterior del manual. Por consiguiente, las versiones anteriores serán eliminadas.

8. Distribución

- 7.1. El Manual se distribuye, preferentemente en formato digital, a todo el personal que participa en los procesos de certificación y vigilancia de aeródromos, para lo cual el {departamento AGA} gestionará su publicación mediante los mecanismos establecidos en la AAC para dicho fin.

PARTE I - INFORMACIÓN GENERAL

CAPITULO 1: Introducción

1. Objetivo

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

2. Definiciones y abreviaturas

- 2.1. DEFINICIONES.- Para los propósitos de este Manual, son de aplicación las definiciones incluidas en los reglamentos del Conjunto LAR AGA {o del Conjunto Normativo del Estado sobre Diseño, Operación y Certificación de Aeródromos} y del Manual de Procesos y Procedimientos AGA (MPPAGA).

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

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

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

Plan de Acciones Correctivas (PAC): Plan presentado en respuesta a los elementos de una inspección. El PAC describe cómo el inspeccionado propone corregir las deficiencias documentadas en todos los elementos de la inspección.

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

{AAC}: {Autoridad de Aviación Civil}

AGA: Aeródromos y ayudas terrestres

ECV: Equipo de Certificación y/o Vigilancia

IAGA: Inspector de Aeródromos

IDV: Inspector Designado para la Vigilancia

LAR: Regulaciones Aeronáuticas Latinoamericanas

LV: Lista de verificación.

MA: Manual del aeródromo.

MIAGA: Manual del Inspector de Aeródromos

MPPAGA: Manual de Procesos y Procedimientos del Departamento AGA

OACI: Organización de Aviación Civil Internacional.

OAD: Operador/ explotador de Aeródromo

- PAC:** Plan de acciones correctivas
- RNC:** Reporte de No Conformidades
- SARPS:** Normas y métodos recomendados
- SMS:** Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional
- SRBS:** Vigilancia de la Seguridad Operacional Basada en Riesgos
- SRVSOP:** Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional

3. Orientación Técnica

- 3.1. La {AAC}, mediante el {departamento AGA}, desarrolla y pone a disposición del público, material guía consistente en documentos y textos de orientación, con objeto de garantizar que los usuarios accedan a la información sobre la aplicación de los requisitos reglamentarios pertinentes. Esto incluye la orientación técnica a operadores de aeródromos conozcan los reglamentos del Estado y demás requisitos para la obtención y mantenimiento de un certificado de aeródromo. Dichos documentos generalmente consisten en Circulares de Asesoramiento u otro tipo de textos proporcionados a los operadores de aeródromo, los mismos que son desarrollados y publicados cumpliendo el procedimiento específico promulgado para este fin.
- 3.2. Asimismo, el presente manual constituye la guía fundamental mediante la cual, la {AAC} suministra orientación técnica a los IAGA, para que desempeñen con eficacia sus funciones de supervisión de la seguridad operacional, de conformidad con los procedimientos establecidos y de manera normalizada. Para el desarrollo de sus actividades, los IAGA deben tomar en cuenta también la orientación técnica proporcionada en las Circulares de Asesoramiento.
- 3.3. De igual manera, las Listas de Verificación que conforman los Apéndices del presente Manual complementan la orientación suministrada en el presente manual, respecto a la verificación del cumplimiento de requisitos normativos. Las LV constituyen la principal ayuda de trabajo de los IAGA al momento de evaluar el cumplimiento de los requisitos (evaluación prescriptiva) y el nivel de desempeño del SMS de un operador de aeródromo (evaluación basada en el desempeño).
- 3.4. Aun cuando en el MIAGA se describen algunos lineamientos básicos, posiblemente no sean cubiertas todas las circunstancias que un inspector puede encontrar.

CAPITULO 2: Del Inspector de Aeródromos

1. Generalidades

- 1.1. **Autoridad del Inspector de Aeródromo.**- El Inspector debe tener facultades delegadas por la {AAC} para verificar y exigir que se cumpla lo establecido en la reglamentación nacional aplicable a los aeródromos, además de poder actuar conforme a la legislación nacional y procedimientos establecidos por la {AAC} en el caso de detectarse situaciones que atenten con la seguridad operacional.
- 1.2. El Inspector no debe permitir que un riesgo operacional persista, para lo cual debe cumplir los procedimientos establecidos en este Manual para tratamiento de incumplimientos detectados durante la certificación y vigilancia y procesamiento y resolución de otras cuestiones de seguridad operacional.

2. Dependencia

- 2.1. Los inspectores de aeródromo dependen del {Departamento AGA} y cumplirán con el mandato y procesos pertinentes, la política y estándares de conducta establecidos por la {AAC} así como por dicha área.

3. Competencia

- 3.1. El nivel de excelencia personal y profesional, exigido a todos los IAGA es la buena base para establecer el nivel de competencia para cumplir satisfactoriamente las metas propuestas por la {AAC}.
- 3.2. {El Departamento AGA} determina los requerimientos individuales de competencia de sus IAGA en todos los niveles, además es responsable por gestionar la instrucción o implementar otras acciones con la finalidad de alcanzar, mantener y mejorar los niveles de competencia requeridos. Para medir la efectividad de las acciones implementadas se realiza una evaluación de la efectividad de las mismas.
- 3.3. La {AAC} verifica que los inspectores son competentes para realizar las tareas asignadas; además que ellos entiendan las consecuencias de sus actos para la seguridad. Todo el proceso de establecimiento y verificación de competencia de los inspectores es debidamente documentado.
- 3.4. La competencia de los inspectores es evaluada por la {AAC} en base a los siguientes atributos:
 - a) **conocimiento:** Saber qué y por qué hacer. Este atributo está compuesto por la calificación o estudios y la capacitación o instrucción;
 - b) **habilidad:** Técnica, destreza, saber cómo hacer;
 - c) **experiencia;** y
 - d) **actitud:** interés, determinación y querer hacer.
- 3.5. Es decir, los inspectores deben haber recibido la educación y capacitación apropiadas; y deben haber adquirido las habilidades y experiencia que aseguren su competencia.
- 3.6. Uno de los aspectos que debe observar la capacitación es asegurar que los inspectores sean conscientes de la relevancia de sus actividades y cómo dichas actividades contribuyen a alcanzar los objetivos de seguridad operacional establecidos por la {AAC}.

- 3.7. Asimismo, la actitud de los inspectores de aeródromo hacia el cumplimiento de sus obligaciones se debe encuadrar en los siguientes puntos:
- a) Valorar la responsabilidad de su acción en cuanto a sus funciones y repercusión en la seguridad operacional;
 - b) compromiso en conseguir los resultados en relación a los objetivos trazados por la {AAC} con respecto a sus funciones;
 - c) promover la participación de los diversos actores en el que hacer de la seguridad operacional;
 - d) mantener un alto compromiso ético; y
 - e) ser proactivo en cuanto a adquirir conocimientos de manera continua que contribuyan al mejoramiento de su desempeño.
- 3.8. El {área encargada de recursos humanos de la AAC} en coordinación con {el Departamento AGA}, se asegura que cada Inspector cumpla los requisitos de competencia requeridos para cada función o actividad que realiza a través de procesos de selección y evaluación; posteriormente en base a una evaluación periódica del desempeño de los inspectores en función de los resultados de las actividades realizadas, se determinara la efectividad y eficiencia del trabajo realizado por el mismo.
- 3.9. En base a lo anteriormente dicho, la {AAC} determina si la competencia (conocimientos, experiencia, actitud y habilidades) del Inspector es la adecuada o se necesita realizar los ajustes necesarios en cualquiera de los requisitos.

4. Atributos personales de los inspectores

- 4.1. Los inspectores deben poseer habilidades de comunicación efectiva, habilidades analíticas, tener la capacidad de percibir situaciones de una manera objetiva, comprender operaciones complejas desde una perspectiva amplia, y comprender sus responsabilidades individuales dentro de una organización completa y la industria de aviación civil. Especial importancia lo constituye, el alto nivel de conducta, integridad personal y respeto que necesita poseer un inspector que imposibilite un acto de soborno o gratificaciones indebidas por parte de alguna persona u organización.
- 4.2. Es necesario que el inspector sea capaz de aplicar esos atributos con el fin de:
- a) obtener y evaluar la evidencia objetiva de manera correcta y respetuosa;
 - b) permanecer ajustado al propósito de la tarea;
 - c) evaluar constantemente los efectos y resultado de las observaciones de las inspecciones, las acciones y las interacciones personales durante el desarrollo de éstas tareas;
 - d) tratar al personal involucrado de modo que se alcance el propósito de las tareas a desempeñar de la forma adecuada;
 - e) reaccionar con sensibilidad ante las políticas reglamentarias del Estado;
 - f) llevar a cabo el proceso de las actividades encomendadas sin desviaciones debido a distracciones;
 - g) prestar la debida atención y apoyo durante el proceso de las diferentes tareas encomendadas;
 - h) reaccionar adecuadamente en situaciones estresantes;
 - i) llegar a conclusiones generalmente aceptables basadas en las observaciones de las inspecciones; y
 - j) mantener firmemente sus criterios sobre determinada conclusión, mostrando evidencias que confirmen la veracidad de dicha conclusión, de forma tal que el personal quede satisfecho con sus argumentos.

5. Reglas de conducta

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

6. Restricciones de Elegibilidad

- 6.1 Para que todo el proceso de certificación se mantenga imparcial, el Inspector de aeródromo que previamente ha sido designado y ha estado involucrado en actividades de vigilancia de un operador de aeródromo, podrá participar en el equipo de certificación de ese operador de aeródromo, siempre que se lo determine como necesario, basándose en motivos eventuales y disponibilidad de recursos humanos. Sin embargo, cuando lo requiera el Jefe de Equipo, su participación podrá ser en calidad de asesor.

7. Coordinación de la certificación y vigilancia

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

8. Conflictos de interés

- 8.1 Para que los procesos de certificación y vigilancia se mantengan imparciales y libres de sesgos, el Equipo de Certificación / vigilancia no debe estar conformado por personal que puedan tener conflicto de interés con el operador de aeródromo, real o percibido. Mantener la independencia y objetividad dentro de los procesos de certificación y vigilancia, es vital para asegurar que las constataciones, hallazgos y conclusiones estén basados únicamente en evidencias.
- 8.2 El conflicto de intereses incluye circunstancias en las que un IAGA, pareciera beneficiarse directa o indirectamente, de manera inadecuada, o permitir que un tercero se beneficie de manera

- inapropiada, del resultado de sus actividades en la certificación o vigilancia de un operador de aeródromo.
- 8.3 Para este fin, la {AAC} tiene mecanismos para evitar cualquier conflicto de interés. Asimismo, un IAGA no debe aceptar participar de una actividad relacionada a la supervisión de la seguridad operacional de determinado operador de aeródromo, a sabiendas que pudiera existir alguna razón que denote conflicto de interés, real o percibido.
- 8.4 Si el Inspector de aeródromo designado como miembro de un equipo de certificación/vigilancia considera que su participación puede constituir un conflicto de interés, debe informar de esta situación inmediatamente al Jefe de Equipo. Las siguientes situaciones son consideradas conflictos de interés:
- a) antiguo empleado de la organización (dependiendo de cuánto tiempo fue empleado y los términos bajo los cuales concluyó el empleo);
 - b) vínculo organizacional con el operador de aeródromos;
 - c) interés directo en la empresa que opera el aeródromo o un proveedor de servicio; y/o
 - d) lazos familiares, o de amistad con los ejecutivos que operan el aeródromo, o con otros miembros clave de ésta.

9. Credenciales del Inspector de Aeródromo

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

CAPÍTULO 3: Del Equipo de Certificación y/o Vigilancia

1. Generalidades

- 1.1. A los fines de este Manual y de los procedimientos relacionados con los Equipos de Certificación y/o Vigilancia (ECV), los conceptos esenciales, relativos a cada uno de ellos son los mismos, ya sea que el equipo lleve a cabo actividades relacionadas con los procesos de certificación de aeródromos, o realice tareas de vigilancia de aeródromos.

2. Requisitos del equipo de certificación y/o vigilancia de aeródromo

- 2.1. El Equipo de Certificación y/o Vigilancia (ECV) de la {AAC} varía de acuerdo con la clasificación de la inspección, el alcance, el tiempo asignado a la inspección y la disponibilidad de recursos humanos.
- 2.2. El ECV, además de un Inspector Jefe de Equipo e los Inspectores miembros, podrá estar conformado por especialistas y/u observadores.
- 2.3. Puede ser que un ECV no requiera todas las especialidades de aeródromo, en cuyo caso se considera factible reducir el número de integrantes del equipo, asegurándose que los miembros que lo integren, estarán en capacidad y contarán con competencias para cubrir todos los aspectos del proceso de certificación / vigilancia.
- 2.4. La conformación del equipo, los registros, calificaciones y responsabilidades de los miembros del equipo deben ajustarse a lo establecido en la presente sección.
- 2.5. Las funciones, calificaciones y responsabilidades del Jefe del ECV y las de sus miembros serán determinadas por la {AAC}; en todo caso, se deberá tener en cuenta lo siguiente:
- a) **Composición del Equipo de Certificación / Vigilancia:** La {AAC} designará a los inspectores miembros del Equipo, de forma tal que el mismo estará compuesto por un grupo de inspectores que puedan cubrir todas las áreas y en caso de no ser factible, podrán incorporarse al mismo, especialistas técnicos y/u observadores que cuenten con la experiencia y conocimientos determinadas por esta Autoridad.
- b) **Especialistas/Asesores Técnicos:** Cuando la {AAC} lo considere necesario o a solicitud del Jefe de Equipo de Certificación y/o Vigilancia, podrá designarse la participación de un especialista/asesor técnico, el cual asesorará al Jefe de Equipo, pero no tiene atribuciones conferidas para actuar como inspector. Un equipo de Certificación y/o Vigilancia podrá estar formado por especialistas técnicos con experiencia y conocimientos en las siguientes áreas:
- 1) Diseño de aeródromos (diseño geométrico, pavimentos, características físicas, etc.)
 - 2) Operación de aeródromos (SSEI, planes de respuesta a emergencias, etc.)
 - 3) Limitación de obstáculos
 - 4) Mantenimiento de Aeródromos.
 - 5) Salvamento y Extinción de Incendios de aeródromo.
 - 6) Manipulación de materiales peligrosos.
 - 7) Ayudas Visuales para la navegación aérea
 - 8) Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional SMS
 - 9) Control del Peligro de Fauna
- c) **Observadores**

- 1) Un observador puede formar parte del Equipo mediante un acuerdo mutuo entre el Jefe de Equipo y el operador de aeródromo a ser certificado/vigilado.
- 2) Un observador no se considera parte del Equipo y no debe influenciar ni interferir con ninguna parte del proceso de certificación / vigilancia y mucho menos en las inspecciones técnicas, auditorías y verificaciones en el terreno.
- 3) El observador puede ser una persona designada por la {AAC}, un representante del operador de aeródromo, de un regulador o de otra parte interesada.

PARTE II – PROCESO DE CERTIFICACIÓN DE AERODROMOS

CAPÍTULO 1: Descripción general del proceso

1. Objetivo

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

2. Generalidades

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

3. Alcance del Proceso

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

- 7) control de nieve y hielo y otras condiciones meteorológicas peligrosas;
 - 8) ayudas visuales y sistemas eléctricos del aeródromo;
 - 9) seguridad operacional durante obras en el aeródromo;
 - 10) dirección en la plataforma;
 - 11) seguridad operacional en la plataforma;
 - 12) vehículos en el área de movimiento;
 - 13) gestión del peligro que representa la fauna;
 - 14) obstáculos;
 - 15) traslado de aviones inutilizados;
 - 16) operaciones con visibilidad reducida; y
 - 17) la coordinación con elementos de los servicios de tránsito aéreo (ATS),
- c) implementación del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) acorde al aeródromo y sus operaciones.
- 3.2. La {AAC} certificará un aeródromo, en base al informe recomendatorio del Equipo de Certificación, cuando se haya asegurado que el operador/explotador cumple y tiene la capacidad de seguir cumpliendo con los requisitos normativos del {Conjunto Normativo AGA} aplicables al tipo de aeródromo, de manera adecuada y continuada para conducir sus actividades con el nivel de seguridad operacional requerida, según los criterios establecidos en el LAR 139.
- 3.3. En algunas ocasiones, pueden presentarse casos en que el pleno cumplimiento del {Conjunto Normativo AGA} no sea posible. En tales casos, la {AAC} puede otorgar dispensas o excepciones basadas en evaluaciones de riesgos de seguridad operacional apropiadas, eficaces y documentadas o en estudios aeronáuticos y en la imposición de limitaciones, condiciones o medidas de mitigación, según corresponda.
- 3.4. En el presente Manual se proporciona al IAGA una guía de acción y los procedimientos técnicos para cuando participe dentro de un proceso de certificación. En el Manual de Procesos y Procedimientos (MPPAGA) se establecen los procedimientos específicos para que el {Departamento AGA} gestione el proceso, por lo que dicho documento también deberá ser tomado en cuenta por el IAGA.
- 3.5. Según la sección 130.105 del LAR 139, el Proceso de Certificación de Aeródromos comprende:
- a. Fase 1: Expresión de interés (Pre-solicitud)
 - b. Fase 2: Solicitud formal,
 - c. Fase 3: Evaluación de la solicitud formal,
 - d. Fase 4: Verificación en el terreno,
 - e. Fase 5: Otorgamiento de un certificado de aeródromo, y

CAPÍTULO 2: Actividades durante la Fase 1: Expresión de interés

1. Generalidades

- 1.1. Este capítulo proporciona una guía al Inspector de Aeródromos (IAGA) para cumplir adecuadamente su rol en la fase de expresión de interés (pre-solicitud) en un proceso de certificación de aeródromo.
- 1.2. La finalidad de la expresión de interés es la de asegurar que el operador/explotador de aeródromo comprenda el proceso de certificación y su alcance, conozca los requisitos que debería cumplir para la certificación. Esta fase también tiene el objetivo de que el Equipo de Certificación y el operador de aeródromo realicen un diagnóstico del cumplimiento por parte del aeródromo de los requisitos de los LAR 153 y 154 y tener una idea aproximada si una organización se encuentra en condiciones de iniciar el proceso de certificación o tiene algún problema significativo (véase sección 139.110 del LAR 139).

2. Inicio de la Fase 1

- 2.1. Para iniciar el proceso de certificación del aeródromo, el operador/explotador de aeródromo presentará la expresión de interés mediante el Formulario de Pre-solicitud de Certificado de Aeródromo (FORM-AGA-CERT-001 del MPPAGA), a partir de lo cual se activa el Procedimiento PRO-AGA-CERT-001, establecido en el MPP AGA.
- 2.2. El IAGA designado como Jefe del Equipo de Certificación será responsable del procesamiento de la pre-solicitud.
- 2.3. Alternativamente, la AAC puede determinar que se inicie el proceso de certificación de un aeródromo en el ámbito de su programa de certificación. En este caso, el Equipo de Certificación deberá providenciar comunicación al operador y este deberá confirmar recepción de la comunicación e indicar las personas de contacto en el aeródromo para tratar del tema de la certificación (subpárrafo 139.110(a)(1) del LAR 139). En este caso el operador no necesita enviar el formulario de pre-solicitud.

3. Procesamiento de la Fase 1

- 3.1. Si el aeródromo cumple los criterios establecidos para certificación acuerdo la sección 139.005 del ALR 139, el IAGA designado como Jefe del Equipo de Certificación programará la realización de una reunión inicial (presencial o virtual) para orientar al operador/explotador para asegurar que comprenda el proceso de certificación y su alcance, conozca los requisitos que debería cumplir para la certificación y recomendar que el operador inicie la elaboración de su manual de aeródromo (subpárrafo 139.110(a)(2)).
- 3.2. Dependiendo de la necesidad de asesoramiento que se requiera, puede incluir la planificación de otras reuniones técnicas (presenciales o virtuales) con el operador de aeródromo, siendo necesario registrar todas las reuniones cumplidas mediante Actas de Reunión (Formato en FORM-AGA-002), manteniendo archivo documentado de dichas reuniones.
- 3.3. Es importante tomar en cuenta que las reuniones con el operador de aeródromo permiten:

- a. Propiciar la presentación y contacto inicial entre el personal clave del operador/explotador solicitante con el IAGA designado o el ECV;
 - b. orientar al operador/explotador solicitante sobre el alcance del proceso, los criterios técnicos y la metodología del trabajo que será realizado;
 - c. poner disponible la documentación pertinente al operador/explotador solicitante, incluyendo reglamentos vigentes, modelos, formularios y material guía;
 - d. conocer preliminarmente las características principales del aeródromo, así como las áreas funcionales, sistemas y actividades involucradas en el proceso;
 - e. solicitar al operador de aeródromo que realice auto-evaluación de su SMS (párrafo 139.110(c) del LAR 139) y completar listas de verificación para demostrar el nivel de cumplimiento de los requisitos del LAR 153 y LAR 154 (párrafo 139.110(d) del LAR 139);
 - f. recomendar al operador de aeródromo que inicie la elaboración de su manual de aeródromo;
 - g. identificar oportunamente necesidades logísticas especiales que puedan requerirse durante el desarrollo del proceso;
 - h. Acordar fecha(s) de realización de la(s) inspección(es) técnica(s);
 - i. acordar una fecha tentativa de presentación de la solicitud formal,
 - j. esclarecer todas las dudas en cuanto a los requisitos reglamentarios que serán aplicados durante la auditoria; y
 - k. recabar información a ser tomada en cuenta en la planificación del proceso.
- 3.4. De acuerdo al análisis de las auto-evaluaciones completadas por el operador de aeródromo, la {AAC} puede efectuar inspecciones técnicas completas o verificaciones por muestro a fin de verificar el grado de cumplimiento de los requisitos reglamentarios aplicables (párrafo 139.110(e) del LAR 139). Para este fin, debe considerarse que el resultado de la inspección constituirá un antecedente para el proceso, debiendo documentarse adecuadamente toda la actividad (véase el Apéndice 6 del LAR 139 para metodología de realización de las inspecciones técnicas)
- 3.5. Los resultados de las inspecciones técnicas en esta Fase, podrán ser tenidos en cuenta por el operador/explotador solicitante, en la elaboración del Manual de Aeródromo.

4. Cierre de la Fase 1

- 4.3. La Fase 1 se cierra cuando se tenga un diagnóstico completo del aeródromo, y también es recomendable que al final de esta Fase el operador de aeródromo presente propuestas para tratamiento de los eventuales incumplimientos detectados y que el Equipo de Certificación informe los criterios de aceptación de la AAC para que el operador pueda elaborar y presentar, posteriormente, sus planes de acciones correctivas y eventuales solicitudes de exenciones/desviaciones.
- 4.4. Concluida satisfactoriamente la Fase 1, corresponderá que el IAGA responsable del procesamiento de la expresión de interés recomiende a la {AAC} el cierre de la Fase 1, debiendo comunicarse por escrito al operador/explotador solicitante (modelo de comunicación en FORM-AGA-CERT-003 del MPPAGA), para que presente una solicitud formal de certificado de aeródromo

con arreglo a los requisitos del Reglamento sobre Certificación de Aeródromos. En la comunicación al solicitante, debería indicarse la persona de contacto en la AAC.

CAPITULO 3: Actividades en la presentación de la solicitud formal

1. Generalidades

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

2. Inicio de la Fase II

- 2.1. Luego de la Fase 1, el operador/explotador solicita formalmente a la {AAC} se le otorgue un certificado de aeródromo, presentando el Formulario de Solicitud de Certificado de Aeródromo (FORM-AGA-CERT-005 del MPPAGA), y adjuntando el Manual de Aeródromo (MA), así como también toda otra documentación que sea requerida, conforme a lo dispuesto en el Reglamento sobre Certificación de Aeródromos
- 2.2. A partir de la recepción de la solicitud formal se activa el Procedimiento PRO-AGA-CERT-002, establecido en el MPP AGA, correspondiendo al Equipo de Certificación revisar preliminarmente la documentación presentada por el operador/explotador solicitante a fin de asegurarse que el expediente esté completo y permita pasar a la siguiente fase.

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

- 3.1. En esta Fase, el Jefe del Equipo de Certificación, u otro IAGA designado por este, será responsable de revisar y verificar que la documentación presentada por el operador/ explotador esté completa y se cumplan las formalidades del caso (documentos completos, legibles, con las firmas y aprobaciones que correspondan).
- 3.2. Como parte del procesamiento del trámite, se examinará si el Manual de Aeródromo contiene todas las secciones requeridas, empleando para esta tarea la Lista de Verificación la LV-AGA-003.
- 3.3. Cuando la revisión preliminar de los documentos identifique la necesidad de complementaciones o correcciones de forma, las mismas serán requeridas al operador/ explotador, para poder continuar con el proceso. Debe tomarse en cuenta que durante el proceso se busca mantener una coordinación más directa y efectiva entre autoridad y operador/ explotador, por lo que es propicio fijar canales de comunicación directa entre el Equipo de Certificación de {la AAC} y el personal clave del solicitante.

4. Reunión de solicitud formal

- 4.1. De ser considerado necesario, por el Equipo de Certificación o por el solicitante del Certificado, se convocará a una reunión virtual para tratar temas sobre la solicitud formal.
- 4.2. En esta reunión, el ECV y el operador/explotador revisarán el expediente de solicitud y aclararán las discrepancias u observaciones efectuadas por los IAGA miembros del equipo y acordarán

fechas para entrega de los documentos revisados o de documentos complementares por parte del operador de aeródromo

5. Cierre de la Fase 2

- 5.5. El Jefe del Equipo debe informar oportunamente al solicitante, dentro del plazo establecido en el procedimiento específico, acerca del resultado de la revisión preliminar de los documentos remitidos.
- 5.6. Cuando la revisión preliminar de los documentos identifique la necesidad de complementaciones o correcciones de forma, las mismas serán requeridas al operador/ explotador, para poder continuar con el proceso.
- 5.7. En los casos en que existan serias deficiencias en los documentos remitidos sin que hayan sido oportunamente corregidos por el operador/ explotador, la solicitud formal no será aceptada y el solicitante será notificado por escrito, explicando concretamente las razones que motivaron esa decisión y devolviendo la solicitud con los documentos presentados.
- 5.8. Si la revisión preliminar de los documentos remitidos con la solicitud formal es satisfactoria, el Jefe del Equipo de Certificación (o el IAGA designado como responsable de la revisión), preparará y presentará el informe de revisión preliminar, recomendando el cierre de la Fase 2, para continuar con la evaluación de documentación de la Fase 3.
- 5.9. Concluida satisfactoriamente, se comunicará por escrito al operador/explotador solicitante que la Fase 2 se considera finalizada y de esta manera se inicia con la Fase 3, (modelo de carta en FORM-AGA-CERT-009 del MPPAGA).

CAPITULO 4: Actividades de evaluación de la solicitud formal

1. Generalidades

- 1.1. Este capítulo proporciona una guía al Inspector de aeródromo (IAGA) para cumplir adecuadamente su rol en la fase de evaluación de la solicitud formal en un proceso de certificación de aeródromo.
- 1.2. La finalidad de esta Fase es que antes de la verificación en el terreno del aeródromo (incluidos procedimientos y SMS), {la AAC} haya examinado el Manual de Aeródromo asegurándose de que se ajusta a los requisitos establecido en Capítulo C del LAR 139.
- 1.3. La aceptación en esa etapa consiste en constatar que se haya incluido toda la información que debe figurar en el manual de aeródromo, acorde a lo requerido en LAR 139.210 y apéndice 5. Para este fin, serán empleadas las Listas de Verificación del Apéndice 1 que sean aplicables, examinándose si los procedimientos pueden considerarse “Documentados” y “Acordes”.
- 1.4. En caso que no haya hecho en las Fases anteriores, antes del inicio de la Fase 3 la AAC designa los Inspectores que harán parte del equipo de certificación para apoyar el Jefe de Equipo. La designación de los miembros debería considerar los recursos disponibles, la complejidad del aeródromo y los resultados de la Fase 1 (para identificar cuales especialidades son críticas en el aeródromo acuerdo su tipo de operación, sus características, las características de su entorno y los eventuales incumplimientos detectados).

2. Inicio de la Fase 3

- 2.1. La Fase 3 inicia luego de la finalización de la Fase 2, activándose el procedimiento PRO-AGA-CERT-003 establecido en el MPP AGA.
- 2.2. En cumplimiento al procedimiento PRO-AGA-CERT-003, el Jefe del Equipo de Certificación podrá asignar a los IAGA del equipo, secciones del MA o de los otros documentos para su evaluación y verificación de cumplimiento.

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

3.1. Actividades de los IAGA en la Fase 3

- 3.1.1. Esta Fase se desarrolla en gabinete, el Equipo de Certificación debe evaluar la documentación presentada en la solicitud formal y emitir el informe correspondiente en base a la reglamentación del Estado, siendo de suma importancia recabar toda la información necesaria que permita una evaluación precisa de la documentación presentada.
- 3.1.2. Para este fin, durante la Fase 3 el IAGA del Equipo de Certificación, verificará que:
 - a. el operador haya presentado el formulario adecuadamente completado;
 - b. el manual de aeródromo presentado por el operador de aeródromo contenga toda la información requerida; y que
 - c. en el manual de aeródromo se indiquen todos los procedimientos relativos a la certificación del aeródromo que evaluará el grupo de verificación en el terreno.

- 3.1.3. Como parte de las actividades de evaluación, es posible devolver al solicitante ciertas secciones de la documentación presentada, para que se efectúen cambios específicos o para obtener información adicional que se identifique como necesaria.
- 3.1.4. Asimismo, durante la revisión de la documentación, cuando el Equipo de Certificación lo considere pertinente, se podrá requerir criterio experto a algún especialista en un tema específico (Ej.- operaciones de aeronaves, tránsito aéreo, mercancías peligrosas, entre otros), tomando la recomendación que el especialista presente en su informe como base para la evaluación del MA.

3.2. Evaluación del Contenido del Manual de Aeródromo

- 3.2.1. Antes de la verificación en el terreno, cada IAGA del Equipo de Certificación examinará el Manual de Aeródromo (o la sección que se le haya asignado), con la suficiente rigurosidad para determinar si es procedente la aceptación/ aprobación del mismo, por parte de {la AAC}.
- 3.2.2. Debe tomarse en cuenta que el cumplimiento de todos los procedimientos sobre seguridad operacional del operador de aeródromo se evalúa durante la verificación en el terreno, por lo que la aceptación en esa etapa consiste en constatar que se haya incluido toda la información que debe figurar en el manual de aeródromo, acorde a lo requerido en LAR 139.210 y apéndice 5.
- 3.2.3. El IAGA empleará la Lista de Verificación LV-AGA-005, referenciando la sección o números de páginas donde se incluyen los aspectos requeridos.
- 3.2.4. En aeródromos de mayor tamaño, es posible que las dimensiones y la complejidad de las operaciones y procedimientos conexos determinen que esos procedimientos no se puedan incluir en un solo documento. Por ejemplo, el operador de aeródromo puede elaborar y mantener un manual de SMS para comunicar su enfoque sobre la gestión de la seguridad operacional en todo el aeródromo. En esas circunstancias, es aceptable identificar referencias a esas disposiciones en el manual de aeródromo, siendo fundamental que todo procedimiento, información y documentación referenciados estén sujetos a procedimientos de enmienda exactamente iguales a los del manual de aeródromo. Para muchos aeródromos de menor tamaño, el manual de aeródromo puede ser simple y breve, siempre que abarque los procedimientos esenciales para la seguridad de las operaciones cotidianas.

3.3. Evaluación de la Competencia

- 3.3.1. Para asegurarse de la competencia de la organización, en la etapa de evaluación de documentos, el IAGA debe verificar que:
 - (1) La estructura orgánica del operador/ explotador de aeródromo (OAD) comprende todas las áreas involucradas en la operación, mantenimiento y gestión de la seguridad operacional del aeródromo;
 - (2) En el manual de aeródromo se ha identificado y declarado, cada puesto de la estructura organizacional que corresponda al Personal Clave del operador de aeródromo con sus funciones y responsabilidades;
 - (3) Todas las actividades críticas son abordadas en las funciones y responsabilidades del Personal Clave;
 - (4) Se ha determinado la competencia necesaria para cada puesto del Personal Clave, estableciendo los requisitos (perfil requerido) en base a la formación y experiencia;

- (5) El operador de aeródromo ha establecido un programa de instrucción (o capacitación) para mantener y mejorar la competencia del Personal Clave, que asegure que el personal cuente con la instrucción y competencias necesarias para cumplir con sus funciones, en el marco de lo dispuesto en {LAR 139.305}.
- 3.3.2. Para asegurarse del nivel de recursos de la organización, en la etapa de evaluación de documentos, el IAGA debe verificar que en la documentación se incluye evidencia que demuestra determinantemente que el operador de aeródromo cuenta con suficientes recursos para realizar todas las actividades críticas para la operación y mantenimiento del aeródromo en cuanto a personal suficiente, materiales, herramientas, equipo, maquinaria además de compromiso de la alta gerencia para atender las obligaciones. De verse por necesario, incluso puede requerirse criterio al respecto a otra autoridad competente en la materia.
- 3.3.3. Tanto para la verificación de la competencia, así como del nivel de recursos de la organización, debe quedar constancia documental del examen efectuado mediante el completado de la Lista de Verificación LV-AGA-007.

3.4. Evaluación del Manual SMS

- 3.4.1. En la Fase 3, el IAGA que sea designado para evaluar la documentación SMS presentada por el OAD solicitante, verificará que en el MA se refleje con precisión el SMS del aeródromo, mostrando en particular, la forma en que el aeródromo prevé medir su rendimiento respecto de las metas y los objetivos de seguridad operacional.
- 3.4.2. El IAGA designado verificará que el operador/ explotador solicitante ha elaborado la sección del manual sobre SMS e incluye los procedimientos y documentos conexos, como también las políticas de seguridad operacional del operador de aeródromo, firmadas por el ejecutivo responsable.
- 3.4.3. Se verificará asimismo que todos los procedimientos operacionales, las políticas de seguridad operacional y las instrucciones estén descritos en detalle o tengan referencia a otras publicaciones aceptadas o reconocidas formalmente.
- 3.4.4. Al respecto, como se señaló anteriormente, es importante tomar en cuenta que, de acuerdo a la complejidad y las dimensiones del aeródromo, es posible que el SMS figure en un manual aparte.
- 3.4.5. La verificación documental del SMS para una aceptación inicial se complementa con la verificación en el aeródromo a efectuarse en la Fase IV, por lo que en esta Fase el IAGA se cerciora que el manual SMS contenga los aspectos requeridos empleando la Lista de Verificación LV-AGA-045.

4. Resultados de la Evaluación de Documentación

- 4.1. Resultado de la evaluación efectuada mediante la cual se examinó si el documento remitido cumplía los requisitos establecidos en Capítulo C del LAR 139, los IAGA miembros del Equipo de Certificación determinarán si corresponde aprobar/ aceptar o rechazar el MA.
- 4.2. Si la evaluación muestra la existencia de serias deficiencias o no conformidades en la documentación del solicitante, un IAGA puede determinar que no es procedente proseguir con el proceso, en cuyo caso recomendará devolver el manual al solicitante por escrito, explicando el motivo del rechazo.

- 4.3. Si los IAGA miembros del Equipo de Certificación consideran que el documento se ajusta a los requisitos, elevarán el informe correspondiente recomendando aprobar/ aceptar el MA.
- 4.4. Cabe señalar que esta aceptación tiene carácter “inicial” estando sujeta a verificación en campo, ya que en la siguiente Fase se comprobará en el lugar si el Manual de Aeródromo cumple efectivamente los requisitos reglamentarios aplicables.
- 4.5. El IAGA debe tomar en cuenta que es obligación del operador de aeródromo, informar a la {AAC} de todo cambio en el manual de aeródromo aprobado/aceptado entre el momento en que se solicita el certificado y el final de la verificación en el terreno (párrafo 139.120(c) del LAR 139).

5. Cierre de Fase 3

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

CAPITULO 5: Actividades de verificación en el terreno

1. Generalidades

- 1.1. El objetivo de este Capítulo es reseñar las actividades que deben realizar los IAGA para la verificación en el terreno, siendo recomendable que se aplique criterios y metodologías de auditorías a Sistemas de Gestión (véase el Apéndice 6 del LAR 139 para metodología de realización de la verificación en el terreno)
- 1.2. El alcance de la verificación en el terreno abarca los temas incluidos en el manual de aeródromo.
- 1.3. La verificación en el terreno confirma que las operaciones del aeródromo se realizan con eficiencia, efectividad y regularidad, de conformidad con el {Conjunto Normativo AGA} y los procedimientos aplicables que se describen en el manual.
- 1.1. Con esta finalidad, es necesario que el Equipo de Certificación se familiarice y emplee los formularios y las Listas de Verificación (LV) que correspondan a cada actividad específica.

2. Inicio de la Fase 4

- 2.1. La Fase 4 se inicia a partir de que el Manual de Aeródromo ha sido aceptado “inicialmente”, juntamente con la otra documentación presentada por el solicitante, a partir de lo cual se activa el procedimiento PRO-AGA-CERT-004 establecido en el MPP AGA.

3. Procesamiento de la Fase 4

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

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

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

4.1. Preparación de la verificación en el terreno

Esta es la primera actividad previa a la verificación en el terreno y es aquella donde deben revisarse, principalmente, el objetivo, el alcance de la inspección y la información disponible.

4.2. Selección de los procedimientos de verificación

La selección de procedimientos implica una revisión de los procedimientos del MIAGA y su selección de acuerdo al objetivo y alcances de la inspección.

4.3. Revisión de la documentación

En esta actividad debe revisarse el Manual de Aeródromo aceptado para el Proceso de Certificación, las auto-evaluaciones y cualquier otro documento presentado por el operador/explotador significativo para la Inspección a ser realizada.

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

El Equipo de Certificación conformado de acuerdo a los Procesos y Procedimientos del departamento AG, tomará las previsiones para efectuar la inspección de certificación, para lo cual el Jefe del Equipo de Certificación, efectuará las coordinaciones y arreglos necesarios, pudiendo además complementar al Equipo con otros expertos en función a diversos factores, tales como: especialidades requeridas, disponibilidad de los especialistas, afectación de otras actividades, etc.

4.5. Plan de Actividades de Verificación en el Terreno

El Jefe del Equipo de Certificación, en coordinación con el resto del equipo, elaborará el Plan de Actividades de Verificación en el Terreno, basado en la documentación entregada por el auditado y en los aspectos a ser verificados. El plan debería considerar el efecto de las actividades de inspección en los procesos del aeródromo y facilitar la coordinación eficiente de las actividades con el operador, a fin de alcanzar efectivamente los objetivos. En el FORM-AGA-015 se proporciona un modelo de plan.

4.6. Notificación

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

4.7. Reunión del equipo de certificación y asignación de funciones

El Jefe del Equipo de certificación reunirá a los IAGA designados para revisar las actividades, procedimientos, listas de verificación y disposición de sus funciones y responsabilidades.

4.8. Preparación de documentos de trabajo

El Equipo de Certificación, en base a lo anterior deberá preparar todos los documentos de trabajo necesarios antes del inicio de la Inspección.

5. Actividades Durante la Verificación en el Terreno

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

5.1. Reunión de apertura

Se efectuará la reunión de apertura presidida por el Jefe del Equipo de Certificación, la cual tiene por objeto presentar a los IAGA del Equipo, así como otros especialistas designados: Además en la reunión de apertura se confirma que todas las partes están de acuerdo con el plan de inspección, de tal manera que la fase de inspección sea llevada a cabo de forma eficiente y efectiva, para minimizar las interrupciones en el trabajo del inspeccionado. También se confirma que se pueden llevar a cabo todas las actividades. En el formulario FORM-AGA-013 se proporciona un modelo de agenda de la reunión de apertura. Se levantará el acta de la reunión de apertura donde constará la nómina y cargo de cada uno de los participantes, los temas tratados y las conclusiones finales. El acta debe estar firmada por todos los participantes oficiales de la {AAC} y del operador/explotador de aeródromo, luego de lo cual será archivada en el expediente del proceso

5.2. Inspecciones

Las inspecciones a realizarse durante la certificación van desde una simple observación de cierta actividad, hasta el análisis detallado de un sistema o proceso, usando las listas de verificación pertinentes. El término inspección incluye actividades tales como revisión de archivos y registros; entrevistas; inspección de instalaciones, equipos y servicios del aeródromo y demás elementos considerados en el {Conjunto Normativo AGA}.

5.3. Evaluaciones y verificaciones

Las evaluaciones y verificaciones sirven para contrastar la realidad con lo declarado en los documentos y verificar el cumplimiento del {Conjunto Normativo AGA}. En esta actividad es necesario e importante el uso de las listas de verificación del Adjunto del presente manual, ya que permiten al Equipo de Certificación seguir un patrón sistemático en la ejecución de sus tareas de verificación de los distintos componentes del sistema, determinar en forma uniforme el nivel de cumplimiento de los requisitos reglamentados y asegurar el registro inmediato de los hallazgos.

5.4. Entrevistas al personal

Las entrevistas al personal del operador/explotador de aeródromo pueden abarcar desde preguntas informales hasta entrevistas programadas con el Ejecutivo Responsable. Estas entrevistas son importantes para los inspectores porque les permite determinar, evaluar y verificar los procedimientos y condiciones de operación del aeródromo.

5.5. Evidencia adicional

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

5.6. Aceptación Inicial del SMS

- 5.6.1. En la Fase 4, generalmente se incluye la verificación del SMS en el terreno, pero según el nivel de implantación del SMS en el aeródromo, puede llevarse a cabo una verificación específica del SMS por separado.
- 5.6.2. La verificación del SMS en el terreno se centra explícitamente en los componentes requeridos para el otorgamiento del certificado de acuerdo a lo dispuesto en LAR 139 y, si procede, abarcará todos los demás requisitos de un SMS.
- 5.6.3. Como mínimo, los elementos con los que se debe contar un aeródromo para la aceptación inicial son (sección 3.2 del Apéndice 6 del LAR 139):
 - (1) una política de seguridad operacional: política de seguridad operacional respaldada por el directivo responsable que refleje el compromiso de la organización con la seguridad operacional;
 - (2) una estructura organizacional del operador: el operador de aeródromo ha designado a un directivo responsable y un gerente de seguridad operacional;
- 5.6.4. El IAGA verificará que el gerente de seguridad operacional no esté ligado a ninguna tarea operacional relativa a la seguridad operacional del aeródromo. Es posible adaptar los criterios para evaluar la estructura del SMS del operador a la dimensión de dicho operador, en particular en lo referente a la independencia del gerente de seguridad operacional;
- 5.6.5. Deben evaluarse la capacidad y la competencia del operador de aeródromo a fin de garantizar suficiente compromiso y responsabilidad de los funcionarios con respecto a la seguridad operacional del aeródromo. Para esto, será verificará la competencia del ejecutivo responsable.
- 5.6.6. El IAGA, tomando como base la revisión documental efectuada previamente, en la verificación en el aeródromo verificará los siguientes aspectos:
 - (1) responsabilidades y funciones asignadas: el operador de aeródromo ha definido formalmente la responsabilidad de cada miembro del personal en lo que respecta a la seguridad operacional, como también las líneas de responsabilidad;
 - (2) instrucción: el operador de aeródromo controla formalmente la instrucción del personal y los subcontratistas, garantiza que sea adecuada y adopta medidas, si procede;
 - (3) presentación de informes de accidentes e incidentes: el operador de aeródromo cuenta con un procedimiento para garantizar que:
 - i. el personal y los subcontratistas informen de incidentes, incluida una descripción de las medidas vigentes para poder presentar informes sobre dichos incidentes;
 - ii. se analicen con prontitud los incidentes y se supervisen las medidas que deban adoptarse posteriormente;
 - iii. se archiven los informes y análisis de los incidentes;
 - iv. se informe a {la AAC} de los incidentes;

- v. exista una coordinación con otras partes interesadas;
- (4) peligros existentes en el aeródromo: hay un procedimiento destinado a identificar, analizar y evaluar peligros para la operación segura de los aviones y aplicar medidas de mitigación adecuadas;
 - (5) evaluación de riesgos y mitigación de los cambios: hay un procedimiento que garantiza que se analice el impacto en la seguridad operacional de cada cambio que se produzca en el aeródromo y se enumeren los peligros posteriores que podrían generarse. En ese procedimiento se detallan las personas que efectúan el análisis, el momento y la forma en que se controlan los peligros, las medidas que se adoptan posteriormente y los criterios en los que se basa el análisis. Esas evaluaciones se archivan;
 - (6) indicadores de seguridad operacional (SPI): el operador de aeródromo define y controla sus propios indicadores de seguridad operacional que reflejan sus criterios relativos a la seguridad operacional a fin de analizar las posibles deficiencias;
 - (7) coordinación con los indicadores de seguridad operacional del SSP: los SPI del aeródromo guardan relación y se integran con los indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional existentes definidos por el Estado.
 - (8) auditorías de la seguridad operacional: el operador de aeródromo cuenta con un programa de auditoría de la seguridad operacional que incluye un programa de instrucción para las personas que realizan tareas relativas a la seguridad operacional;
 - (9) promoción de la seguridad operacional: el operador de aeródromo debe contar con un proceso para promover la divulgación de información relativa a la seguridad operacional.
- 5.6.7. Los requisitos de SMS también se aplican a los subcontratistas del operador de aeródromo en las esferas que están dentro del alcance de la certificación.

5.7. Hallazgos e Incumplimientos

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

5.8. Tratamiento de incumplimientos

- 5.8.1. En caso de registrar hallazgos clasificados como incumplimientos (constataciones), se exigirá que el operador de aeródromo elabore un plan de medidas correctivas donde se propongan formas de eliminar o mitigar los motivos de los incumplimientos y se incluyan plazos para cada medida posterior (párrafo 139.125(f)) del LAR 139).
- 5.8.2. Si bien el cumplimiento de la totalidad de los requisitos reglamentarios aplicables a cada caso es obligatorio, en algunas ocasiones, pueden presentarse casos en que el pleno cumplimiento no sea posible por diversos factores.
- 5.8.3. En estos casos, dentro del marco jurídico y normativo del Estado, {la AAC} está facultada para aceptar una desviación a un requisito normativo especificado en el {Conjunto Normativo AGA} mediante el otorgamiento de exenciones, sobre la base de un estudio aeronáutico o de seguridad operacional y de acuerdo a los criterios para la evaluación y otorgamiento de exenciones detallados en {LAR 139}, con la imposición de limitaciones, condicionantes o medidas de mitigación, según corresponda. Al mismo tiempo, se activa el procedimiento PROC-AGA-RES-001 del MPP AGA, para atender la falta de cumplimiento de requisitos.

5.9. Requerimiento de acciones inmediatas

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

5.10. Reuniones diarias durante la inspección

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

5.11. Reunión de cierre

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

6. Actividades post inspección

6.1. Coordinación para acciones correctivas antes del informe

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

6.2. Actualización de hallazgos o constataciones

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

6.3. Razones de Rechazos

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

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

6.4. Informe de Verificación en el Terreno

El informe de la verificación y demostración en el terreno es el resultado documentado de una inspección y describe el proceso de inspección, proporciona un sumario del alcance de la inspección, es decir, las áreas que han estado bajo revisión, e incluye un listado de los hallazgos resultantes del proceso de inspección, debiendo ser preparado por el Equipo de Certificación, recomendando el otorgamiento del Certificado o el rechazo definitivo a la solicitud del operador de aeródromo. Para este fin, en los casos que corresponda, el Equipo de Certificación debe asegurarse que se han acordado planes de medidas correctivas, se han aplicado las medidas inmediatas requeridas por la {AAC} y se ha cumplido satisfactoriamente el procedimiento PRO-

AGA-RES-001, según corresponda. Se adjuntarán los documentos respectivos para ser mantenidos en el expediente.

7. Cierre de la Fase 4

- 7.1. Luego de la verificación y demostración en el terreno, en caso que el Equipo de Certificación recomiende la continuidad del proceso de certificación, correspondiendo el otorgamiento del certificado de aeródromo solicitado, el Jefe del Equipo preparará el expediente del proceso, adjuntando el mismo al Informe de Verificación en el Terreno.
- 7.2. El Certificado de Aeródromo acorde al formato establecido en el FORM-AGA017, también será preparado por el Jefe del Equipo de Certificación y presentado adjunto al Informe de Verificación en el Terreno, para la firma de las autoridades correspondientes, finalizando de esta manera la Fase 4 del proceso de certificación, dando inicio a la Fase 5.
- 7.3. Una vez concluida satisfactoriamente la Fase 4, conforme al procedimiento establecido en este Manual, en el MPP AGA y lo especificado en LAR 139, se considera que la {AAC} ha aceptado el Manual de Aeródromo, el SMS, las condiciones de operación del aeródromo, las medidas correctivas y ha concedido las exenciones de ser el caso.
- 7.4. Si como resultado de la Fase 4 el Equipo de Certificación determinó que existen deficiencias o incumplimientos que no pudieron atenderse satisfactoriamente para la AAC, se hará conocer por escrito al operador/ explotador la negativa a la solicitud, archivándose en el expediente del proceso copia de la notificación a partir de lo cual se lo considera concluido.
- 7.5. En el caso del rechazo del otorgamiento del certificado a aeródromo ya en operación, se deberá aplicar las restricciones operacionales adecuadas para que el aeródromo salga de su situación de obligatoriedad de certificarse (por ejemplo, si es un aeródromo internacional y por eso debe ser certificado, tras el rechazo de otorga del certificado y archivamiento del proceso, hay que restringir las operaciones internacionales del aeródromo)

CAPITULO 6: Actividades para otorgar y promulgar el Certificado

1. Otorgamiento de un certificado de aeródromo

- 1.1. Una vez concluida satisfactoriamente la Fase IV, conforme al procedimiento establecido en este Manual, en el MPP AGA y lo especificado en LAR 139, con base a la recomendación del Equipo de Certificación la {AAC} procederá a expedir el Certificado de Aeródromo,
- 1.2. El Jefe del Equipo de Certificación gestionará la preparación del Certificado de Aeródromo, para la firma de la AAC, de acuerdo a lo establecido en el procedimiento PRO-AGA-005 del MPP AGA, ajustándose al formato, completando con la información exacta previamente verificada. El Jefe del {Departamento AGA} revisará cuidadosamente toda la información contenida en el Certificado antes de su firma, para detectar y prevenir cualquier inexactitud o imprecisión.
- 1.3. Asimismo, el Jefe del Equipo del Equipo de Certificación gestionará la comunicación oficial al operador de aeródromo en la que se informe del resultado favorable a su solicitud, adjuntando el Certificado otorgado o comunicando fecha y lugar para la entrega.

2. Promulgación de la Certificación de Aeródromo

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

3. Archivo y registro del proceso de certificación

- 3.1. Luego de que se ha entregado el certificado y promulgado la condición de aeródromo certificado mediante la AIP, el Jefe del Equipo de Certificación completará el expediente con copia de publicación, copia del certificado otorgado y la constancia de entrega al operador de aeródromo, para luego proceder a registrar el certificado expedido de acuerdo al formato FORM-AGA-023.
- 3.2. Para finalizar todo el proceso, el Jefe del Equipo de Certificación y presentará el expediente completo al {Departamento AGA} el cual remitirá toda la documentación al {Área Responsable de Mantener y Resguardar el Archivo de Certificación} la cual mantendrá archivado y resguardado todo el expediente.

4. Información a ser transferida para la vigilancia

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

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

1. Transferencia de la operación del aeródromo

- 1.1. Cuando la operación del aeródromo se transfiere de un operador/explotador a otro, será otorgado un nuevo certificado al nuevo titular acuerdo a los procedimientos de esta Parte II del Manual del Inspector AGA, conforme a lo establecido en la sección 139.160 del LAR 139.
- 1.2. Si la {AAC}, no aprueba la transferencia de la operación, debe notificar por escrito al titular propuesto las razones, en un plazo establecido por la {AAC}, de haber adoptado dicha decisión.
- 1.3. En caso de una transferencia por solicitud del operador de aeródromo, la {AAC}, puede aprobar una transferencia de operación solamente si se ha cerciorado que el nuevo operador/explotador propuesto se encuentra en condiciones de operar y mantener adecuadamente el aeródromo sin que ocurran variaciones significativas en las operaciones cotidianas del aeródromo.
- 1.4. Se designará un Equipo de Certificación para llevar a cabo el proceso de enmienda de certificado cuando evalúe que el nuevo operador/explotador demuestre que puede cumplir con los requisitos establecidos en el Reglamento Nacional de Certificación de Aeródromos con respecto al nuevo titular del certificado.
- 1.5. Se asignará un IAGA para desempeñarse como Jefe del Equipo de Certificación para el proceso de certificación del nuevo titular de la operación.
- 1.6. El Jefe del Equipo de Certificación designado para llevar a cabo el proceso de verificación de las condiciones del nuevo titular de la certificación, preparará y convocará al solicitante a una reunión en la que se realizará un intercambio de información relativa al cumplimiento de la reglamentación, responsabilidades y procedimientos de mantenimiento de las condiciones de operación; así como, las atribuciones para dicha transferencia de cumplimiento de los requisitos del Conjunto Normativo AGA.
- 1.7. Para que el nuevo titular pueda iniciar sus operaciones ya con el certificado otorgado, la AAC puede emitir un certificado provisional solamente si se ha cerciorado que el nuevo operador/explotador propuesto se encuentra en condiciones de operar y mantener adecuadamente el aeródromo sin que ocurran variaciones significativas en las operaciones cotidianas del aeródromo. Esto significa que.
 - a. Las instalaciones, servicios y equipo deben permanecer en correspondencia a lo establecido en la presente reglamentación;
 - b. El personal de operaciones y mantenimiento deben permanecer en sus puestos o ser reemplazado con personal con calificaciones, experiencia e idoneidad equivalentes;
 - c. El sistema de gestión de la seguridad operacional debe permanecer en efecto y los procedimientos del manual de aeródromo deben mantenerse sin modificación.
- 1.8. Una vez emitido el documento que transfiere el certificado por parte de la {AAC} al nuevo titular, la información debe ser proporcionada a la gestión de información aeronáutica (AIM) para su Publicación.

2. Certificado Provisional de Aeródromo

- 2.1 La {AAC} podrá otorgar un certificado de aeródromo provisional al operador/explotador de aeródromo solicitante de certificado de aeródromo, o al nuevo titular referido en la sección 1 anterior, cuando determine que el otorgamiento resulta beneficioso para la seguridad operacional y el cumplimiento normativo.
- 2.2 Un certificado de aeródromo provisional otorgado con arreglo al punto anterior expirará en:
 - a. la fecha en que el certificado de aeródromo definitivo se otorga o transfiere; o
 - b. la fecha de expiración especificada en el certificado provisional; tomándose la primera de ambas fechas; o
 - c. la fecha que así lo decida la {AAC}.

3. Enmienda de un certificado de aeródromo

- 3.1. Cuando la {AAC} determine que existen razones de seguridad operacional, podrá determinar que se enmiende un certificado de aeródromo.
- 3.2. El operador/explotador de un aeródromo certificado podrá iniciar el proceso de enmienda o actualización de la certificación de aeródromo cuando:
 - a. Hay un cambio en las condiciones del aeródromo;
 - b. Hay un cambio en el uso u operación del aeródromo; y
 - c. Hay un cambio en los límites del aeródromo.
- 3.3. En tal caso, se designará un Equipo de Certificación para llevar a cabo el proceso de enmienda de certificado cuando evalúe que el nuevo operador/explotador demuestre que puede cumplir con los requisitos establecidos en el Reglamento Nacional de Certificación, Operación y Diseño de Aeródromos con respecto al nuevo titular del certificado.
- 3.4. Se asignará un IAGA para desempeñarse como Jefe del Equipo de Certificación para la transferencia del Certificado.
- 3.5. Se deben efectuar evaluaciones en base al cronograma de eventos presentado por el operador/explotador de aeródromo y aceptado por el Equipo de Certificación responsable del proceso de la enmienda o actualización del certificado de aeródromo.
- 3.6. Se puede aprobar una enmienda o actualización solamente si se ha cerciorado que el aeródromo cumple los requisitos establecidos en el Reglamento Nacional de Certificación, Operación y Diseño de Aeródromos.
- 3.7. Si no se aprueba la enmienda o actualización del certificado de aeródromo, se debe notificar por escrito al titular propuesto sus razones en un plazo establecido por el Reglamento Nacional de Certificación de Aeródromos, de haber adoptado dicha decisión.
- 3.8. En tal caso, debe indicarse al operador/explotador la necesidad de presentar un plan de acciones correctivas que le permitan ajustarse al cumplimiento de los requisitos normativos.
- 3.9. Una vez emitido el certificado enmendado o actualizado, por parte de la AAC, la información debe ser proporcionada a la gestión de información aeronáutica (AIM) para su Publicación.

4. Cancelación o suspensión de un certificado de aeródromo

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

PARTE III – PROCESO DE VIGILANCIA DE AERÓDROMOS

CAPITULO 1: Generalidades

1. Objetivo

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

2. Principios de Vigilancia Permanente

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

- 2.6. Además de las actividades planificadas dentro del ciclo de vigilancia, la {AAC} puede aplicar medidas específicas; por ejemplo, relativas a cambios, análisis de sucesos, seguridad de obras en el aeródromo, control de planes de medidas correctivas; o relativas al plan de seguridad operacional del Estado.
- 2.7. Por otro lado, cuando un aeródromo cuenta con un SMS plenamente elaborado y operativo, no es necesario que la vigilancia permanente del aeródromo sea tan exhaustiva como en uno cuyo SMS se encuentra en elaboración. En este caso, las actividades de vigilancia deben centrarse en el propio SMS para velar por que el SMS del aeródromo funcione en forma permanente y adecuada.
- 2.8. Se deben efectuar verificaciones por muestreo del cumplimiento por el aeródromo de los requisitos y especificaciones de la certificación para garantizar que el SMS ha identificado todas las desviaciones, si procede, y las gestiona adecuadamente. Esto también sirve de indicador del nivel de madurez del SMS. Por consiguiente, debe elaborarse un ciclo de auditorías periódicas que conste de:
 - a) por lo menos una auditoría del SMS; y
 - b) verificaciones por muestreo de temas específicos.
- 2.9. Si el SMS del explotador de aeródromo no se encuentra completamente implementado, deben tomarse medidas específicas de vigilancia del SMS para asegurar que su elaboración siga el curso adecuado y a un ritmo normal. En este caso, deben efectuarse auditorías del SMS según proceda hasta que se considere que ha alcanzado la madurez suficiente (ver Parte III, Capítulo 2 del presente Manual).
- 2.10. El IAGA, al momento de realizar la vigilancia continua, a través de las actividades in situ y ex situ, ejercerá sus funciones minuciosamente y exigirán que el organismo inspeccionado demuestre de manera convincente que las operaciones se efectúan de conformidad con las condiciones del certificado expedido, de los manuales aceptados y las obligaciones reglamentarias.
- 2.11. Para verificar y asegurar el cumplimiento de la reglamentación y estándares nacionales relacionados a los aeródromos certificados, el IAGA implementará criterios de evaluación y metodología de auditorías de sistemas de gestión.
- 2.12. Asimismo, es necesario que el IAGA se familiarice y esté al tanto de la documentación vigente relacionada al aeródromo objeto de vigilancia, que será la base para emplear las Listas de Verificación aplicables al operador/explotador de aeródromo conforme al {Conjunto Normativo AGA}.
- 2.13. Las Listas de Verificación suministradas por la {AAC} en el Apéndice 1 del presente Manual, se basan en todos los requisitos reglamentarios vigentes y ayudan para que la política de trabajo y los procedimientos de inspección de vigilancia sean aplicados de manera uniforme por los inspectores.
- 2.14. Para que el IAGA mantenga la efectividad de la vigilancia a cada operador/explotador de aeródromo, ésta debe ser de completa transparencia, con un alto grado profesional, utilizando la experiencia, la habilidad y la comunicación como elementos esenciales. Las organizaciones reguladas deben percibir estas actividades como justas e imparciales en su aplicación.
- 2.15. Asimismo, es necesario considerar que el proceso de vigilancia de un aeródromo, comprende una serie de actividades complementarias a las inspecciones, entre las cuales se puede mencionar el monitoreo continuo de los indicadores de desempeño (performance) y de seguridad operacional

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

3. Auditoría de temas seleccionados

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

CAPITULO 2: Planificación de la Vigilancia Permanente

1. Elaboración del Plan de Vigilancia

- 1.1. La {AAC} define un plan de vigilancia para cada aeródromo certificado y lo comunica al explotador de aeródromo.
- 1.2. El plan debe garantizar que:
 - a. para los aeródromos que no cuentan con un SMS en pleno funcionamiento:
 - 1) cada tema dentro del alcance de la certificación figure al menos una vez y esté sujeto a medidas de vigilancia especificadas; y
 - 2) se efectúe una auditoría del SMS según proceda;

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

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

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

2.1. Metodología RBS

- 2.1.1. En la planificación de la vigilancia continua o permanente se aplicará la vigilancia basada en riesgos de seguridad operacional (RBS), cuya metodología se define en el Manual de Proceso y Procedimientos {del Departamento AGA} (MPP AGA).
- 2.1.2. En la metodología RBS se tiene en cuenta el rendimiento en materia de seguridad operacional del aeródromo (**IdR**) y la exposición a riesgos (**IdE**).
- 2.1.3. La RBS resulta más apropiada para las organizaciones con un SMS maduro, aunque la SRBS también puede aplicarse a organizaciones en las que el SMS todavía no se ha implementado.

2.2. Índice de Rendimiento en Seguridad Operacional (IdR)

- 2.2.1. Para analizar rendimiento en materia de seguridad operacional del aeródromo, debe tenerse en cuenta la confianza de la AAC, en el SMS del explotador: La confianza depende de los resultados de las auditorías del SMS u otras medidas de vigilancia. Por ejemplo, la presentación de comentarios sobre el sistema de presentación de informes y de gestión de sucesos del explotador podría indicar que los análisis de los sucesos de seguridad operacional no se analizan de la forma deseada o que se ha producido en el aeródromo una cantidad significativa de incidentes.
- 2.2.2. Para aeródromos cuyo SMS está plenamente implantado, además de los resultados de auditoría del SMS, debe verificarse una muestra de temas para garantizar que el SMS ha identificado todos los problemas críticos para la seguridad operacional. Esto también contribuye a asegurar que el SMS funciona adecuadamente. Para seleccionar esos temas es preciso tener en cuenta:
 - a. un análisis de los sucesos de seguridad operacional en el aeródromo;
 - b. la información conocida sobre la seguridad operacional en el aeródromo que pueda poner de relieve temas que causan preocupación;
 - c. los temas específicos que son más significativos para la seguridad operacional;
 - d. todo cambio o novedad significativos en la infraestructura del aeródromo; y
 - e. los temas seleccionados previamente, a fin de abarcar todos en una cantidad determinada de ciclos de vigilancia.

2.3. Índice de Exposición al Riesgo (IdE)

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

2.4. Riesgo de la Organización y Nivel de Vigilancia

- 2.4.1. Con la evaluación de los índices mencionados se determina el Riesgo de la Organización y, en función de ello, se planifican las actividades de vigilancia para determinado periodo, priorizando las actividades en aeródromos de mayor riesgo en base al nivel de vigilancia asignado y optimizando la utilización de los recursos, definiéndose como resultado el Plan de Vigilancia.
- 2.4.2. El análisis de la información suministrada por el operador de aeródromo en los informes de sucesos de seguridad operacional, que se efectúa de acuerdo las directrices descritas en el Capítulo 4 de la Parte IV del presente MIAGA, incide en los parámetros que se consideran al determinar el Riesgo de la Organización. De esta manera, el resultado de dicho análisis es empleado como información de base para la planificación de la vigilancia continua.

3. Inspección sin previo aviso

- 3.1. La planificación de la auditoría del aeródromo tiene por finalidad ayudar a la autoridad de reglamentación y al aeródromo a planificar recursos y mano de obra y garantizar un nivel coherente y adecuado de vigilancia. Sin embargo, esto no impide que la {AAC} realice inspecciones sin previo aviso, si lo considera necesario.

- 3.2. Para esas inspecciones se aplica la misma metodología que para la auditoría o la inspección técnica programadas, según proceda, y es posible realizarlas empleando las mismas listas de verificación; estas también pueden estar orientadas a un tema específico que cause preocupación.

CAPÍTULO 3: Ejecución de la Vigilancia Permanente

1. Tipos de Actividades de Vigilancia

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

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

- 2.1. El objetivo de las actividades de vigilancia en el lugar es el de confirmar en el aeródromo que las instalaciones, procedimientos y equipamientos cumplen con el Manual de Aeródromo en base al cual se ha certificado el aeródromo, así como con los requisitos aplicables del {Conjunto Normativo AGA}.
- 2.2. Para este fin, en las actividades de vigilancia in situ, se aplicará un procedimiento semejante al de la Fase IV del proceso de Certificación (Ver Capítulo 5 de la Parte II del presente MIAGA). Esto incluye la utilización de formularios y Listas de Verificación que documenten la actividad, los mismos que suministra la {AAC} en el Apéndice 1 del presente Manual.
- 2.3. Al igual que la verificación en el terreno del proceso de certificación, las actividades de vigilancia en el lugar buscan confirmar que las operaciones del aeródromo se realizan de conformidad con los reglamentos sobre aeródromos y los procedimientos aplicables que se describen en el Manual de Aeródromo. De esta manera, el manual de aeródromo se emplea como el documento clave de garantía de la seguridad operacional, a fin de evaluar tanto la competencia inicial de la organización como la permanente.

3. Actividades de vigilancia remota (Ex Situ)

- 3.1. Como parte de la vigilancia continua, la {AAC} también lleva a cabo actividades a distancia mediante las cuales se complementan las actividades de vigilancia en el lugar, con el propósito de verificar que los operadores de aeródromo cumplen con el Manual de Aeródromo en base al cual se ha certificado el aeródromo, así como con los requisitos aplicables del conjunto de reglamentos sobre aeródromos.
- 3.2. El objetivo de una actividad de vigilancia a distancia es monitorear de forma continua, el desempeño del aeródromo en lo relativo al cumplimiento de su Manual y los reglamentos aplicables, evaluando y validando las evidencias que presenta un operador.
- 3.3. Para este fin, se aplican los mecanismos de la {AAC} para recabar y analizar información sobre la forma y los medios en que los operadores de aeródromo están atendiendo sus obligaciones normativas, a fin de determinar el grado de cumplimiento de los requisitos reglamentarios. Esto incluye la disposición de herramientas y aplicaciones de Tecnologías de la Información y Comunicación (TIC), que permitan una interacción permanente entre el IDV y el personal clave del operador de aeródromo.

- 3.4. Siempre y cuando la información con que se cuente proporcione evidencia suficiente, el Inspector Designado para la Vigilancia (IDV) puede determinar el estado de implementación (satisfactorio o insatisfactorio) de determinados ítems, por medio del análisis, evaluación y validación de las evidencias presentadas por el Operador de Aeródromo, empleando las LV apropiadas al caso.
- 3.5. Se debe tomar en cuenta que los ítems de las Listas de Verificación relativos a elementos de documentación (Ej.- planes, programas, manuales) son más apropiados para una modificación del status de cumplimiento del ítem mediante una actividad de vigilancia ex situ. Este es el caso cuando el Operador de Aeródromo presenta pruebas documentales de que se aplicaron plenamente los requisitos correspondientes, en base a lo cual se puede cerrar un ítem estableciendo como satisfactorio en la LV. De igual manera, ante la falta de presentación de evidencia documental, se puede abrir un ítem determinando en la LV que es insatisfactorio.
- 3.6. Las actividades de vigilancia remota también pueden consistir en el monitoreo y seguimiento a procesos en desarrollo en determinado aeródromo.
- 3.7. Es importante aclarar que las actividades de vigilancia remota no sustituyen las actividades de vigilancia in situ, sino que las complementan y en conjunto proporcionan un mejor panorama de las condiciones en que los aeródromos públicos prestan sus servicios.

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

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

5. Vigilancia aumentada

- 5.1. Cuando el plan de acciones/medidas correctivas de un aeródromo (ver Parte III – Capítulo 5 del presente Manual), no de garantías de que se hayan tomado medidas correctivas apropiadas dentro de plazos aceptables, y tras la coordinación entre la {AAC} y el explotador, se podrá decidir que es necesaria una mayor vigilancia de ese explotador.
- 5.2. La {AAC} notificará por escrito al explotador de aeródromo:
 - a) que se encuentra bajo mayor vigilancia, describiendo los temas en cuestión y la fecha de inicio;
 - b) los motivos por los que se lleva a cabo una mayor vigilancia; y
 - c) las medidas que se requieren por parte del aeródromo.
- 5.3. Cuando un aeródromo se encuentra bajo mayor vigilancia, el Estado debe:
 - a) llevar a cabo medidas apropiadas de vigilancia respecto de los temas en cuestión;
 - b) hacer un seguimiento sumamente minucioso de la implantación del plan de medidas correctivas; y

- c) asignar tiempo/recursos suficientes para la vigilancia del aeródromo en cuestión.
- 5.4. Las medidas de vigilancia que se llevan a cabo al realizarse mayor vigilancia son las mismas que en situaciones normales, pero son más exhaustivas y abordan todos los temas en cuestión.
 - 5.5. Cuando termina la mayor vigilancia de un aeródromo para un tema específico, se debe avisar por escrito al explotador de aeródromos, notificándole que finalizó el procedimiento y el motivo.
 - 5.6. Puede enmendarse, suspenderse o revocarse el certificado del aeródromo según los resultados de la mayor vigilancia.

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

1. Reporte de hallazgos identificados resultado de la vigilancia

- 1.1. En base a los datos de la vigilancia que han sido recolectados, resultado de las actividades de monitoreo y vigilancia in situ, el IDV lleva a cabo una evaluación de la información obtenida, con el fin de detectar hallazgos que constituyan incumplimientos a las obligaciones reglamentarios del aeródromo.
- 1.2. Cuando se determine que existen deficiencias en cuanto a infraestructura, instalaciones, procedimientos u otro aspecto comprendido en el alcance de la certificación, se activa el procedimiento PRO-AGA-RES-002 del MPP AGA.
- 1.3. En base al análisis, se prepara un Reporte de No Conformidades (RNC), el cual será remitido al operador de aeródromo, quedando de esta manera notificado.
- 1.4. En la comunicación con la que se remite el Reporte de No Conformidades, se notifica al operador de aeródromo que debe:
 - a) Presentar el Plan de Acciones Correctivas (PAC) dirigido a los hallazgos de la vigilancia dentro de determinado plazo a ser definido por el IDV.
 - b) Cuando el operador de aeródromo haya subsanado las no conformidades hasta antes de la fecha límite para presentar el PAC, deberá adjuntar documentación de soporte que evidencie que la no conformidad está cerrada (corregida);
- 1.5. El RNC es un documento que contiene los resultados del análisis efectuado por el IAGA, siendo un documento objetivo que refleja los siguientes elementos:
 - a) Codificación de la No Conformidad
 - b) Incumplimiento a la reglamentación o procedimiento del manual de aeródromo identificado;
 - c) Riesgo a la seguridad operacional generado;
 - d) Categoría del incumplimiento
 - e) Plazo para la solución;
- 1.6. El RNC no debe incluir juicios de valor, frases ambiguas o recomendaciones subjetivas.
- 1.7. El RNC debe detallar de manera sucinta toda la información sustantiva de la constatación identificada como incumplimiento. Para este fin, el RNC debería ajustarse al siguiente formato:

Tabla 3-4-1. Formato Reporte de No Conformidades					
CODIGO	REFERENCIA DE REQUISITO REGLAMENTARIO INCUMPLIDO	CONSTATACIÓN	RIESGO	INCUMPLIMIENTO	
				CLASE	CATEGORÍA

Firma y sello Inspector AGA designado
Fecha de Reporte:

- 1.8. En cada fila del RNC se debe detallar la información de una constatación, disponiéndose una fila para cada ítem abierto.

- 1.9. En la casilla del **código** se coloca un identificador del ítem abierto. Es recomendable emplear un código alfa numérico, en el cual la primera parte el mismo identifique el departamento a cargo de la vigilancia y el aeródromo inspeccionado mediante las últimas dos letras del código OACI, seguidos del número empleado en la Lista de Verificación para identificar el ítem determinado como incumplimiento (Ej.- AGA-LP-015).
- 1.10. En la casilla de la REFERENCIA DE REQUISITO REGLAMENTARIO INCUMPLIDO se indica la parte de la Reglamentación que está siendo vulnerada de acuerdo a la constatación (Ej.- LAR 153.315 (d)).
- 1.11. En la casilla de constatación se debe realizar una descripción clara y detallada de la constatación, de tal manera que para el operador de aeródromo quede clara la observación.
- 1.12. En la casilla de riesgo el inspector debe colocar el índice de riesgo de la constatación, en función a los criterios de severidad y probabilidad que se encuentran establecidos en LAR 153 Apéndice 1.
- 1.13. En la clase de incumplimiento se debe colocar si la constatación o incumplimiento identificado es Deliberado o No Deliberado, y si es sistemático, de acuerdo a los siguientes criterios:
- **Incumplimiento Deliberado.**- Se entiende por un incumplimiento deliberado a toda acción u omisión intencional, que genera una desviación de los reglamentos, los procedimientos, los protocolos, las normas o las prácticas establecidas.
 - **Incumplimiento No Deliberado.**- Se entiende por incumplimiento No deliberado toda acción u omisión originada en equivocaciones, errores, confusiones, que repercute en una desviación a la norma. Esto incluye condiciones físicas en el aeródromo o sus inmediaciones que existían previamente a las actividades de la organización o fueron generados por eventos de fuerza mayor. En estos casos, si bien las condiciones físicas podrían no considerarse incumplimientos en sí, la falta de acciones que mitiguen el riesgo generado puede ser considerada como un incumplimiento deliberado.
 - **Incumplimiento Sistemático.**- Se entiende por incumplimiento sistemático a contravenciones similares que ocurren o que se detecta que han ocurrido anteriormente y que continuarán ocurriendo por la falta identificada de políticas, procedimientos o control por parte de la organización.
 - **Incumplimiento No Sistemático.**- Se entiende por incumplimiento No sistemático a los actos aislados u ocurrencias que no se vinculan a una falla o deficiencia en el sistema. Problemas no relacionados entre sí.
- 1.14. En la casilla de categoría se debe colocar la categoría de incumplimiento que puede ser I, II, III, IV ó V, el valor de la categoría se lo definirá en función al nivel de riesgo y a la clase de incumplimiento, de acuerdo al siguiente cuadro:

Tabla 3-4-2. Matriz de Categorías de Incumplimiento

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

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

- 2.1. En atención a la notificación de no conformidades, el operador de aeródromo presentará un Plan de Acciones Correctiva PAC que deberá estar a satisfacción de la AAC.
- 2.2. El IDV valorará el PAC presentado para confirmar que el mismo aborda suficientemente las no conformidades, comprometiéndose acciones que subsanen los incumplimientos o al menos mitiguen los riesgos a niveles aceptables de manera permanente, aceptará el PAC.
- 2.3. De manera general, el IAGA que revisa el PAC debe:
 - a. asegurarse que se ha observado el plazo de respuesta de treinta (30) días para la presentación del PAC o, cuando sea aplicable, que las acciones correctivas requeridas para una fecha específica hayan sido realizadas;
 - b. asegurar que el PAC incluye todas las acciones correctivas;
 - c. asegurar que la acción correctiva corrige la no-conformidad y evita que se repita;
 - d. determinar que el inspeccionado ha propuesto fechas razonables para las acciones correctivas a largo plazo;
 - e. aprobar el PAC en coordinación con el JECV y, cuando sea aplicable, con los miembros del equipo de inspecciones de vigilancia;
 - f. determinar, para cada elemento del PAC, si el seguimiento/vigilancia es administrativo o en sitio;
- 2.4. En la revisión del PAC remitido por un Operador de Aeródromo, el IAGA verificará que la acción comprometida aborde completamente la constatación notificada en el RNC y que dicha acción constituya una solución definitiva.
- 2.5. Si la constatación está referida a características físicas, infraestructura, instalaciones o equipamiento, la acción correctiva implica que la solución sea verificable físicamente. Si la constatación está referida a un proceso, la acción correctiva implica que la solución sea verificable a través de procesos adecuadamente implementados.
- 2.6. Asimismo, debe verificarse que las acciones correctivas presentadas por el operador, tengan un plazo igual o menor al indicado por la {AAC} en el RNC. En los casos que el operador de aeródromo justifique y demuestre que la acción correctiva requiere mayor plazo que el indicado en el RNC, comprometiéndose un plazo mayor, el mismo será aceptado si se implementan medidas alternativas que mitigan el riesgo mientras se cumple la acción correctiva definitiva. Para esto el IDV debe estar de acuerdo en que el plazo es razonable y que la seguridad operacional no está comprometida.
- 2.7. Si un PAC propuesto no es aceptable, se comunica por escrito al operador del aeródromo, inspeccionado, y de ser necesario se convoca a una reunión en la que se proponen cambios, se acuerda y se revisa el PAC observado.
- 2.8. Luego de verificar que las medidas correctivas y los plazos correspondientes son apropiados, el IDV podrá aceptar oficialmente el Plan de Acciones Correctivas luego de lo cual será adoptado por la organización.

- 2.9. Cuando se determina que el plan es aceptable, se debe comunicar al inspeccionado y la información apropiada debe ser introducida en el expediente de vigilancias a partir de lo cual será objeto de vigilancia al cumplimiento de plazos.

CAPÍTULO 5: Seguimiento y Cierre

1. Seguimiento

- 1.1. La Fase 4 del ciclo de vigilancia, que comprende el seguimiento y cierre de los incumplimientos detectados en un aeródromo, se vincula al Proceso de Resolución de Cuestiones de Seguridad Operacional, el cual se describe en la Parte IV del presente manual y considera el uso de los procedimientos, PRO-AGA-RES-003 y PRO-AGA-RES-005 del MPP AGA, mediante los cuales se documenta la adopción de medidas apropiadas de la AAC, incluyendo medidas para asegurar el cumplimiento (“*enforcement*” en inglés), que permitan resolver los problemas de seguridad operacional detectados.
- 1.2. Cuando el Operador/explotador ha presentado un Plan de acciones/medidas correctivas generados a partir de la certificación inicial, de las auditorías de vigilancia continua o de inspecciones técnicas, se debe efectuar un seguimiento hasta que se hayan resuelto todos los elementos con el fin de garantizar que las medidas de mitigación se apliquen de acuerdo con las normas y plazos convenidos.
- 1.3. Para este propósito, luego de que se ha aceptado el Plan acciones/medidas correctivas propuesto por el Operador de Aeródromo en atención a las Constataciones detectadas durante, el IDV inicia el seguimiento apropiado para verificar la aplicación efectiva de las tareas comprometidas, dentro de la Fase 4 del ciclo de vigilancia.
- 1.4. El IAGA debe examinar periódicamente la situación de cada medida pendiente.
- 1.5. Cuando se cumple un plazo determinado, el IAGA debería verificar que se hayan aplicado las medidas correctivas correspondientes de forma adecuada.
- 1.6. Cuando un plan de medidas correctivas no se traduce en la aplicación de medidas apropiadas dentro de un plazo aceptable, el Estado puede aumentar la vigilancia (ver Parte III, Capítulo 3, Sección 5 del presente MIAGA)
- 1.7. En esta fase, el seguimiento puede efectuarse con actividades en el lugar, como por ejemplo inspecciones específicas a determinadas áreas, procesos o componentes del aeródromo. Esto último es especialmente recomendable si los problemas se repiten en un área en particular. Cuando las acciones correctivas resulten en evidencia de tipo documental, el seguimiento podría efectuarse mediante actividades de vigilancia remota.
- 1.8. En la Fase IV del ciclo de vigilancia, también se deben analizar los resultados del procesamiento de datos de vigilancia. El propósito de esta evaluación, es identificar las áreas de atención tomando en cuenta los siguientes aspectos, que podrán ser considerados como modificadores de la frecuencia de vigilancia.

2. Resolución de Incumplimientos

- 2.1. Las medidas eficaces y oportunas adoptadas por los operadores de aeródromo, permitirán que se resuelvan efectivamente los problemas de seguridad operacional, lo cual forma parte del Proceso de Resolución de Cuestiones de Seguridad Operacional, el cual se describe en la Parte IV del presente manual. Asimismo, en el procedimiento PRO-AGA-RES-003 del MPP AGA se define el tratamiento que la {AAC} aplica en estos casos.

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

3. Consecuencias administrativas y sanciones

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

PARTE IV – PROCESO DE SOLUCIÓN DE PROBLEMAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

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

1. Objetivo

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

2. Introducción

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

3. Determinación de problemas de seguridad operacional

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

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

4. Seguimiento de problemas de seguridad operacional

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

5. Cumplimiento (Enforcement)

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

6. Seguimiento de recomendaciones relativas a la seguridad operacional

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

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

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

1. Introducción

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

2. Otorgamiento de Exenciones

- 2.1. Como parte del proceso de certificación de aquellos aeródromos donde se ha verificado que existen condiciones que no se ajustan plenamente a la normativa vigente, en los casos que así lo prevea el {Conjunto Normativo AGA}, se podrá otorgar exenciones, siempre y cuando se pueda garantizar la operación segura de las aeronaves en dichos aeródromos y además se cumpla el procedimiento específico PRO-AGA-RES-001 definido en el Manual de Procesos y Procedimientos del Departamento AGA.
- 2.2. En estas condiciones, la {AAC} puede otorgar cuando corresponda, en forma excepcional, de acuerdo al interés público y sin afectar la seguridad operacional, las exenciones que sean solicitadas por un propietario u operador de aeródromo que permita la certificación del aeródromo.
- 2.3. No deben utilizarse exenciones para superar un requisito que no sea popular o dar a entender que el cumplimiento de un requisito es opcional. La aplicación del mecanismo de otorgamiento de exenciones debe constituir una excepción y no la norma.
- 2.4. Sólo debe otorgarse una exención si existe una sólida justificación. Por consiguiente, no es aceptable otorgar exenciones que no se basen en evaluaciones de riesgos de seguridad operacional o estudios aeronáuticos y en un examen minucioso por la autoridad competente. Para este fin, el operador solicitante de un certificado de aeródromo preparará y presentará una solicitud de exención adjuntando la evaluación de riesgos de seguridad operacional o un estudio aeronáutico para demostrar si puede lograrse un nivel equivalente de seguridad operacional u otro medio aceptable de cumplimiento. En atención a dicha solicitud, el IAGA designado llevará a cabo, al nivel apropiado, el examen y aceptación (si corresponde) de tal evaluación o estudio.
- 2.5. Todos los casos en que se otorguen exenciones deberá documentarse plenamente y publicarse los resultados según corresponda, como en el sitio web de la CAA, en la AIP o en documentos de aseguramiento de la seguridad operacional (p. ej., el manual de aeródromo). La publicación debe incluir referencias a limitaciones, condiciones o medidas de mitigación pertinentes, según corresponda. Además, el proveedor de servicios debe examinar periódicamente toda excepción o dispensa con miras a eliminar su necesidad, en la medida de lo posible, y verificar la validez y eficacia de las medidas de mitigación establecidas. La entidad de reglamentación debe también evaluar, antes de otorgar una excepción o dispensa, si ésta daría lugar a diferencias respecto a los SARPS y, de ser así, asegurarse de que el Estado las notifique a la OACI.

3. Procesamiento de una Solicitud de Exención

3.1. Inicio del Proceso

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

3.2. Análisis y Evaluación de la Solicitud de Exención

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

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

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

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

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

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

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

3.2.6. Como parte del análisis y evaluación de toda solicitud de exención, el IAGA designado verificará que la solicitud incluya la evidencia de que se ha completado un proceso de Identificación de Peligros y Evaluación de Riesgos, cumpliendo los criterios de aceptabilidad establecidos en {el Apéndice 1 de LAR-138}, en el marco de la gestión de riesgos de la seguridad operacional, que resulte en un riesgo con un “nivel tan bajo como sea razonable en la práctica” (ALARP).

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

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

- f. las medidas de mitigación y mecanismos de control a ser aplicados por el solicitante para proporcionar un nivel equivalente de seguridad operacional u otro medio aceptable de cumplimiento.
- 3.2.8. En la evaluación de la información aportada para solicitar la exención el AGA debe tener en cuenta los siguientes criterios:
- a. La solución planteada debe ser APTA para la situación existente, lo que significa que las medidas alternativas de cumplimiento o de mitigación propuestas, deben proporcionar una solución efectiva al problema planteado, es decir que la naturaleza de dicha solución debe ser afín con la naturaleza de la desviación.
 - b. Su implementación debe ser FACTIBLE, es decir que la solución tiene que ser prácticamente realizable, ya que, si no fuera posible su implementación efectiva, la solución presentada carecería de validez.
 - c. Finalmente, la solución debe resultar ACEPTABLE para la AAC, en base a criterios pertinentes, como por ejemplo el nivel de seguridad operacional antes y después de la exención, la efectividad de la solución adoptada, implicaciones para la capacidad y eficiencia del aeródromo, y demás aspectos que a criterio de la {AAC} puedan afectar negativamente tanto al aeródromo como al sistema de aviación civil del Estado.
- 3.2.9. De existir razones de interés público y fundamentalmente que se proporcionen condiciones de seguridad operacional aceptables, el IAGA designado podrá recomendar a la {AAC} conceder la exención solicitada.
- 3.2.10. La exención con respecto a una norma o método, así como las condiciones y procedimientos resultantes del estudio o evaluación efectuada, en las que se basa la exención otorgada, se consignarán en el Anexo 2 al Certificado de Aeródromo – “Condiciones de Operación”. En caso que se trate de un aeródromo certificado, el otorgamiento de la exención motivará una enmienda / actualización del certificado de aeródromo.
- 3.2.11. En el caso que se otorgue la exención, se deberá gestionar con la dependencia AIM, la publicación de las condiciones de operación resultantes del otorgamiento de la exención.
- 3.2.12. Toda la información y los documentos relacionados con el tratamiento de la solicitud de exención, deberá ser archivada en el expediente de certificación del aeródromo de la AAC.
- 3.2.13. En cada caso en el que la {AAC} otorgue una exención, el inspector AGA deberá realizar un análisis comparativo con los SARPS que correspondan y determinar si amerita o no la notificación de diferencias.
- 3.3. Control y Seguimiento de Exenciones**
- 3.3.1. Se mantendrá un registro de todos los antecedentes y decisiones en relación a las exenciones que se otorguen o se denieguen, según sea el caso.
- 3.3.2. Durante las actividades de vigilancia a la Seguridad Operacional en aeródromos, el IAGA debe realizar el control de las exenciones otorgadas al operador de aeródromo, para verificar si el operador efectúa periódicamente un examen a las exenciones otorgadas para comprobar si amerita su vigencia.
- 3.3.3. Al efectuar el control y seguimiento de las exenciones otorgadas, deberá tomarse en cuenta que pueden existir exenciones permanentes o temporales.

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

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

- 4.1. Cuando durante el proceso de certificación el operador de aeródromo solicitante haya presentado un plan de medidas correctivas para subsanar algún incumplimiento detectado por la AAC, el seguimiento de las medidas comprometidas durante el proceso de certificación se ajustará de forma similar a las directrices aplicadas para seguimiento a los Planes de Acciones Correctivas, generados durante la vigilancia. En la Parte III Capítulo 3 de este manual se proporciona guía y orientación sobre este particular.
- 4.1. Debe tomarse en cuenta que para aceptar un plan de medidas correctivas de un OAD, durante el proceso de certificación, el IAGA deberá verificar que mediante restricciones, limitaciones operacionales, procedimientos específicos o medios alternativos de cumplimiento, las no conformidades atendidas con el plan no generan riesgos inaceptables.

CAPÍTULO 3: Tratamiento de Incumplimientos Durante el Proceso de Vigilancia

1. Seguimiento a la resolución de deficiencias

- 1.1. Resultado de las inspecciones, auditorías, evaluaciones y demás actividades de la AAC, es posible que se identifiquen incumplimientos a los requisitos reglamentarios, correspondiendo aplicar las directrices descritas en el Capítulo 4 de la Parte III del presente manual.
- 1.2. Luego de que se ha adoptado el PAC del operador/ explotador de aeródromo, la {AAC} inicia el seguimiento apropiado para verificar la aplicación efectiva de las acciones correctivas comprometidas, como parte de la Fase 4 del ciclo de vigilancia, la misma que está estrechamente relacionada al Proceso de SOLUCIÓN DE PROBLEMAS DE SEGURIDAD OPERACIONAL, el cual se describe en la Parte IV del presente manual y considera el uso de los procedimientos PRO-AGA-RES-003 y PRO-AGA-RES-005 del MPP AGA, mediante los cuales se documenta la adopción de medidas apropiadas de la AAC, incluyendo medidas para asegurar el cumplimiento (“enforcement” en inglés), que permitan resolver los problemas de seguridad operacional detectados.
- 1.3. En el seguimiento de las medidas que componen el PAC aceptado, se efectúa mediante el IAGA designado para que realice el seguimiento del PAC y mantenga informado al {Jefe del Departamento AGA}, que es quien gestionará el proceso.
- 1.4. Cuando los hallazgos son de naturaleza menor, no existen condiciones que afecten la seguridad operacional de forma adversa, y el operador del aeródromo tiene un programa de vigilancia interno, adecuado, puede ser aceptable un seguimiento “administrativo” mediante actividades de monitoreo a distancia. En este caso, todos los documentos de soporte remitidos por el operador de aeródromos, luego de revisados y validados por el IAGA designado, serán aceptados como evidencia de cumplimiento. Los demás ítems observados requieren inspección de conformidad en sitio para asegurar que las no-conformidades han sido corregidas y las acciones correctivas son efectivas.
- 1.5. Se debe monitorear el progreso del PAC hasta que el operador de aeródromo complete las acciones correctivas establecidas en el plan. Para ello se deben utilizar las LV, en las que se identifican los códigos de los ítems observados.
- 1.6. El seguimiento debe realizarse en forma continua según el cronograma de seguimiento establecido en base a las particularidades del PAC aceptado.
- 1.7. Si un titular de certificado de aeródromo no corrige la deficiencia en los plazos establecidos, la {AAC} debería adoptar medidas apropiadas y progresivas de cumplimiento para asegurar que se corrijan rápidamente las deficiencias.
- 1.8. Si como resultado de las actividades de vigilancia, los correspondientes informes revelan que el operador de aeródromo no ha sido efectivo en cumplir y mantener la observancia a los requisitos reglamentarios o a sus procedimientos aceptados en el MA, el IAGA tomará un curso de acción en base a la orientación proporcionada en la siguiente sección.

2. Aplicación de medidas de cumplimiento de la AAC

- 2.1. El propósito de esta sección es el de asistir al personal de Inspectores de aeródromos, en la toma de decisión sobre el mejor curso de acción a tomar cuando se encuentra un incumplimiento a los requisitos reglamentarios durante las actividades de vigilancia.
- 2.2. Para este fin, debe valorarse que incumplimientos a los requisitos reglamentarios en que incurre un operador de aeródromo, pueden ser de distinta índole desde el punto de vista de riesgo generado. Pero además, pueden originarse por errores o infracciones deliberadas. Además, el incumplimiento puede ser un hecho aislado o ser un hecho recurrente (sistemático).
- 2.3. En general corresponde una sanción administrativa cuando un incumplimiento ha generado un alto riesgo, es sistemático o ha sido deliberado.
- 2.4. Por lo expuesto, ante todo incumplimiento detectado resultado de auditorías, evaluaciones, inspecciones u otras actividades de vigilancia de seguridad operacional, los inspectores de aeródromos deben considerar las siguientes líneas de acción (simultáneas):
 - I. Acciones para preservar niveles aceptables de seguridad operacional
 - II. Acciones que refuercen el cumplimiento del {Conjunto Normativo AGA}

2.4.1. Acciones para preservar niveles aceptables de seguridad operacional

- 2.4.1.1. En este ámbito, el criterio que prevalece es preservar la seguridad operacional para alcanzar o superar el nivel aceptable establecido por el Estado, tomando medidas apropiadas para:
 - a. Protegerse contra la posibilidad de daños o lesiones inmediatas como resultado de un riesgo de seguridad hasta que ese riesgo pueda ser gestionado y mitigado;
 - b. Garantizar que se tomen las medidas adecuadas para minimizar la probabilidad de que tal riesgo pueda ocurrir nuevamente en el futuro;
 - c. Evitar la exposición a un riesgo de seguridad no mitigado.
- 2.4.1.2. En este contexto, las medidas preventivas, correctivas o mitigadoras pueden implicar la restricción, limitación o prevención del ejercicio de ciertos privilegios, la prestación de servicios o la operación de aeronaves, hasta que los riesgos de seguridad operacional identificados se hayan abordado de manera efectiva.
- 2.4.1.3. Por lo explicado, la toma de decisiones que debe asumir un IAGA, para mantener o mejorar la seguridad operacional, se basan en los criterios de tolerabilidad de los riesgos expresados con los índices determinados en base a la Tabla 4-3-1, donde se definen las acciones que deberían requerirse que el operador de aeródromo aplique o la {AAC} aplique directamente.

Tabla 4-3-1. Criterios de tolerabilidad de riesgos de seguridad operacional

NIVEL DE RIESGO	ACCIÓN A SER APLICADA
EXTREMO 5A, 4A, 5B	SUSPENSIÓN INMEDIATA DE OPERACIONES Inaceptable bajo circunstancias existentes. No permitir ninguna operación hasta que haya sido implementado el control suficiente para reducir el riesgo a un nivel aceptable. Requiere la aprobación de instancias superiores.
ALTO 5C, 4B, 3A	ADVERTENCIA Asegurarse de que la evaluación de riesgo y los controles preventivos han sido satisfactoriamente completados y declarados. Aprobación de la alta gerencia de la evaluación de riesgos antes del comienzo de operaciones.
MODERADO	PRECAUCIÓN

5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B, 2C, 1A	Realizar una revisión de la mitigación de riesgos por el departamento de aprobación y evaluación de riesgos.
BAJO 3E, 2D, 1B, 1C	REVISIÓN Mitigación de riesgo o revisión de medidas
ADMISIBLE 2E, 1D, 1E	NO REQUIERE ACCIONES Aceptable, no requiere mitigación de riesgos

2.4.2. Acciones que refuercen el cumplimiento del {Conjunto Normativo AGA}

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

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

- Riesgo generado
- Intencionalidad
- Frecuencia en que el operador incurre en la infracción

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

Tabla 4-3-2. Matriz de Toma de Decisiones para Reforzar el Cumplimiento del Conjunto Normativo AGA

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

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

3. Cierre de No Conformidades

- 3.1. A partir del establecimiento de un PAC aceptado por la AAC, el operador de aeródromo atenderá y subsanará progresivamente los ítems abiertos como no conformidades de acuerdo a su cronograma, siendo su responsabilidad comunicar oportunamente a la AAC, adjuntando la evidencia que considere necesaria como respaldo, cuando ha subsanado alguna constatación para que sea registrado en ese sentido y no exista mayores consecuencias sancionatorias. El Inspector AGA designado efectuará el análisis de la evidencia presentada, o si se requiere realizará una inspección al aeródromo.
- 3.2. En caso de que se verifique que el Operador de aeródromo efectivamente dio solución a una o más constataciones, el Inspector AGA debe llenar el Reporte de Soluciones a No Conformidades, empleando el siguiente formato:

Tabla 4-4-2. Formato de Reporte de Soluciones a No Conformidades

CODIGO	REFERENCIA DE REQUISITO REGLAMENTARIO INCUMPLIDO	CONSTATACIÓN	ACCION CORRECTIVA IMPLEMENTADA	EVALUACIÓN DE LA ACCIÓN

Firma y sello Inspector AGA designado
Fecha de Reporte:

- 3.3. Las casillas de **código**, **requisito reglamentario** y **constatación** deberán ser llenadas con la misma información que se tiene en el Reporte de no Conformidades, de acuerdo a lo indicado en los párrafos Capítulo 4 de la Parte III del presente Manual.
- 3.4. En la casilla de **acción correctiva implementada** se debe detallar con claridad todas las acciones que el operador de aeródromo ha realizado para atender la constatación.
- 3.5. En la casilla de evaluación de la acción se debe colocar la palabra **SUBSANADO**, considerando que se realizaron todas las verificaciones previas del caso.
- 3.6. En el reporte de soluciones pueden estar detalladas una o más constataciones subsanadas.
- 3.7. Una vez llenado el cuadro con el reporte de soluciones, se debe imprimir dos ejemplares, mismos que deberán ser firmados por el IAGA designado.
- 3.8. Uno de los ejemplares del Reporte de Soluciones a no Conformidades se hará llegar al Operador de aeródromo para acreditar que la constatación ha sido subsanada. La otra copia deberá archivar en el expediente de vigilancia del aeródromo.

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

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

1.1. Introducción

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

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

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

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

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

1.1.5. A este efecto, el IAGA:

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

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

1.2. Tratamiento de Notificaciones

- 1.2.1. Una vez recibida una notificación en la AAC, cuando esté relacionada a un suceso de seguridad operacional en un aeródromo certificado, se cursará la misma al departamento AGA, donde se designará un inspector para su tratamiento.
- 1.2.2. El inspector AGA designado primeramente examinará la notificación para determinar si se ha tratado de un suceso de seguridad operacional ocurrido en un aeródromo público o su espacio aéreo, en cuyo caso será registrado, de lo contrario la notificación no será procesada.
- 1.2.3. Se registrarán las notificaciones de sucesos de seguridad operacional relacionados con aeródromos, en la base de datos de notificaciones de la AAC, señalando la fecha, los datos del notificante (si constan) y el detalle de la notificación. Asimismo, se conservará la notificación en el expediente de vigilancia del aeródromo en cuestión.
- 1.2.4. Una vez registrada la notificación, el IAGA debe analizar la misma tomando en cuenta los criterios establecidos en el Apéndice 1 del LAR 139 SMS para aeródromos, para valorar la gravedad del suceso ocurrido y el riesgo generado de que el suceso hubiera escalado hasta un evento de consecuencias últimas.
- 1.2.5. De ser necesario, se puede requerir mayor información al operador de aeródromo, o realizar una inspección de especialidad al aeródromo para efectuar una verificación en el terreno de las condiciones en que se están efectuando las operaciones.
- 1.2.6. Al igual que el tratamiento de incumplimientos, si se determina que el índice de riesgo está en la zona intolerable, el inspector AGA debe elaborar un informe recomendando la aplicación de la aplicación de restricciones que el caso amerite para que el riesgo entre en zona tolerable.
- 1.2.7. Si el índice de riesgo determinado es tolerable, pero el suceso se considera como un evento inseguro grave o significativo (accidente o incidente serio), se efectuará seguimiento a las acciones del operador de aeródromo para asegurar que un suceso similar no vuelva a ocurrir y se determinará si son aceptables para la AAC. Se comunicará al Operador las conclusiones del análisis con las recomendaciones que el caso amerite.
- 1.2.8. Si el suceso se trata de un incidente no grave y la notificación del suceso fue presentada por operador de aeródromo, se hará seguimiento a la presentación del informe del operador, el cual dentro del plazo establecido por la AAC, debe presentar un informe que incluya la descripción del suceso, el análisis de riesgos por parte del operador, las acciones y plazos cumplido o propuestos para solucionar el problema.
- 1.2.9. Si el suceso se trata de un incidente no grave y la notificación del suceso no fue presentada por operador de aeródromo, se requerirá un informe al operador de aeródromo que incluya la descripción del suceso, el análisis de riesgos por parte del operador, las acciones y plazos cumplido o propuestos para solucionar el problema. Si se conoce algún dato de contacto del notificador, es importante informarle respecto al estado de atención a la notificación, lo que contribuye a incentivar las notificaciones.
- 1.2.10. En todo caso, si se detecta que el suceso se ha originado en algún incumplimiento deliberado a los requisitos aplicables del {Conjunto LAR AGA}, el IAGA analizará si el hecho amerita ser sometido a un proceso sancionatorio, efectuando las acciones pertinentes para dicho efecto.

1.3. Tratamiento del informe del operador

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

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

2.5. Introducción

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

2.6. Tendencias determinadas por el departamento AGA

- 2.1.7. Posterior a cada inspección de aeródromo, al momento de elaborar el Reporte de No Conformidades, el IAGA puede identificar cuales constataciones están siendo recurrentes utilizando el concepto de incumplimiento sistemático, descrito en el capítulo anterior. Se entiende por incumplimiento sistemático a aquellas contravenciones similares que ocurren o que se detecta que han ocurrido anteriormente y que continuarán ocurriendo por la falta identificada de políticas, procedimientos o control por parte de la organización
- 2.1.8. Los resultados de las inspecciones están almacenados en la base de datos del departamento AGA, esta información puede señalar el comportamiento del operador de aeródromo en cuanto al cierre de constataciones, se puede conocer cuáles constataciones se registran de manera recurrente.

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

2.7. Tendencias determinadas por el Operador de aeródromo

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

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

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

a. Indicadores de resultados

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

b. Indicadores avanzados

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

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

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

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

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

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

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

- USOS: Undershoot/overshoot.- Un contacto con superficie fuera de la pista
- WILD: Collision Wildlife.- Colisión con, riesgo de colisión o acción evasiva tomada por un avión para evitar la vida silvestre en una pista o en un helipuerto / helipuerto en uso

3.3. En estos casos, el IAGA designado debe efectuar el seguimiento al cumplimiento de las acciones conducentes a cumplir las recomendaciones del informe de investigación del accidente o incidente.



ADJUNTO – LISTAS DE VERIFICACIÓN [reservado]